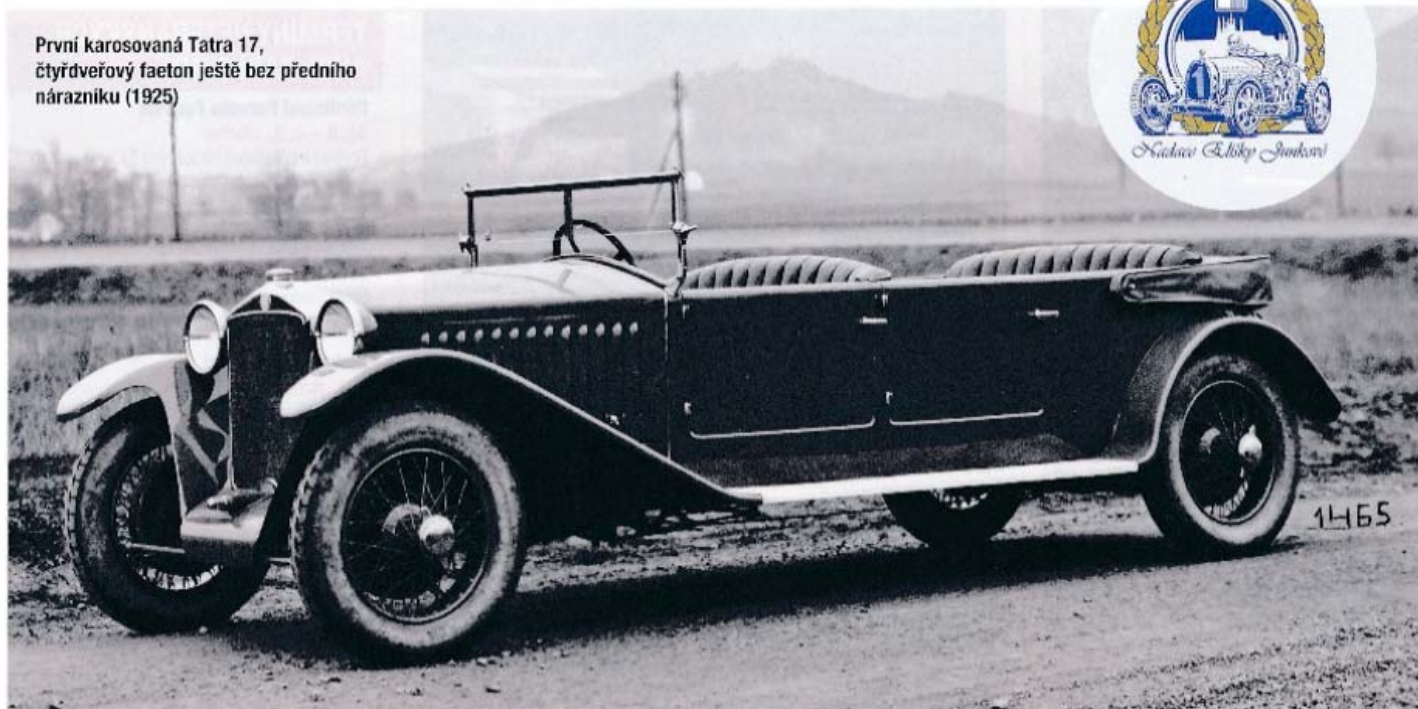


První karosovaná Tatra 17, čtyřdveřový faeton ještě bez předního nárazníku (1925)



# ŠESTIVÁLCE S PÁTERÍ

V dubnu 1925 byl na pražském autosalonu vystaven podvozek typu Tatra 17 s páteřovým rámem, vpředu uloženým vodou chlazeným řadovým šestiválcem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol. První zákazníci se svých vozů dočkali na jaře 1926.

JAN TUČEK

Foto: archivy autora a Ing. Jana Černého

Šéfkonstruktér kopřivnické automobilky Hans Ledwinka (1878–1967) na jaře 1923 pře-kvapil svět malým vozem Tatra 11 s páteřovým rámem tvořeným ocelovou rourou kruhového průřezu, vpředu uloženým vzduchem chlazeným plochým dvouválcem OHV 1056 cm<sup>3</sup> a výkonnými polonápravami poháněných zadních kol.

O dva roky později představil vyšší vývojový stupeň své osobité konstrukce, typ Tatra 17 mířící do dvoulitrové třídy. Do vinku mu dal za přední nápravou uložený vodou chlazený řadový šestiválec OHC o objemu 1930 cm<sup>3</sup> a výkonu 35 k (26 kW), na který navazovala čtyřstupňová převodovka.

Spojovací hřídel přenášející točivý moment dozadu k rozvodovce byl opět veden vnitřkem ocelové roury páteřového rámu, poháněná zadní kola nesly výkyvné polonápravy odpružené příčným listovým perem. Novinkou byla dělená přední náprava, také opatřená příčným listovým perem. Mohutné bubnové brzdy na všech čtyřech

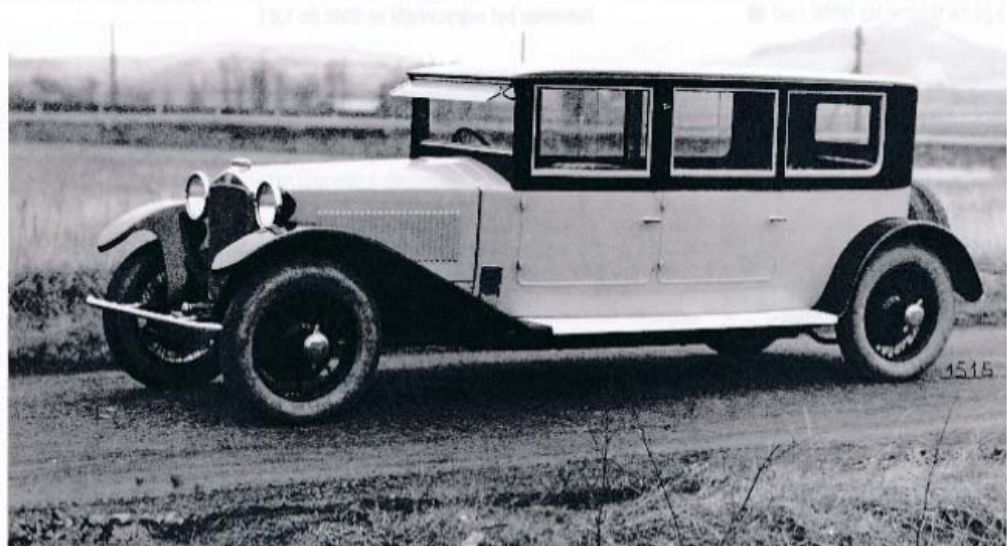
kolech měly mechanické ovládání, drátová kola Rudge-Whitworth s centrální maticí nesla pneumatiky rozměru 6,00 – 20 nebo 6,50 – 20. Palivová nádrž o objemu 70 l byla připevněna vzadu na skříni rozvodovky, benzin dopředu k motoru dopravoval podtlakový nasávač. Kompletní podvozek se dvěma náhradními koly na zádi vykazoval hmotnost 1025 kg.

Nástavková limuzína Tatra 17 s posuvnými okny ve dveřích a nárazníkem (1926)

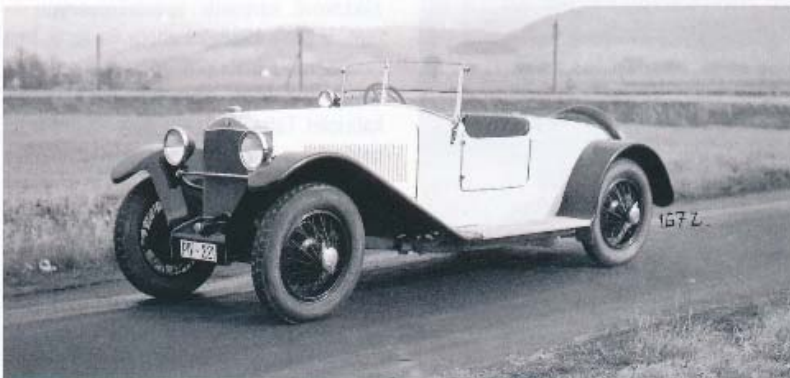
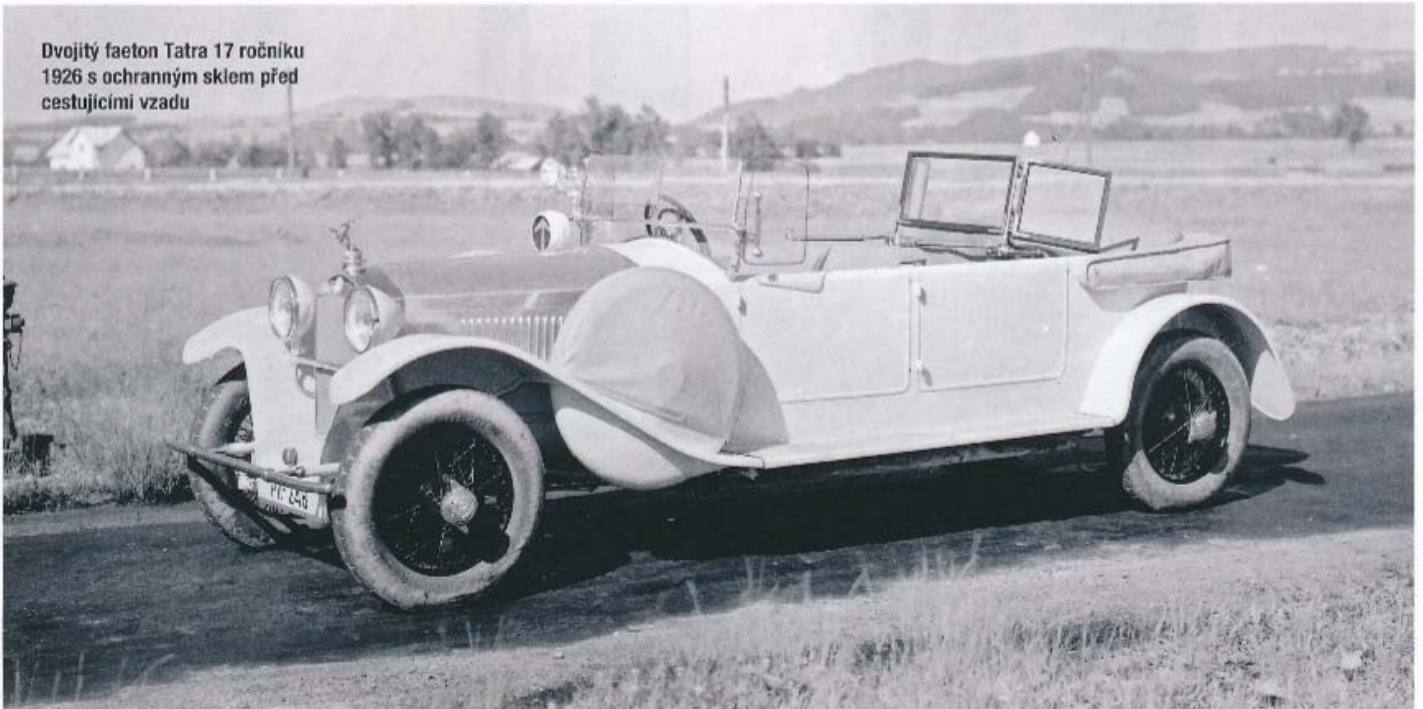


Hans Ledwinka (1878–1967), tvůrce kopřivnické koncepce s páteřovým rámem

Tatra 17 v základním provedení s rozvorem 3,54 m a 4,5 m dlouhou otevřenou čtyřdveřovou šestimístnou karosérií vážila 1350 kg, dosahovala největší rychlosti 110 km/h a podle výrobce spotřebovala 13 až 15 l benzínu a 0,4 l oleje na 100 km. V roce 1925 byly vedle výstavního šasi zhotoveny jen čtyři zkušební „sedmnáctky“, jež si musely nechat libit četná příkopi



Dvojitý faeton Tatra 17 ročníku 1926 s ochranným sklem před cestujícími vzadu



Dvumístný sportovní roadster Tatra 17 s krátkým rozvorem náprav z roku 1927

na cestách i necestách. Výroba první padesátikusové série T 17 se rozběhla v zimě 1926, prodej byl zahájen na jaře 1926. Podvozek ke karosování automobilka nabízela za 71 000 Kč, šestimístný otevřený faeton stál 95 000 Kč.

Elektrická soustava značky Bosch pracovala s napětím 12 V, součástí standardní výbavy byl vedle rychloměru i v té době neobvyklý otáčkoměr. Většina automobilů Tatra 17 určených pro zákazníky byla vybavena novinkou, pružně uloženým trubkovým předním nárazníkem s dvojicí vodorovných vinutých pružin umístěných po stranách motoru.

V letech 1926 a 1927 měla většina výrobných vozů Tatra 17 prodloužený podvozek s rozvorem 3,67 m a továrna je vedle faetonu dodávala i jako čtyřdveřovou nástavkovou limuzínu, jejíž střeška se dala na léto odmontovat a sejmut, aby pevnou šestimístnou limuzínu se stahovacími skly oken ve dveřích a jako čtyřdveřový kabriolet.

Firma Karosa z Prahy-Holešovic, kterou vlastnili Oldřich Uhlík, Antonín Viktorin a František Zemlička, nabízela pro „sedmáctku“ odnímatelnou pevnou střešku, ale také originálně řešenou karoserii přestavi-

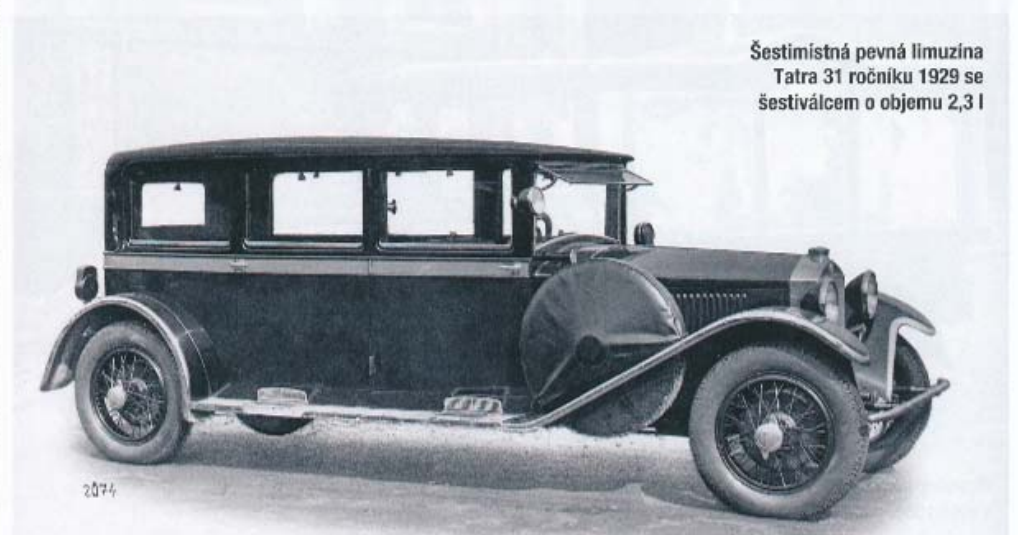
telného kabrioletu, již bylo možné postupně proměnit v landaulet. Karosárna Petera z Vrchlabí postavila zakázkový čtyřdveřový kabriolet Tatra 17 osobitých tvarů s oblou zádi.

V sezóně 1928 převzala štafetu „sedmáctky“ inovovaná Tatra 31 alias 9/40 HP. Pod kapotu dostala šestiválec převrtaný na 2310 cm<sup>3</sup> s výkonem zvýšeným na 40 k



Čtyřdveřový kabriolet na titulní straně katalogu šestiválců Tatra 31 z roku 1929

Šestimístná pevná limuzína Tatra 31 ročníku 1929 se šestiválcem o objemu 2,3 l





Zámožní zákazníci neváhali připlatit si za zakázkové karoserie specializovaných firem. V zimě 1928–29 zhotovila karosárna Petera ve Vrchlabí pro jednoho z karlovarských hoteliérů elegantní dvoudveřový kabriolet Tatra 31, záhy poté následovaly landaulet s nosičem zavazadel na střeše a skládacím zadním dílem střechy a dvě luxusní šestimístné limuzíny.

Vysokomýtská karosárna Sodomka dokončila v říjnu 1930 impozantní pohřební vůz Tatra 31 pro ústav v Kuklenách na okraji Hradce Králové. V předjaří roku 1931 pak Josef Sodomka navrhl a dal zhotovit novou karoserii sedan zaoblených tvarů, kontrastujícími s liniemi blatníků staršího podvozku T 17/31. Pražský zákazník, majetný správce vinic, však byl spokojen.

Za připomenutí stojí i Tatra 31, kterou v roce 1931 oblékla nová karosárna Oldřicha Uhlíka v Praze-Strašnicích. Čtyřdveřový vůz v poněkud kočárovém stylu připomínal někdejší francouzskou módu. ■

(29,5 kW). Motor měl nadále rozvod OHC, vačkový hřídeľ v hlavě válců však už nebyl jako u T 17 poháněn svislým, tzv. královským hřídelem se dvěma páry kuželových kol, ale dvojitým válečkovým řetězem. Vedle podvozku ke karosování figurovaly v nabídce typu T 31 čtyři tovární karosářské verze s dlouhým rozvorem a šesti sedadly:

čtyřdveřový otevřený faeton, nástavková limuzína, fixní limuzína a čtyřdveřový kabriolet. Hmotnost těchto automobilů se pohybovala v rozmezí 1500 až 1700 kg, všechny dokázaly vyvinout rychlost 110 km/h. Výroba automobilů Tatra 31 pokračovala do roku 1930 a celkem od roku 1925 vzniklo sedm stovek šestiválců T 17 a T 31.

**Landaulet Tatra 31 s karosérií Petera z jara 1929 s nosičem zavazadel na střeše**



Mohutný pohřební automobil Tatra 31 postavila v roce 1930 karosárna Sodomka



Sedan Tatra 31 si jeho majitel dal v roce 1931 nově karosovat u firmy Sodomka



Sedan Tatra 31 v lehce kočárovém stylu z nové karosárny Oldřicha Uhlíka (1931)