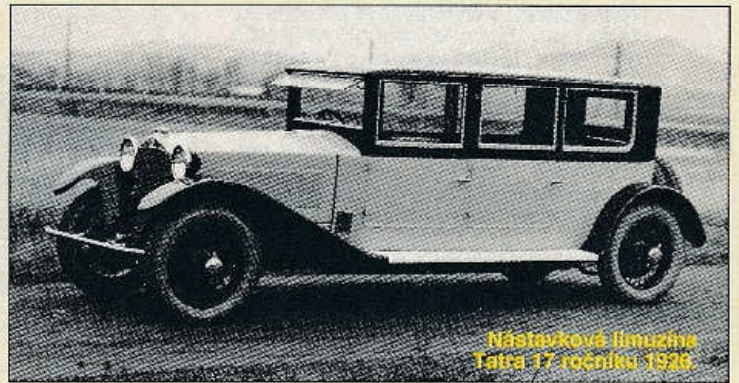


Tatra 17/31 ročníku 1930, kterou pečlivě zrekonvoval Jaroslav Panáček.

ovládání, robustní automobil s podvozkem o hmotnosti 980 kg jezdil na dvacetipalcových drátových kolech Rudge-Whitworth s centrální maticí, obutých do pneumatik rozměru 6,00 x 20, popř. 6,50 x 20. K charakteristickým prvkům T 17 patřil (ne vždy montovaný) přední nárazník, jenž byl

Kopřivnické šestiválce TATRA 17 a 17/31

Ve druhé polovině dvacátých let byly chloubou značky Tatra velké automobily T 17 a T 17/31 s typickým páteřovým rámem, dělenými nápravami a vpředu uloženým kapalinou chlazeným šestiválcem s rozvodem OHC.

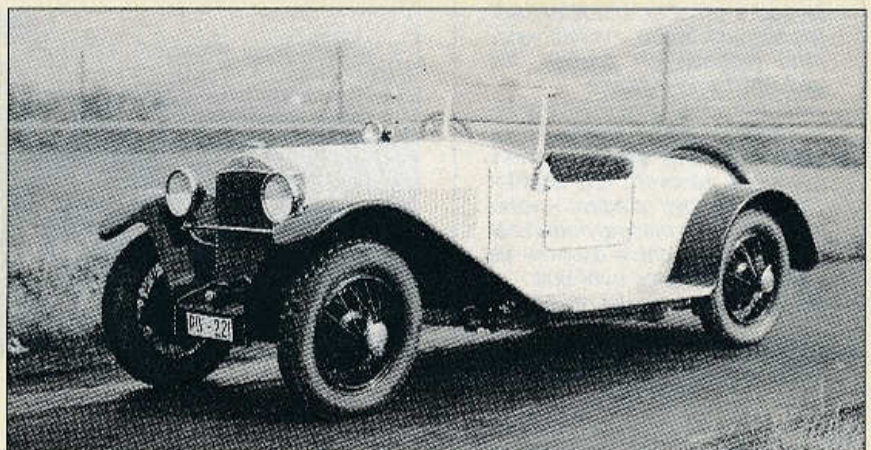
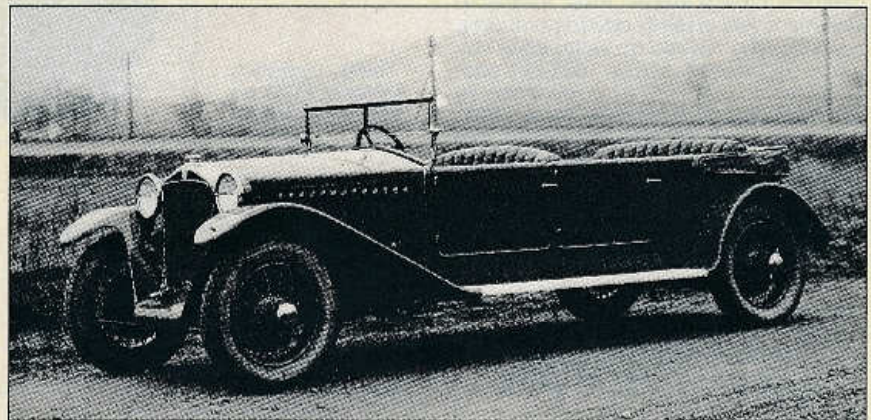


Nástavková limuzína Tatra 17 ročníku 1926.

První čtyři automobily Tatra 17 vznikly už v roce 1925 - jeden měl zřejmě otevřenou karoserii s plátěnou střechou, tři ostatní byly tzv. nástavkové limuzíny, šestimístné automobily s pevnou odnímatelnou horní částí karoserie, které se v létě (a hlavně při pěkném počasí) mohly odmontováním střechy a oken proměnit ve faetony. Více se o automobilech Tatra 17 začalo mluvit až v roce 1926, kdy jejich výroba překročila tehdy úctyhodné číslo 130 kusů, tedy víc než 10 vozů měsíčně. Na podvozku T 17 s rozvorem náprav 3540 mm a rozchodem kol 1350 mm vpředu i vzadu se v sezóně 1926 v Kopřivnici stavělo pět základních typů karoserií - faeton, kabriolet, nástavková limuzína, limuzína s pevnou střechou (označovaná jako fixní limuzína) a zajímavé šestimístné šoféřské kupé, u něhož se zadní plátěná část střechy mohla složit, zatímco ostatní díly horní části karoserie bylo možné sejmut a vytvořit tak poněkud neobvyklý otevřený vůz. Jistou část produkce tvořily i podvozky T 17 určené ke karosování mimo mateřskou továrnu, na rozdíl od řady jiných výrobců automobilů této cenové kategorie však Tatra naprostou většinu „sedmnáctek“ i jejich nástupců s označením T 17/31 karosovala sama. K tomu se ale ještě dostaneme - teď se podívejme na konstrukci Tatra 17. Základ vozu tvořil již zmíněný páteřový rám s centrální nosnou trubou - dědicstvím dvouválcové Tatra 11 z roku 1923, všechna čtyři kola byla poměrně nezávis-

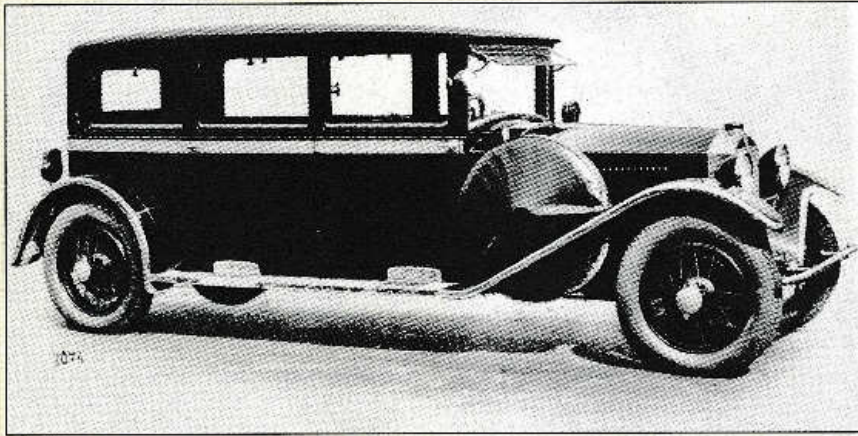
le zavěšena na výkyvných polonápravách, vpředu i vzadu odpružených příčným listovým perem. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické

odpružen dvojicí vinutých pružin umístěných po stranách motoru. Srdcem Tatra 17 byl kapalinou chlazený řadový šestiválec OHC objemu 1930 cm³



Jeden z prvních vozů Tatra 17 s otevřenou karoserií.

Vzácný kousek: dvousedadlová sportovní Tatra 17 z roku 1927.



Klasická luxusní Tatra 17/31 z roku 1927.

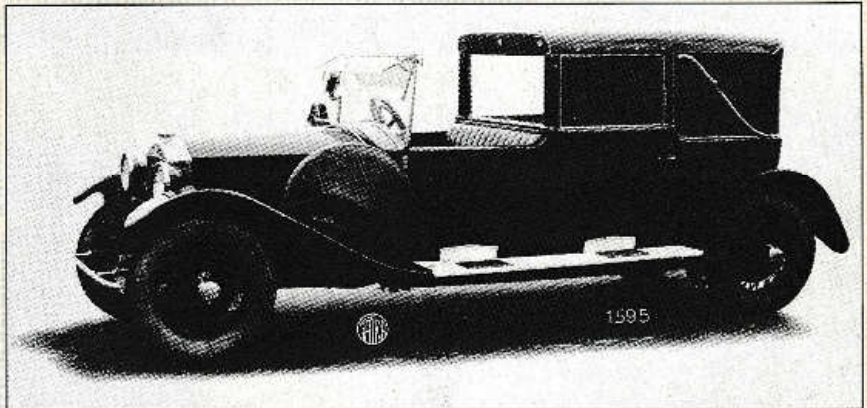
(ø 64 x 100 mm) uložený těsně za přední nápravou a pohánějí prostřednictvím kuželové spojky a čtyřstupňové převodovky zadní kola. Výkon 35 koní (26 kW)/3000 min⁻¹ stačil i těžším uzavřeným vozům tohoto typu k překonání rychlosti 100 km/h, o něco lehčí faetony a kabriolety s pohotovostní hmotností kolem 1300 kg uháněly přes 110 km/h při průměrné asi patnáctilitrové spotřebě benzínu. Podle záznamů v kopřivnickém muzeu bylo v letech 1925 až 1928 vyrobeno celkem 378 automobilů Tatra 17, přičemž největší podíl připadal na nástavkové limuzíny (147 kusů), zatímco nejvzácnější verzi vyrobenou v roce 1926 jen v šesti exemplářích bylo již citované šoféřské kupé se skládací a odnímatelnou horní částí karoserie. Z asi stovky otevřených vozů Tatra 17 tvořily polovinu kabriolety a druhou prostornější (obvykle šestimístné) faetony, čtyři desítky podvozků T 17 byly prodány bez karoserií. Zapomenout nesmíme ani na závodní verze vozu Tatra 17, s nimiž zejména v sezóně 1926 sklízeli úspěchy legendární tovární jezdec Josef Veřmířovský (mimo jiné si tehdy odvezl první cenu ze zářijového závodu do vrchu Ecce Homo ve Šternberku). V roce 1927 (ale podle některých pramenů už o rok dříve) se na scéně objevila inovovaná Tatra 17/31, jež někdy bývá označována prostě jako T 31. Její podvozek se výrazněji nelišil od původní „sedmnáctky“, hlavní rozdíl se skrýval pod kapotou. Tatra 17/31 dostala modernizovaný kapalinou chlazený šestiválec s vrtáním zvětšeným na 70 mm, tak-

Vážení příznivci staré staré automobilové krásy,

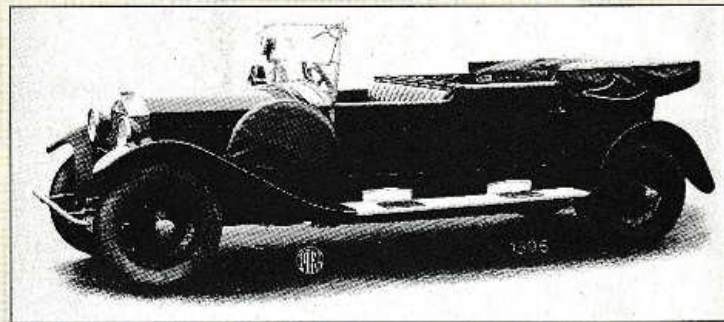
velice často se na nás obrazení čtenáři s prosbou o sdělení adres různých klubů, zvláště veteránů jednotlivých značek. Ne vždy můžeme vyhovět. Jménem všech zájemců zdvořile žádáme vedení těchto klubů, sdělte nám své aktuální adresy a připojte zároveň, zda souhlasíte, abyste byli uvedeni v adresáři, pokud se nám jej podaří dát dohromady a chtěli bychom jej v našem časopise uveřejnit. Za pochopení děkuje redakce.

vozy Tatra 17/31 s celkovou délkou 4,5 až 4,7 m a pohotovostní hmotností kolem 1500 kg dosahovaly rychlosti 110 km/h, zatímco lehčí otevřené modely uháněly dobrých 115 km/h.

Podle tovární statistiky bylo do roku 1930 vyrobeno 318 vozů Tatra 17/31 s motorem 2,3 litru, z nichž nejvíce bylo klasických šestimístných limuzín s pevnou střechou - 169 kusů. Otevřených vozů T 17/31 v různých provedeních vznikla necelá stovka, zakázkové karoserie stavěné mimo továrnu zřejmě dostalo jen 13 nových podvozků tohoto typu. Některé vozy Tatra 17 a 17/31 však měly více životů - po kariéře luxusních osobních vozů jejich robustní podvozek posloužil třeba k přestavbě na hasičský automobil, popřípadě i na malý nákladáček. Štafetu velkých



Zajímavě řešené šoféřské kupé (nebo spíš landaulet ?) z roku 1926.



Takhle vypadalo šoféřské kupé po sejmutí a složení střechy.

že při nezměněném zdvihu 100 mm vzrostl zdvihový objem na 2310 cm³ a výkon dosáhl rovných 40 koní (29 kW) při 3000 min⁻¹. Motor si samozřejmě zachoval moderní rozvod OHC, tentokrát však už vačkový hřídel poháněl dvojité řetěz místo dřívějšího svislého tzv. královského hřídele a dvou párů kuželových kol. Převodné ústrojí se nezměnilo a i uzavřené

kopřivnických šestiválců pro majetné zákazníky počínaje rokem 1931 převzal zcela nový typ Tatra 70 a od jara 1935 jeho inovovaná verze T 70a. Ale o nich až zase někdy jindy.

JAN TUČEK

Méně známý tovární snímek faetonu Tatra 17 s kompletní výbavou proti nepohodě.

