

Nadace Elišky Junkové v roce 1995

především připravila ve spolupráci s automobilovou a.s. Škoda ke stoletému výročí mladoboleslavské továrny v září výstavu v Trojském zámku v Praze, nazvanou **100 let - 100 aut.** Tato výstava, zmíněná v **AR 11/95**, se těšila mimořádné pozornosti a naše poděkování patří nejen a.a.s. Škoda za velmi dobrou součinnost, ale také všem, kdo zapůjčili své historické exponáty. Především však bych rád poděkoval dvěma mužům v pozadí, bez jejichž nezměrného úsilí by výstava nikdy nemohla dosáhnout své úrovně, a to pánům Petru Cincibuchovi a Emilu Příhodovi. Dále jsme k prvnímu výročí Eliščinu odchodu za přítomnosti členů Čestného výboru Nadace, představitelů Nürburgringu, Bugatti klubu Německa, Švédského velvyslanectví a dalších hostů slavnostně otevřeli Salonek Elišky Junkové v budově Autoklubu České republiky v Praze 1, Opletalově ulici 29. Průběžně pracujeme na dalším vydání knížky *Má láska je Bugatti* a dne 16. listopadu jsme u rodinné hrobky vzpomněli 95. výročí narození Elišky Junkové.

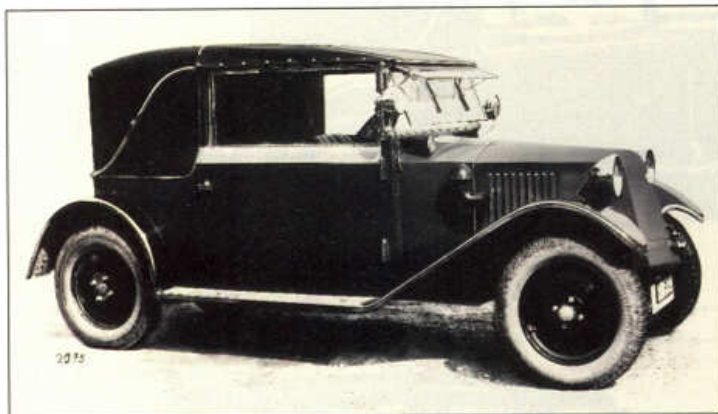
Milan JOZÍF, prezident nadace EJ



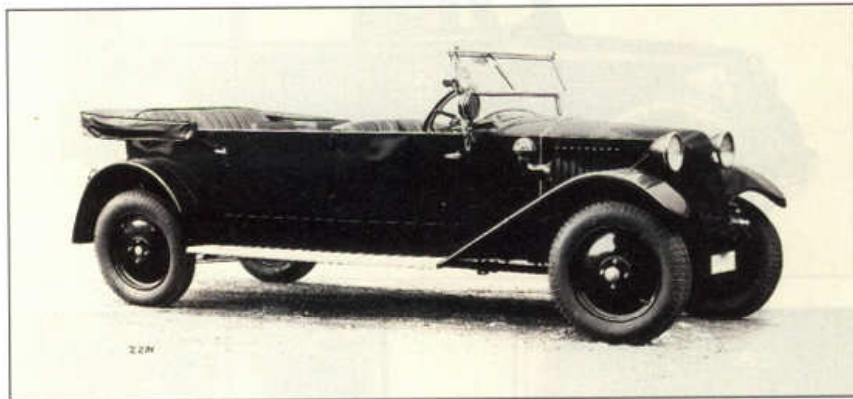
Nadace Elišky Junkové

TATRA 30 a 52 Velké čtyřválcce

K neúspěšnějším meziválečným výrobkům kopřivnické automobilky patří vozy Tatra 30 a 52, solidně stavěné automobily s páteřovým rámem a vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem v přídi.



Luxusní čtyřmístný kabriolet Tatra 30 z konce dvacátých let.



„Dlouhá“ Tatra 30 ročníku 1930 se šestimístnou otevřenou karoserií.

Kabriolet Tatra 30 na jednom z každoročních srazů kopřivnické značky.

Brzy po zavedení výroby lidových vozů Tatra 11 a 12 s dvouválcovými motory se Ledwinkova koncepce páteřového rámu se zadními výkyvnými polonápravami odpruženými příčným listovým perem uplatnila i u většího typu Tatra 30. Objevil se v létě 1926 a do vínku dostal čtyřválcový motor OHV s protilehlými válci, jenž z objemu 1680 cm³ dával výkon 24 koní (17,5 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou a neměl tak docela lehkou práci. Tatra 30 se totiž vyráběla se dvěma různými rozvory náprav (2770 a 3170 mm), přičemž pohotovostní hmotnost šestimístných verzí stavěných na delším podvozku převyšovala (hodnotu) 1000 kg. Kratší čtyřmístné verze „třicítka“ byly dlouhé kolem 3,7 m, vozy s delším rozvorem vykazovaly délku asi 4,1 m - a některé i víc.

Výroba Tatry 30 (bývala také označována jako typ 6/24 HP) se postupně rozvíjela v letech 1927 a 1928 a objevovaly se další a další karosářské verze. Vedle čtyřmístných sedanů a kabrioletů s kratším rozvorem to byly četné šestimístné typy karosérií, od limuzíny přes faeton, taxík a landaulet až po vojenský model Normandie s plátěnou střešou, ale také dodávky, sanitky a pohřební vozy.

Během pěti let tak spatřilo světlo světa asi 3800 automobilů Tatra 30 v různých provedeních, z nichž nejvíce (skoro 1800 vozů) mělo uzavřené čtyřdveřové karoserie a přes sedm stovek otevřené karoserie kabriolet a faeton. Poměrně velký počet „třicítek“ (téměř sedm set) byl karosován mimo mateřskou automobilku.

V sezoně 1929 se vedle Tatry 30 objevil nový typ s označením Tatra 30/52 (první číslo se vztahovalo k podvozku, druhé k motoru). Většinou byl karosován jako luxusní kabriolet a pod kapotou ukrýval větší, samozřejmě opět plochý a vzduchem chlazený čtyřválec 1910 cm³ o výkonu rovných 30 koní (22 kW). S tímhle motorem už kabriolet Tatra 30/52 uháněl až 100 km/h a na přelomu dvacátých a třicátých let se řadil k nejrychlejším automobilům, které u nás jezdily.

Zatímco vozů Tatra 30/52 vzniklo do ro-

**Šestimístná limuzína Tatra 52
ročníku 1931 v ulicích Kopřivnice.**

**Kabriolet Tatra 52 karosovaný
v roce 1931 firmou Sodomka
má ušlechtilý půvab.**

ku 1931 jen asi osmdesát, výkonnější čtyřválec 1910 cm³ se mezitím začal montovat do nového typu Tatra 52, jenž převzal štafetu „třicítky“. Měl s ní téměř shodný podvozek (opět s rozvorem 2770 nebo 3170 mm), ale tentokrát už s kapalinovým ovládním brzd místo dřívějšího mechanického. Nejrozšířenější šestimístná Tatra 52 s rozvorem 3170 mm byla dlouhá 4100 mm, široká 1650 mm, vysoká 1600 mm a vykazovala pohotovostní hmotnost těsně nad hranicí 1100 kg (na samotný podvozek připadalo necelých 600 kg). S motorem 1910 cm³ o výkonu 30 koní (22 kW) dosahovala největší rychlosti asi 90 km/h a průměrně spotřebovala 13 až 15 litrů benzínu na 100 km, takže jí palivová nádrž o objemu 45 l zaručovala dostatečný dojezd.

Dvoulitrová Tatra 52 patřila ve třicátých letech k prestižním vozům a mnohdy ji na zakázku oblékaly renomované karosárny, zejména Sodomka ve Vysokém Mýtě a Bohemia v České Lípě.



Z řady elegantních vozů Tatra 52 připomeňme především sportovní kabriolety (jeden z nich s karoserií Sodomka si v létě 1932 pořídil i Jan Werich), ale také luxusně vybavené limuzíny pro ředitelskou klientelu. V květnu 1936 dostala Tatra 52 novou před tvarovanou podobně jako u typů Tatra 75 a 57 A, důstojnost dvoulitru ovšem podtrhoval zdvojený přední nárazník.

I když celková výroba Tatrov 52 (asi 1700 vozů v letech 1931 až 1940) zůstala daleko za „třicítkou“, v rozmanitosti produkce se jí vyrovnala. Existovala i jako dodávka, sanitka, velitelská Normandie, policejní faeton - největší popularitu si však „dvaapadesátka“ získala jako prostorná šestimístná limuzína, taxi a v již zmíněných na zakázku karosovaných sportovních verzích.

Dnes patří velké čtyřválece Tatra 30 a 52 k uznávané automobilové klasice a na srazích veteránů je fanoušci obdivují nejen pro jejich osobitý vzhled, ale i pro charakteristický zvuk vzduchem chlazeného čtyřválece.

JAN TUČEK

**Sanitka Tatra 52 s novou přídílí byla
dodána v létě 1936 do Kroměříže.**

**S touhle šestimístnou Tatrov 52 se
můžete setkat v kopřivnickém muzeu.**

