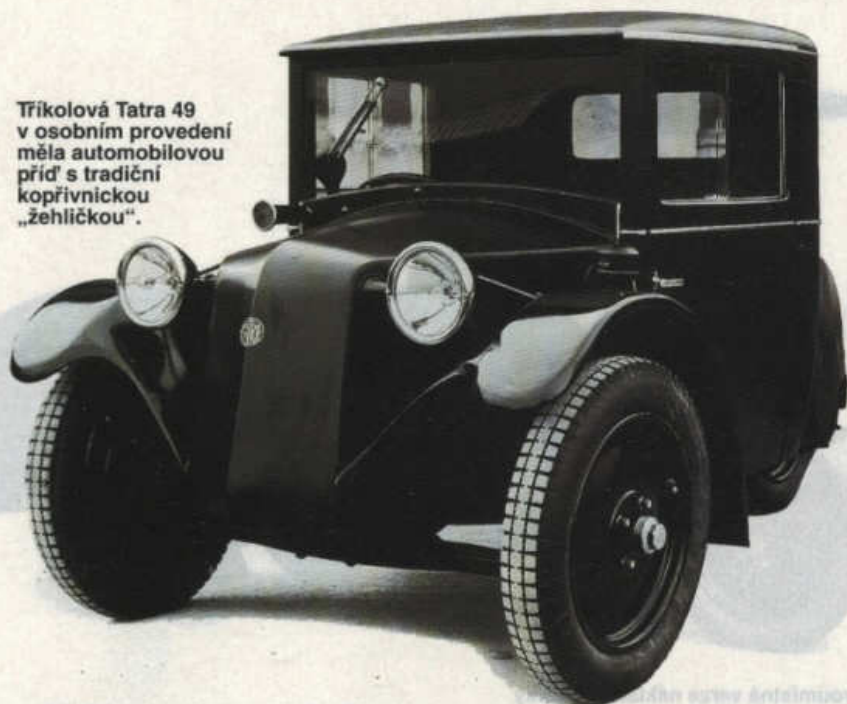


Tříkolová Tatra 49 v osobním provedení měla automobilovou příď s tradiční kopřivnickou „žehličkou“.



Dne 16. listopadu 1900 se narodila Eliška Junková, nejslavnější automobilová závodnice všech dob. V historii automobilového sportu byla jedinou ženou, která se dokázala vyrovnat nejlepším závodníkům vrcholné automobilové disciplíny Grand Prix. V roce 1927 zvítězila v prvním závodě tehdy nového Nürburgringu a v květnu 1928 se stala slavnou vítězkou nejtěžšího závodu světa, sicilské Targy Florio v kategorii soukromých jezdců. Během své strhující činnosti proslavila naši vlast a stala se královnou značky Bugatti. ■

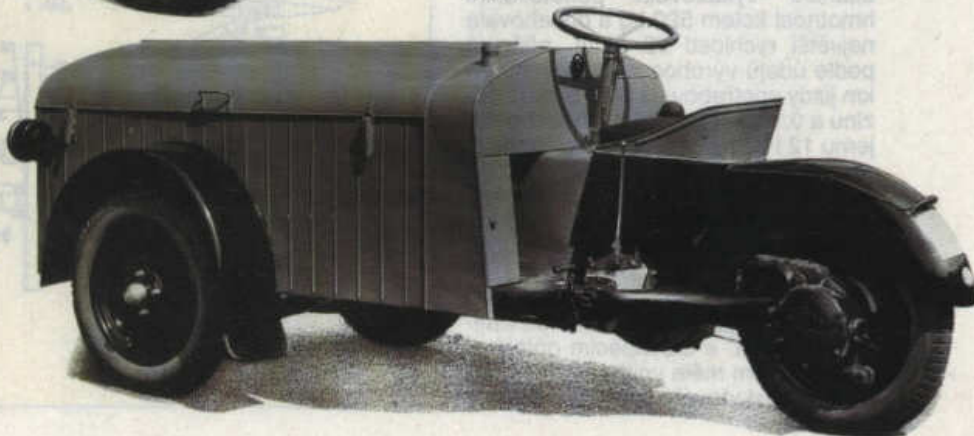
Kopřivnická tříkolka **TATRA 49**

upravenou koncepci páteřového rámu s centrální nosnou rourou. Dvě přední kola byla nesena tuhou nápravou doplněnou šikmými vzpěrami a příčným listovým perem, jediné zadní kolo bylo letmo uchyceno na dutém výkyném rameni s hnacím hřídelem uvnitř a odpruženo podélným listovým perem. Vzduchem chlazený čtyřdobý jednoválcový motor ve společné skříni s třístupňovou převodovkou byl připevněn k zadnímu konci nosné centrální roury, před poháněné zadní kolo. Konstrukci tříkolky si firma Tatra (přesněji řečeno závody Tatra, akc. spol. pro stavbu automobilů a železničních vozů) dala v polovině září 1929 patentovat u německého Říšského patento-

Nákladní verze tříkolky Tatra 49 v jednomístném otevřeném provedení s volantem uprostřed a „bednou“ vpředu.

Osobní tříkolka s dvoudveřovou budkou, v níž řidič a spolujezdec seděli vedle sebe a volant byl vpravo.

V období hospodářské krize na přelomu dvacátých a třicátých let vznikla řada vozidel určených méně majetným adeptům motorismu. Patří k nim i dnes už téměř zapomenutá kopřivnická tříkolka s jednoválcovým půllitrovým motorem a typovým označením Tatra 49. Tříkolová Tatra 49 spatřila světlo světa v roce 1929 a byla konstruována jako poměrně levné a v provozu hospodárné, zároveň však robustní a spolehlivé vozidlo využívající osvědčené automobilové díly a také patříčné

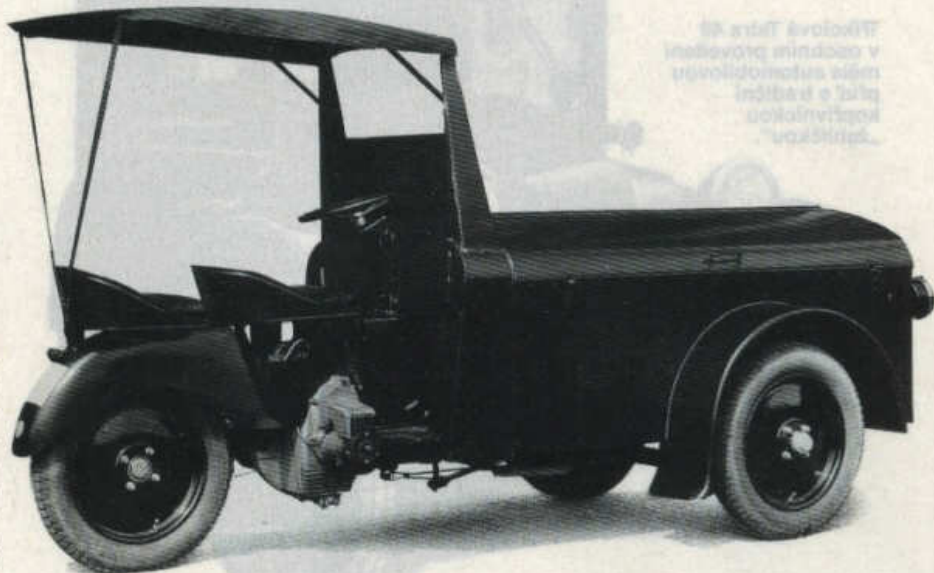


vého úřadu, přičemž oficiální spis o udělení příslušného patentu byl vydán až v polovině dubna 1932 v době, kdy už se tříkolka nevyráběla. Původní plány na výrobu dvousetkusové série tříkolek Tatra 49 v různých provedeních se totiž zdaleka nenaplnily a patrně vzniklo jen několik desítek těchto neobvyklých vozidel, jež dnes patří k vzácným historickým kuriozitám. Dobovou atmosféru si můžeme připomenout dvěma citáty z časopisu Auto z března 1930:

„U nás je relativně mnohem více malých obchodníků a malých továrníků než v mnoha jiných státech. Malý živnostník, lepší řemeslník, technicky velmi vyspělý, ale kapitálově slabý a s malým okruhem zákaznictva, daným poměry, a že je nás příliš mnoho na jednom malém místě, jest skoro naši specialitou, a malý zemědělec, v poslední době trochu posílený pozemkovou reformou, tvoří přece jen hlavní kádr našeho venkova.“

„Tatra dokončila právě menší sérii nákladních tříkolek o nosnosti 500 kg typu 49 výkonnosti 2/8 HP a vystoupí s nimi v brzké době na trh. Tato vozidla mohla by se skutečně státí vozidlem menších lidí. Budou vyhovovat všem jejich potřebám vrcholnou měrou. Jejich cena bude nižší než 20,000 Kč, tedy dostupná již kruhům velmi širokým. Údržovací náklady tříkolky budou velmi nepatrné. Amortisace a zúročení jako funkce malého kapitálu velmi malé. Zdanění při půllitrovém motorovém oběhu to nejmenší možné.“

Nadějné plány se sice nenaplnily, kopřivnická tříkolka však určitě stojí za povšimnutí. Měla rozvor 2265 mm, rozchod předních kol 1300 mm, byla dlouhá 3300 mm, široká 1600 mm a v otevřeném nákladním provedení vysoká 1300 mm. Vzduchem chlazený stojatý jednoválec s rozvodem OHV a lopatkovým větrákem měl stejně jako u Tatry 12 vrtání 82 mm a zdvih 100 mm z objemu 528 cm³ dával výkon 8 koní (6 kW) při 2500 min⁻¹ a byl spojen s třístupňovou mechanikou převodovkou, v níž nechyběla ani zpátečka. Hmotnost podvozku nepřevyšovala 350 kg, nákladní verze s rozměrnou „bednou“ vpředu, sedátkem řidiče nad motorem a případně dalším místem pro spolujezdce v tandemu na zadním blatniku vykazovala pohotovostní hmotnost kolem 520 kg a dosahovala největší rychlosti 55 km/h, přičemž podle údajů výrobce na každých 100 km jízdy spotřebovala 6 až 8 litrů benzínu a 0,1 l oleje. Palivová nádrž o objemu 12 l byla stejně jako šestivoltový akumulátor umístěná v dělící stěně mezi řidičem a nákladním prostorem, palivo k motoru proudilo samospádem. Tříkolka existovala s jednoduchou dřevěnou korbou se sklápěcím čelem i postranicemi a ložnou plochou dlouhou 1640 mm a širokou 1100 mm. Již zmíněná „bedna“ s odklápěcím oplechaným víkem měla vnitřní výšku 1300 mm a poskytovala nákladní prostor

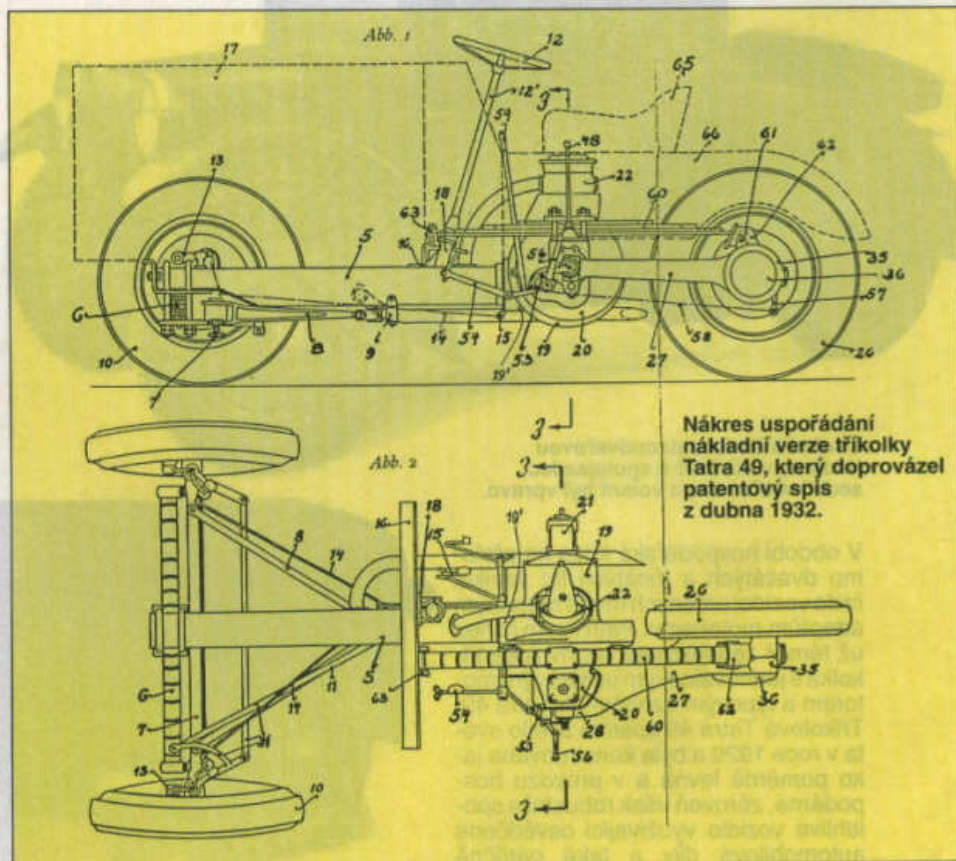


Dvoumístná verze nákladní tříkolky se sedadly v tandemu za sebou a lehkou stříškou proti nepohodě.

o objemu asi 2,2 m³. Tatra 49 měla bubnové brzdy s nožním ovládním na předních kolech, ruční brzda působila na zadní kolo, motor se spouštěl našlápnutím - jako u motocyklu, řidič však měl k dispozici volant. Na dobových snímcích si kromě nákladních verzí můžeme prohlédnout i - patrně unikátní - osobní provedení tříkolky Tatra 49. To mělo vpředu krátkou kopřivnickou „žehličku“ a za ní dvoumístnou budku, v níž řidič a spolujezdce seděli vedle

sebe. Budka se mohla pochlubit koženkovým potahem a posuvnými okny v obou bočních dveřích, specialitou bylo i náhradní kolo připevněné na zadním blatniku. Lišilo se i provedení výfuku: u osobní tříkolky byl vyveden až k zadnímu kolu a opatřen tlumičem, zatímco u dodávkové verze směřoval od motoru vpřed a končil obloukem asi v polovině délky vozidla před pravou nohou řidiče. Tu sice chránila malá podlážka, výfukových plynů se však jezdec patrně nadýchal do sytosti. Ale - hlavně že se jelo.

JAN TUČEK



Nákres uspořádání nákladní verze tříkolky Tatra 49, který doprovázel patentový spis z dubna 1932.