

# LUXUS Z KOPŘIVNICE

K nejluxusnějším automobilům tuzemského původu patřila ve třicátých letech Tatra 70 s páteřovým rámem a vodou chlazeným šestiválcem v přídi.

JAN TUČEK

Foto: Tatra a archiv Ing. Jana Černého

**K**lasicky stavěná šestiválcová Tatra 70 debutovala v říjnu 1930 na pražském autosalonu. Zpočátku zůstala poněkud ve stínu dvanáctiválcové „osmdesátky“, s níž měla prakticky shodný podvozek. V roce 1931 byla dána do výroby první pětadvacetikusová série typu 70, v roce 1932 následovala druhá. Vozy vznikaly postupně, časem si získávaly oblibu u zámožných motoristů a uplatnily se i jako služební automobily řady ministerstev a kanceláře prezidenta republiky. Srdcem „sedmdesátky“ byl vodou chlazený řadový šestiválec o objemu 3406 cm<sup>3</sup> a výkonu 65 k (48 kW). Měl rozvod OHC s řetězem poháněným vačkovým hřídelem v hlavě válců. Ta byla stejně jako kliková skříň zhotovena z lehké slitiny, blok šestiválce byl litinový. Chladicí okruh šestiválce měl objem 25 l, mazání obstarávalo 16 l oleje. Na motor navazovala čtyřstupňová převodovka, jež na rozdíl od dvanáctiválce měla přímý záběr na čtvrtý převodový stupeň a obešla se bez rychloběhu. Tatra 70 měla páteřový rám s centrální nosnou rourou vpředu, spojenou se skříň

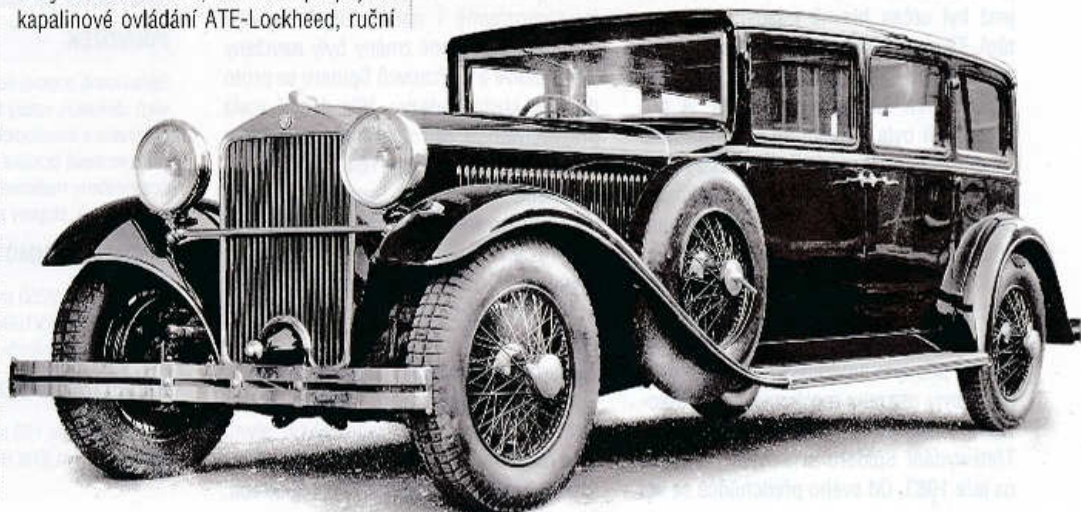
převodovky a vzadu s rozvodovkou. Spojovací hřídel procházel vnitřkem centrální roury. Výkyvné zadní polonápravy byly odpruženy šikmo umístěnými čtvrteliptickými listovými pery, vzadu uchycenými ke skříňi rozvodovky. Zcela nově řešenou přední nápravu tvořily dva paralelogramy, každý s dvojicí nad sebou umístěných příčných ramen, přičemž odpružení obou obstarávalo robustní příčné listové pero. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly dvouokruhové, do kříže propojené kapalinové ovládání ATE-Lockheed, ruční

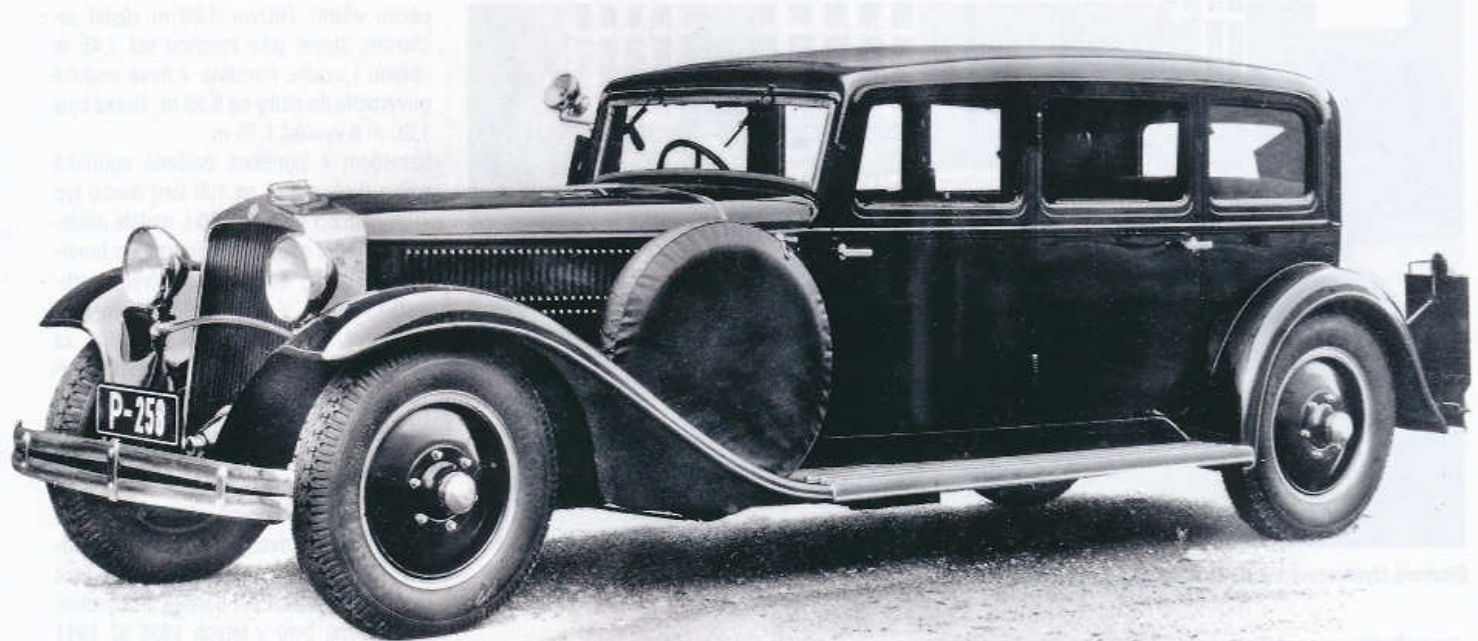
První limuzína Tatra 70, vystavená na pražském autosalonu v říjnu 1930

Limuzína a kabriolet Tatra 70 A na kresbě z prospektu z roku 1936

brzda působila mechanicky na spojovací hřídel. Podvozek s rozvorem náprav 3,82 m a rozchodem kol 1,45 m vykazoval hmotnost 1450 kg, za zadní nápravou umístěná palivová nádrž měla objem 85 l. Šestimístná limuzína Tatra 70, rozměrově shodná s limuzínou typu 80, vážila 2250 kg, dosahovala největší rychlosti přes 110 km/h a průměrně spotřebovala 20 l paliva na 100 km.

„Sedmdesátky“ ročníku 1933 dostaly nově tvarované, po stranách uzavřenější blatníky a mírně šikmé čelní okno. Místo tradičních drátových kol s centrální maticí se začala montovat plná disková kola připevněná šesti šrouby. U limuzín, sedanů a čtyřdveřových kabrioletů byla náhradní kola nadále zčásti zasazena do předních blatníků, jen dvoudveřové sportovní kabriolety měly rezervy na zádi. V sezóně 1934 se limuzína Tatra 70 prodá-





Limuzína Tatra 70 ročníku 1933 s novými blatníky a diskovými koly

vala za 140 000 Kč, čtyřdveřový kabriolet s tovární karoserií stál v téže době 150 000 Kč.

Zvláštní zmínku si zaslouží solitér, který vznikl na podzim 1934 ve vysokomýtské karosárně Sodomka. Na podvozku typu 70 se standardním rozvorem 3,82 m tam bylo postaveno 5,5 m dlouhé čtyřmístné dvoudveřové kupé bez středních sloupků karoserie, s obdélníkovým výřezem ve střeše krytým shrnovací textilní střechou.

Impozantně vyhlížející a luxusně vybavený vůz si pořídil Ing. Josef Prokop, majitel továrny na mlýnské stroje a turbíny v Pardubicích. Mimochodem – pan továrník si podvozek opatřeny jen kapotou, předními blatníky a provizorní dřevěnou lavicí pro řidiče osobně po ose převezl z Kopřivnice do vysokomýtské karosárny.

V říjnu 1935, rok po dohotovení, bylo kupé vystaveno na stánku firmy Sodomka na

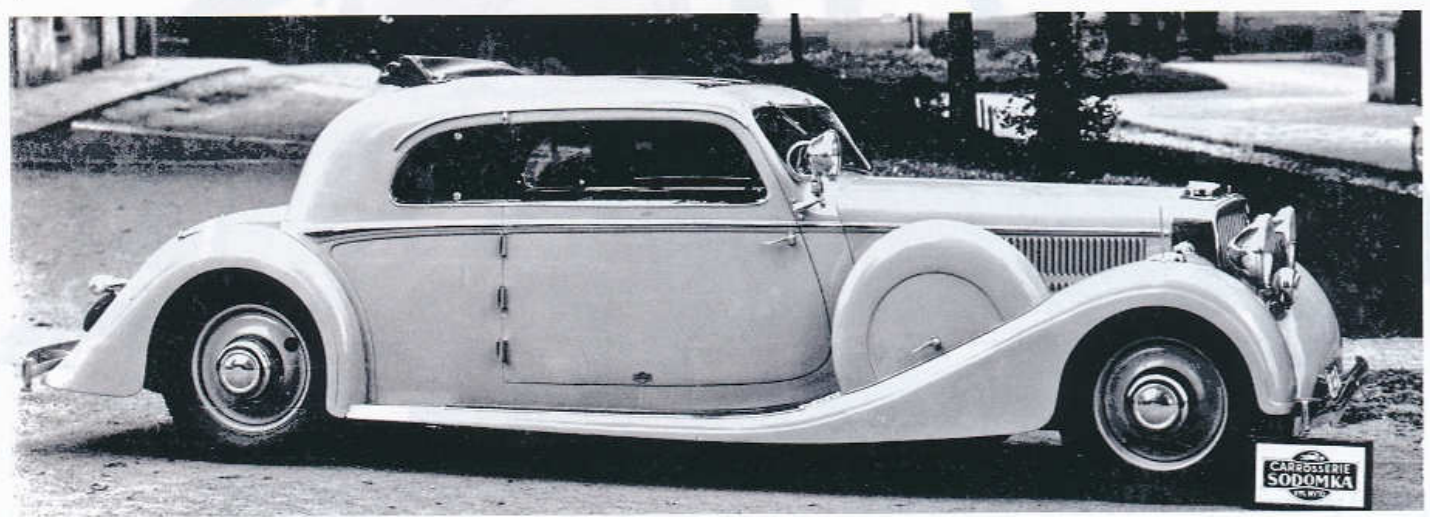


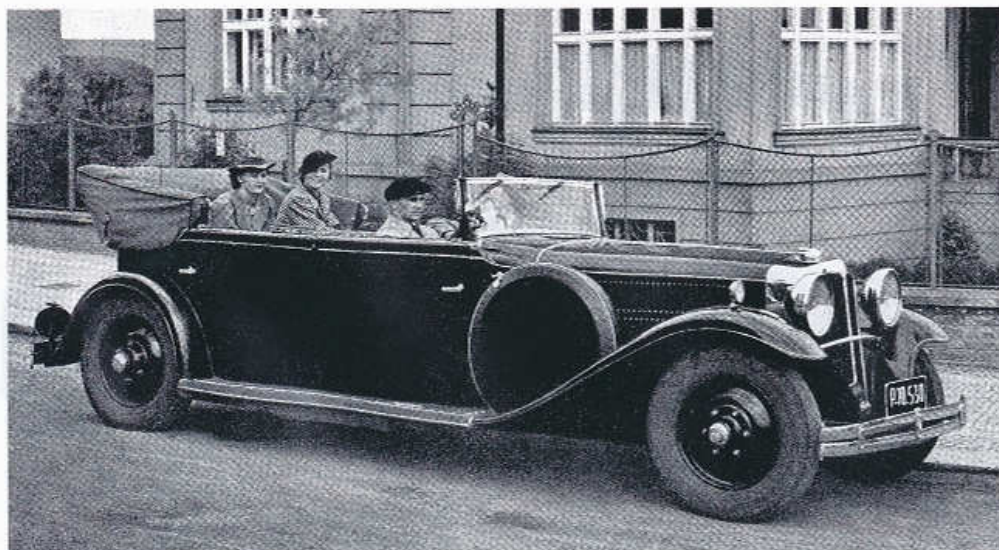
Kopřivnická klasika: páteřový rám a vpředu uložený řadový šestiválec

pražském autosalonu a získalo tam jednu z hlavních cen za eleganci. Obvykle bývá označováno jako Tatra 70 A, podle záznamů karosárny Sodomka i mateřské automobilky však číslo podvozku použitého ke stavbě zmíněného kupé patřilo do druhé pětadvacetikusové série původního typu 70.

Lehce modernizovaná Tatra 70 A přišla na trh v sezóně 1935. Zvětšením vrtání

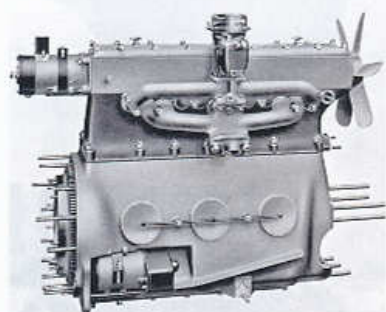
Solitér z Vysokého Mýta: dvoudveřová Tatra 70 bez středních sloupků. Mohutné kupé s karoserií Sodomka působilo impozantně i odzadu





Otevřený čtyřdveřový kabriolet Tatra 70 A na snímku z prospektu (1936)

Jen v několika exemplářích vznikl čtyřdveřový kabriolet Tatra 70 A

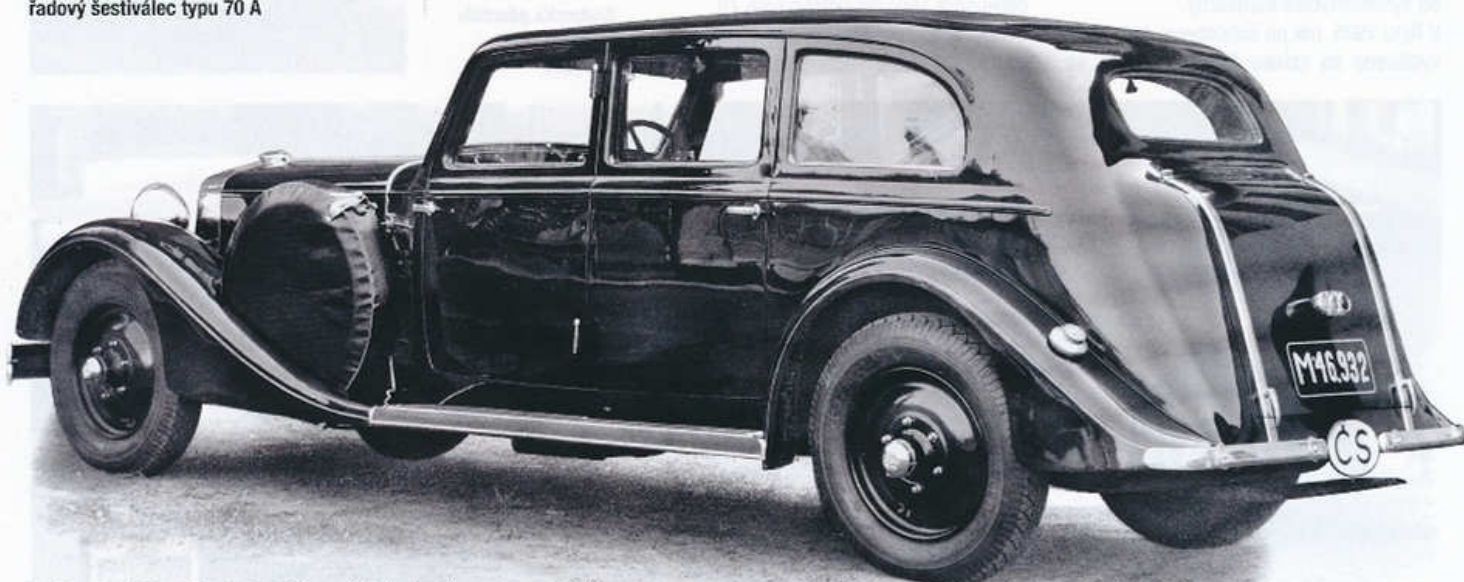


Pohled z pravé strany na vodou chlazený řadový šestiválec typu 70 A

z 80 na 85 mm při nezměněném zdvihu 113 mm vzrostl objem šestiválce na 3845 cm<sup>3</sup> a výkon dosáhl hodnoty 70 k (51,5 kW).

Navenek se modernizovaný vůz odlišoval mírně šipovitou maskou chladiče, výrazněji šikmým čelním oknem, nově tvarovanými blatníky, přičemž ty zadní byly protáhlé, zaoblenou střechou a šikmou záďí s vystupujícím zavazadlovým prostorem. Ten byl přístupný zvenku, nahoru odklá-

Limuzína Tatra 70 A z roku 1938 s větracími okénky za zadními dveřmi



Zaoblená záď limuzíny Tatra 70 A s vyklápěcím víkem zavazadelníku

pěcím víkem. Rozvor 3,80 m zůstal zachován, stejně jako rozchod kol 1,45 m vpředu i vzadu, limuzína v nové podobě povyroستla do délky na 5,35 m, široká byla 1,80 m a vysoká 1,75 m.

Vzhledem k poněkud zvýšené spotřebě paliva (kolem 22 l na 100 km) dostal typ 70 A nádrž o objemu 100 l, nadále uloženou za zadní nápravou. Limuzína o hmotnosti 2500 kg dosahovala největší rychlosti 130 km/h. V sezóně 1935 si ji majetní motoristé nadále mohli pořídit za 140 000 Kč. Pro srovnání: dvanáctiválcová limuzína Tatra 80 stála v téže době 195 000 Kč, aerodynamická Tatra 77 se vzduchem chlazeným motorem V8 v zádi se prodávala za 98 000 Kč.

Jen v několika kusech (čtyřech, možná pěti?) byly zhotoveny čtyřdveřové kabriolety Tatra 70 A karosované v mateřské továrně. Ostatních pět desítek automobilů tohoto typu bylo v letech 1935 až 1941 karosováno do podoby limuzín.

K prominentním uživatelům automobilů Tatra 70 A patřil i druhý československý prezident Dr. Edvard Beneš (1884 – 1948). Šestiválcovou limuzínu tohoto typu si pořídil z vlastních prostředků na jaře roku 1937. V říjnu 1938, po abdikaci způsobené Hitlerovým mnichovským diktátem, v ní spolu s manželkou Hanou odjel na letiště, odkud zamířili do exilu.

Z více než stovky vyrobených automobilů Tatra 70 a 70 A, z nichž poslední byly smontovány ve válečných letech 1941 a 1942, se dochovalo jen několik exemplářů. O to větší je dnes jejich hodnota. ■