

Otevřený vůz typu T z roku 1916 je vystaven v kopřivnickém muzeu.

Luxusní provedení typu T z roku 1917 pro císaře Karla I.

Kopřivnický přelom

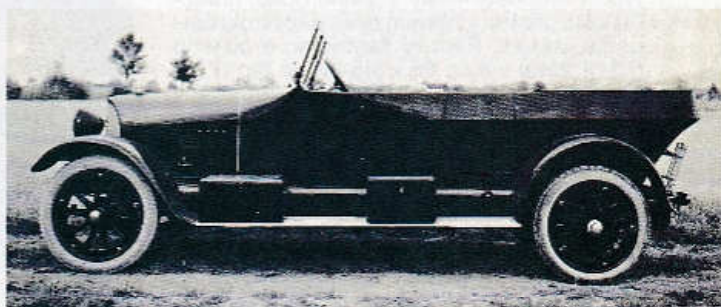
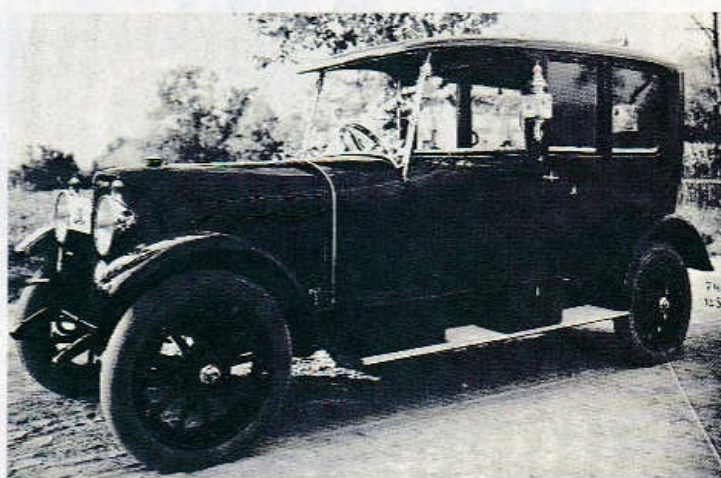
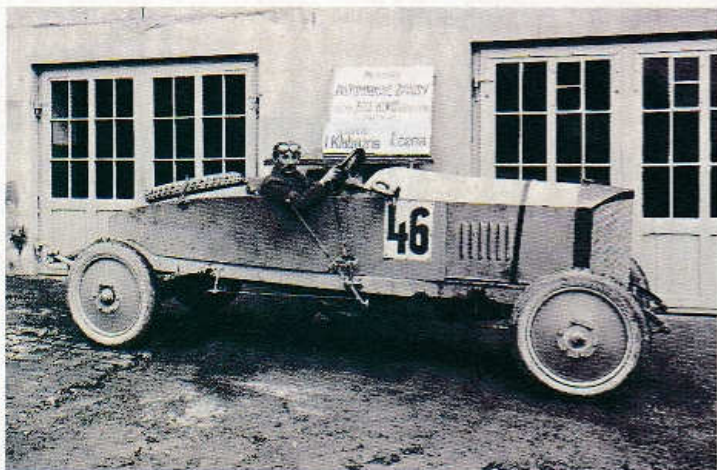
JAN TUČEK

Období kolem první světové války výrazně ovlivnilo osud kopřivnické automobilky. Vedle nákladních vozů se tehdy vyráběly osobní typy T a U, první se čtyřválcovým, druhý se šestiválcovým motorem.

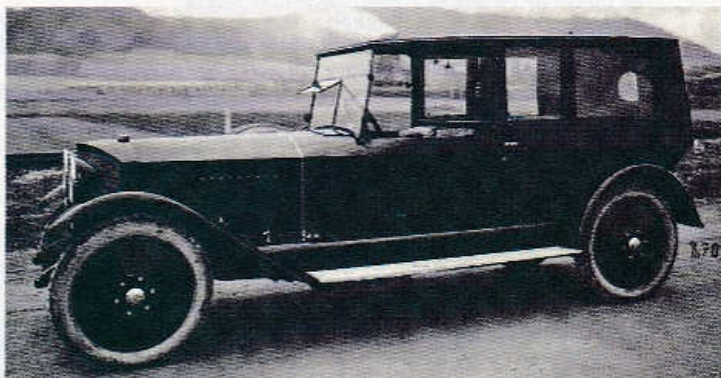
Tyto vozy nesoucí značku NW (zkratka z německého názvu *Nesselsdorfer Wagenbau-Fabrik-Gesellschaft*) navazovaly na dřívější typy S4 a S6, které také zkonstruoval ing. Hans Ledwinka (1878 - 1967) a dal jim do vínku motory s rozvodem OHC. Čtyřválcový typ T, označovaný také jako typ 14/35 k (později 14/45 k), debutoval v roce 1914. Vyznačoval se robustním podvozkem klasické stavby s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými půleliptickými listovými pery; mechanicky ovládané bubnové brzdy měl jen na zadních kolech, i když na prototypu ing. Ledwinka zkoušel také řešení s brzdami vpředu i vzadu. Typ T poháněl kapalinou chlazený řadový čtyřválec s rozvodem OHC, který z objemu 3,56 l dával zpočátku výkon 35 k (26 kW), od roku 1915 pak 45 k (33 kW). Vůz byl vybaven čtyřstupňovou převodovkou originální konstrukce se zasouvacím bubnem s vnitřním ozubením (tzv. zvonem). Při rozvoru náprav 3,37 m se délka osobních verzí typu T pohybovala kolem 4,6 až 4,8 m, hmotnost podvozku dosahovala hodnoty 920 kg, kompletního vozu asi 1600 až 1800 kg podle provedení. Automobily typu T dosahovaly největší rychlosti 80 až 90 km/h a vyznačovaly se mimořádnou odolností a provozní spolehlivostí.

Ještě před vypuknutím války připravil ing. Ledwinka, podobně jako v případě typu S6, i větší šestiválcový typ U, jehož prakticky kusová výroba však začala až v roce 1915. Se čtyřválcem typu T měl šestiválec shodné vrtání 90 mm

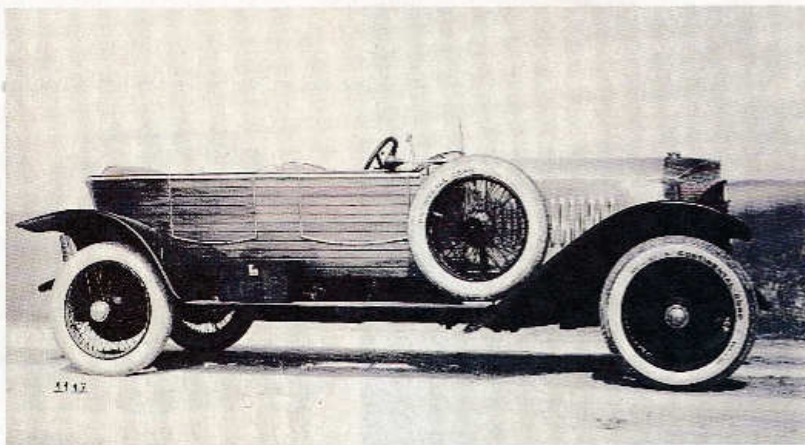
Závodní vůz typu T, s nímž Jan Klabazňa vyhrál *Ecce Homo* 1921.



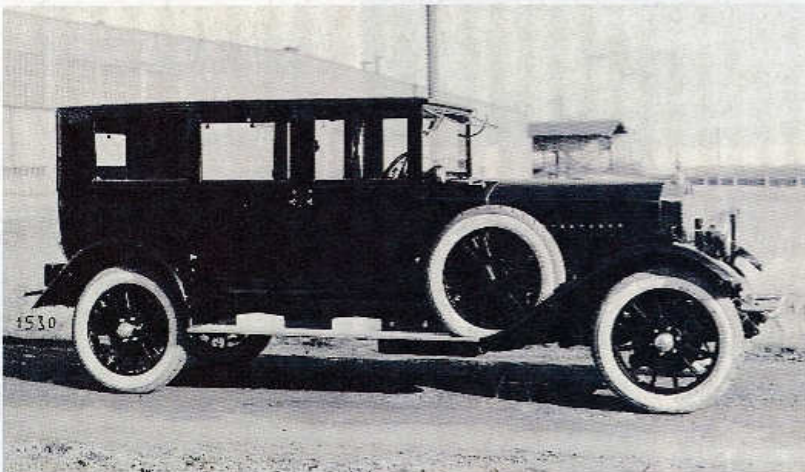
Čtyřválcový typ T s otevřenou karoserií z roku 1920.



Šestiválcový typ U jako nástavková limuzína ročníku 1921.



Sportovní vůz Tatra typ 10 ročníku 1923 s dřevěnou karoserií a hliníkovou kapotou.



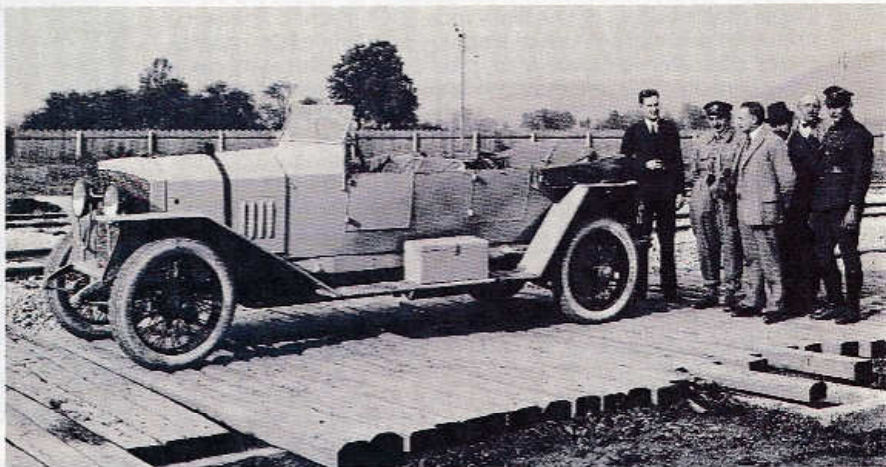
Limuzína Tatra typ 10 z roku 1925 s novým plochým chladičem.

i zdvih 140 mm, samozřejmě si zachoval i celkovou koncepci s rozvodem OHC, válci v jednom bloku a klikovou skříň tunelového typu s kruhovými víky v levém boku, umožňujícími přístup k hlavám ojníc a kontrolu čerpadla mazání. Řadový šestiválec o objemu 5,34 l dával výkon 65 k (48 kW) a typ U byl také označován jako 20/65 k. Automobil s rozvorem 3,63 m, bezmála pětimetrovou délkou a hmotností kolem 1900 kg dosahoval největší rychlosti 110 až 120 km/h a jako jeden z prvních svého druhu na světě se mohl pochlubit bubnovými brzdami na všech čtyřech kolech. Většímu apetitu šestiválcového motoru odpovídala palivová nádrž o objemu 90 l, zatímco čtyřválec vystačil s nádrží na 75 l benzínu.

Během první světové války v Kopřivnici vyrobili asi sedm desítek automobilů typu T, jež se uplatnily ve štábech rakousko-uherské armády, ale také u vídeňského dvora, kam v roce 1917 směřovalo několik automobilů obvykle označovaných jako vozy pro císaře Karla I. Šestiválců typu U vzniklo během válečných let zřejmě jen deset. Do dějin mateřské automobilky se typ U výrazně zapsal mimo jiné tím, že při extrémních zkouškách brzd, které absolvoval ve Vysokých Tatrách, vznikl nápad na nové zvukné pojmenování vozů z Kopřivnické vozovky. Poprvé se však značka Tatra objevila koncem března 1919 nikoli na osobním, ale na nákladním automobilu, přesněji na typu TL4, určeném pro Automobilní sbor národní obrany v Praze. Postupně se však nové označení rozšířilo na celou kopřivnickou produkci a někdejší zkratku NW odsunulo téměř do zapomnění. V poválečném období se typy T a U vyráběly

nadále, ovšem s některými změnami, např. páka ruční brzdy a řadicí páka, jež byly původně umístěny vpravo vně karoserie, se přestěhovaly dovnitř. Šestiválec dostal po roce 1920 typové označení Tatra 10, jeho výroba se pohybovala kolem dvou desítek kusů ročně, vesměs se zakázkovými karoseriemi. Do ukončení výroby v roce 1927 vzniklo celkem 139 automobilů typu U a T 10, přičemž poslední série vyráběná od roku 1924 se vyznačovala nově tvarovaným plochým chladičem.

Čtyřválec se po válce nejdříve prodával jako typ T, počínaje sezonou 1923 dostal označení Tatra 20. Do roku 1925 byly vyrobeny necelé dvě stovky osobních vozů tohoto typu, z toho 101 kusů v roce 1923. K propagaci nové kopřivnické značky přispěly závodní automobily typu T s motorem naladěným asi na 55 k (40 kW), s nimiž tovární jezdci Jan Klabazňa a Josef Veřmiřovský vybojovali v sezoně 1921 první a druhé místo v závodě do vrchu Ecce Homo ve Šternberku na Moravě. Ve stejném roce automobily tohoto typu úspěšně absolvovaly Mezinárodní soutěž spolehlivosti Československem. Počínaje rokem 1923 začala kopřivnická továrna dodávat československé armádě sanitní vozy na podvozku typu T s typovým označením T 20 a novým plochým chladičem. K těmto automobilům, umožňujícím převoz až čtyř ležících pacientů, přibýly o rok později i radiovozy pro vojenské spojaře. Z celkové produkce 350 automobilů typu T resp. T 20 připadlo 269 na osobní vozy z let 1914 až 1925, zbytek tvořilo 48 sanitek a 33 radiovozu dodávaných do roku 1926. ■



Vůz typu T, s nímž kpt. Doleček startoval v Mezinárodní soutěži spolehlivosti Československem 1921.

Šoféřské kupé typu U z roku 1921 na drátových kolech.

