

Historie do roku 1945

Těsně po první světové válce, v roce 1919, se poprvé na kopřivnických automobilech objevila značka Tatra. Traduje se, že po úspěšných jízdních zkouškách inovovaných automobilů NW (zejména typu U) ve Vysokých Tatrách se zvučné jméno Tatra zalíbilo vedení automobilky. Prvními kopřivnickými výrobky, jež nové jméno nesly, byly v roce 1919 nákladní vozy Tl-4, od sezóny 1920 se pak značka Tatra rozšířila i na ostatní vozidla.

V roce 1921 se začala v Kopřivnici stavět nová továrna, v níž se měly vyrábět menší, cenově přístupné automobily vhodné do skromných poválečných poměrů. Nové vedení firmy znovu přilákalo do čela automobilky [Hanse Ledwinku](#), který vytvořil v té době revoluční - a dodnes uznávanou - koncepci se vzduchem chlazeným motorem vpředu, páteřovým rámem s centrální nosnou rourou a pohonem zadních kol nezávisle zavěšených na výkyvných polonápravách. Nový lidový vůz se poprvé objevil v roce 1923 pod označením [Tatra 11](#), poháněl jej vzduchem chlazený dvouválec "boxer" o objemu 1056 cm³ a výkonu 9 kW spojený se čtyřstupňovou převodovkou. V základním provedení byla "jedenáctka" dlouhá jen 3,4 m a při hmotnosti necelých 700 kg uháněla přes 60 km/h. V roce 1926 následovala Tatra 12, jež se především mohla pochlubit brzdami I na předních kolech, ale také lehce zvýšeným výkonem (10 kW) litrového dvouválce. Automobily Tatra 11 a [Tatra 12](#) si získaly mimořádnou popularitu, existovaly v řadě karosářských provedení (včetně užitkových) a celkem jich do poloviny třicátých let vzniklo téměř 11 tisíc kusů.

Osobitá Ledwinkova koncepce s páteřovým rámem a zadními výkyvnými polonápravami se ovšem uplatnila i u podstatně větších automobilů. V roce 1925 debutovala Tatra 17, velký vůz s kapalinou chlazeným řadovým šestiválcem [OHC](#) dvoulitrového objemu a výkonu 26 kW uloženým těsně za přední nápravou a pohánějícím zadní kola. I těžší uzavřené vozy tohoto typu jezdily přes 100 km/h, sportovně střížené roadstery a faetony pak dobrých 110 km/h. Existovaly i závodní vozy Tatra 17, s nimiž zejména v sezóně 1926 triumfoval populární kopřivnický jezdec Josef Veřmiřovský. V sezóně 1927 následovala Tatra 17/31 (někdy označovaná jen jako T 31), jež se od své starší sestry odlišovala především inovovaným šestiválcovým motorem se zdokonaleným rozvodem a objemem zvětšeným na 2,3 l. Podle továrních statistik vzniklo do roku 1930 téměř sedm stovek automobilů této řady, z toho 378 vozů [Tatra 17](#) s menším motorem.

Prostor mezi lidovými dvouválci a drahými šestiválci začaly počínaje rokem 1926 vyplňovat automobily střední (a vyšší střední) třídy se vzduchem chlazenými čtyřválcovými motory - samozřejmě opět s protilehlými válci. První v této řadě byla Tatra 30 se čtyřválcem 1680 cm³, v letech 1929 a 1930 nabízená pod označením T 30/52 s výkonnějším motorem 1910 cm³, který pak od roku 1931 až do války poháněl několikrát inovovaný typ Tatra 52. Od počátku se vozy Tatra 30 (kvůli čtyřválcovému motoru si vysloužily přezdívku "tuplák") vyráběly se standardním i prodlouženým rozvodem, se čtyřmístnými i šestimístnými otevřenými i uzavřenými karoseriemi, ale také coby luxusní sportovní kabriolety. To samé pak platilo i pro následující [typy T 30/52](#) a T 52, z nichž mnohé dostaly na zakázku stavěné karoserie - mimo jiné od vysokomýtské firmy Sodomka. Velkých čtyřválců této řady bylo za čtrnáct let vyrobeno téměř šest tisíc, z toho dvě třetiny tvořily původní vozy Tatra 30.

Na podzim 1931 měla na pražském autosalonu premiéru Tatra 57, nový typ kompaktního automobilu kopřivnické koncepce, tentokrát už se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem 1155 cm³ o výkonu 13 kW a s poměrně nezávislým zavěšením předních kol na dvojici příčných listových per. Jen 3,5 m dlouhá a hbitá Tatra 57, která si záhy vysloužila lidovou přezdívku Hadimrška, se stala hitem našeho automobilového trhu třicátých let. V původní podobě (s přídílí ve tvaru tradiční tatrovácké "žehličky") se vyráběla do poloviny třicátých let, pak ji nahradila [Tatra 57 A](#) s prostornější karoserií honosnějších tvarů. Těsně před válkou (na podzim 1938) následovala dále modernizovaná Tatra 57 B s lehce zaoblenou přídílí, upravenou zádí s víkem zavazadlového prostoru a motorem 1256 cm³ o výkonu 17 kW, díky němuž jezdila až 90 km/h. Zapomenout nesmíme ani na levostranné řízení "běčka" - s příchodem Němců po Mnichovu se v Kopřivnici začalo jezdit vpravo.

Během války se výroba osobní Tetry 57 B zastavila, Hadimrška se však objevila v otevřené vojenské verzi s typovým označením Tatra 57 K, jež v souvislosti s oficiálním německým označením dostalo nepřilíhš libozvučnou přezdívku "kýblák". Z celkového počtu 26,5 tisíce automobilů této řady připadalo necelých 6 tisíc na první model Tatra 57, přes 8 tisíc na modernizovanou Tatra 57 A a přes 6 tisíc na vojenské modely Tatra 57 K. Produkce posledního provedení osobního vozu Tatra 57 B pokračovala ještě v poválečných letech 1946 až 1948, předválečných "běček" bylo asi 2,5 tisíce, poválečných necelé 4 tisíce.

Souběžně s Hadimrškou, jež ve třicátých letech převzala štafetu lidových dvouválců, se vyráběly o něco větší typy čtyřválcových vozů: nejprve v letech 1931 až 1936 vozy Tatra 54 a Tatra 54/30 se vzduchem chlazenými "boxery" o objemu 1465 a 1680 cm³, od roku 1934 také komfortní Tatra 75 se čtyřválcem 1688 cm³ a velmi úhlednou karoserií, na jejíž tvary navázala již zmíněná Tatra 57 A. Výroba modelů T 54 a T 54/30 zůstala pod hranici 1,5 tisíce, vozů Tatra 75 se vyrobilo přes 4 tisíce kusů.

Pro nejnáročnější zákazníky vyráběla kopřivnická automobilka ve třicátých letech velké luxusní vozy dlouhé kolem 5,3 m, s kapalinou chlazenými motory vpředu, páteřovým rámem a pohonem zadních kol. První automobily této řady se objevily v sezóně 1931 pod označením Tatra 70 s řadovým šestiválcem 3406 cm³ o výkonu 48 kW, už o rok později však následoval špičkový typ Tatra 80 s prakticky stejným podvozkem (s dvouokruhovými kapalinovými brzdami) a šestilitrovým motorem V 12, který dával výkon téměř 90 kW a spolu se čtyřstupňovou převodovkou umožňoval mohutnému automobilu dosahovat rychlosti přes 140 km/h. Dvanáctiválcových vozů Tatra 80 bylo do roku 1938 vyrobeno jen pětadvacet kusů, z nichž jeden - s unikátní tovární karoserií landaulet - byl v roce 1935 dodán prezidentu T.G. Masarykovi (prezidentská kancelář ovšem ve stejné době koupila i čtyři další limuzíny Tatra 80). Šestiválcová Tatra 70 prošla v roce 1935 inovací, dostala větší motor 3845 cm³ o výkonu 51 kW a v této podobě se v omezených počtech vyráběla až do počátku čtyřicátých let. Celkem vzniklo 114 automobilů Tatra 70 a Tatra 70 A, přičemž na modernizované provedení připadla necelá polovina produkce.

Automobilovou revoluci vyvolala na jaře 1934 aerodynamická Tatra 77, zcela nový typ velkého automobilu s nezvykle tvarovanou karoserií pětimetrové délky a třilitrovým vzduchem chlazeným motorem V8 uloženým za zadní nápravou. Koncepti vozu vytvořil inženýr Erich Übelacker, s nímž úzce spolupracoval Ledwinkův mladší syn Erich. Mimochodem - ing. Übelacker věřil ve šťastné číslo 7, které dal do vínku už o tři roky dříve Hadimršce, ale také později dalším typům - klasické T 75 i aerodynamickým vozům T 87 a T 97.

Tatra 77, jejíž první prototypy jezdily už na podzim 1933, se v detailech měnila měsíc po měsíci a prakticky i kus od kusu. Během prvních dvou let (1934 a 1935) vyjela z Kopřivnice necelá stovka vozů T 77, do roku 1938 pak následovalo přes 150 automobilů Tatra 77 A s prodlouženou a upravenou karoserií a motorem V8 zvětšeným na 3380 cm³ (výkon 51 kW). Tyhle až 5,4 m dlouhé vozy dosahovaly rychlosti kolem 150 km/h, s jejich stabilitou to ovšem asi od 120 km/h nebylo nejlepší. Prvním skutečně sériově vyráběným automobilem této nové koncepce se stala v roce 1936 kompaktnější (délka 4,7 m), ale opět výrazně aerodynamická Tatra 87 s třilitrovým motorem V8 o výkonu 55 kW za zadní nápravou. Vyráběla se prakticky bez větší přestávky v letech 1936 až 1950, přičemž z celkové produkce tří tisíc vozů připadá téměř 1700 na poválečnou výrobu. Těsně před válkou - v letech 1937 až 1939 - se v Kopřivnici vyráběly i menší (4,3 m dlouhé) aerodynamické automobily Tatra 97 se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem 1749 cm³ (29 kW) v zádi. Těch ovšem vzniklo jen málo přes pět stovek a traduje se, že veškerou konstrukční i výrobní dokumentaci k nim odvezli Němci.

Alespoň stručnou zmínku si zaslouží i pokus o vytvoření malého lidového vozu se vzduchem chlazeným motorem vzadu a aerodynamickou karoserií. Prototyp, jehož tvůrcem byl počátkem třicátých let Erich Ledwinka, nesl označení V 570 a ve splývavé zádi dvoudveřové karoserie ukrýval vzduchem chlazený dvouválec 854 cm³, s nímž měl jezdit až 80 km/h. Automobil, jenž se dochoval v kopřivnickém muzeu, nese řadu znaků, jež později charakterizovaly Porscheho konstrukci Volkswagenu - Ledwinkův prototyp však byl dokončen už v roce 1933.