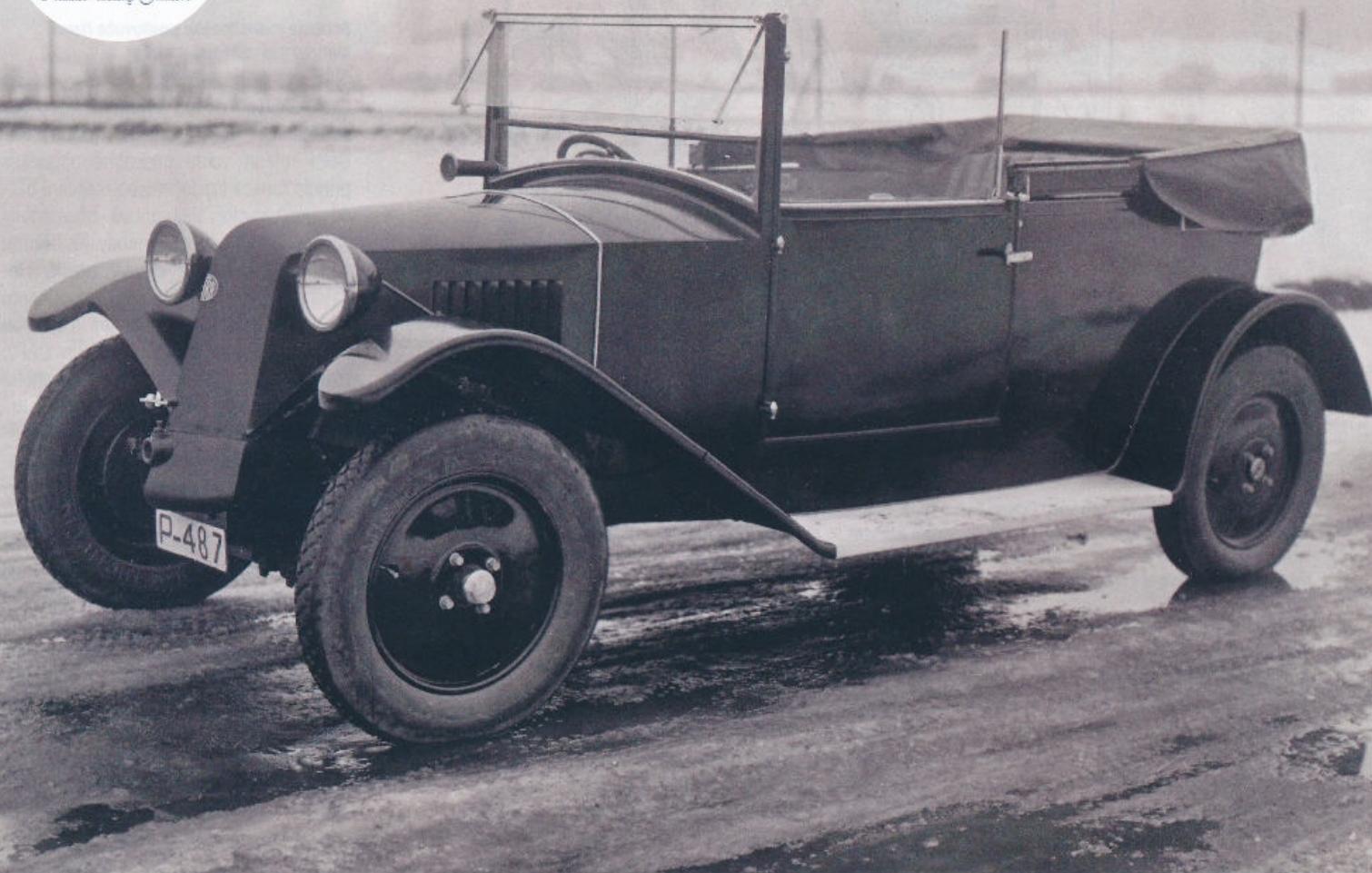




Jeden z prvních vozů Tatra 30 na snímku pořízeném koncem roku 1927



# ČTYŘVÁLCOVÝ BOXER

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

V září 1927 vystavila Tatra na pražském autosalonu podvozek svého nového typu T 30 se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem, páteřovým rámem a zadními výkyvnými polonápravami. Karosovaná Tatra 30 se v podobě luxusního kabrioletu poprvé představila v březnu 1928 na veletrhu ve Vídni.

Kopřivnická automobilka překvapila na jaře 1923 odborníky i laiky nekonvenčně řešeným typem T 11 se vzduchem chlazeným plochým dvouválcem v přídi, páteřovým rámem tvořeným nosnou rourou kruhového průřezu, přišroubovanou vpředu ke skříni převodovky a vzadu ke skříni rozvodovky, a výkyvnými polonápravami zadních poháněných kol.

Technický ředitel Hans Ledwinka (1878–1967) tutéž koncepci použil o tři roky později pro větší vůz střední třídy, tentokrát vybavený vzduchem chlazeným plochým

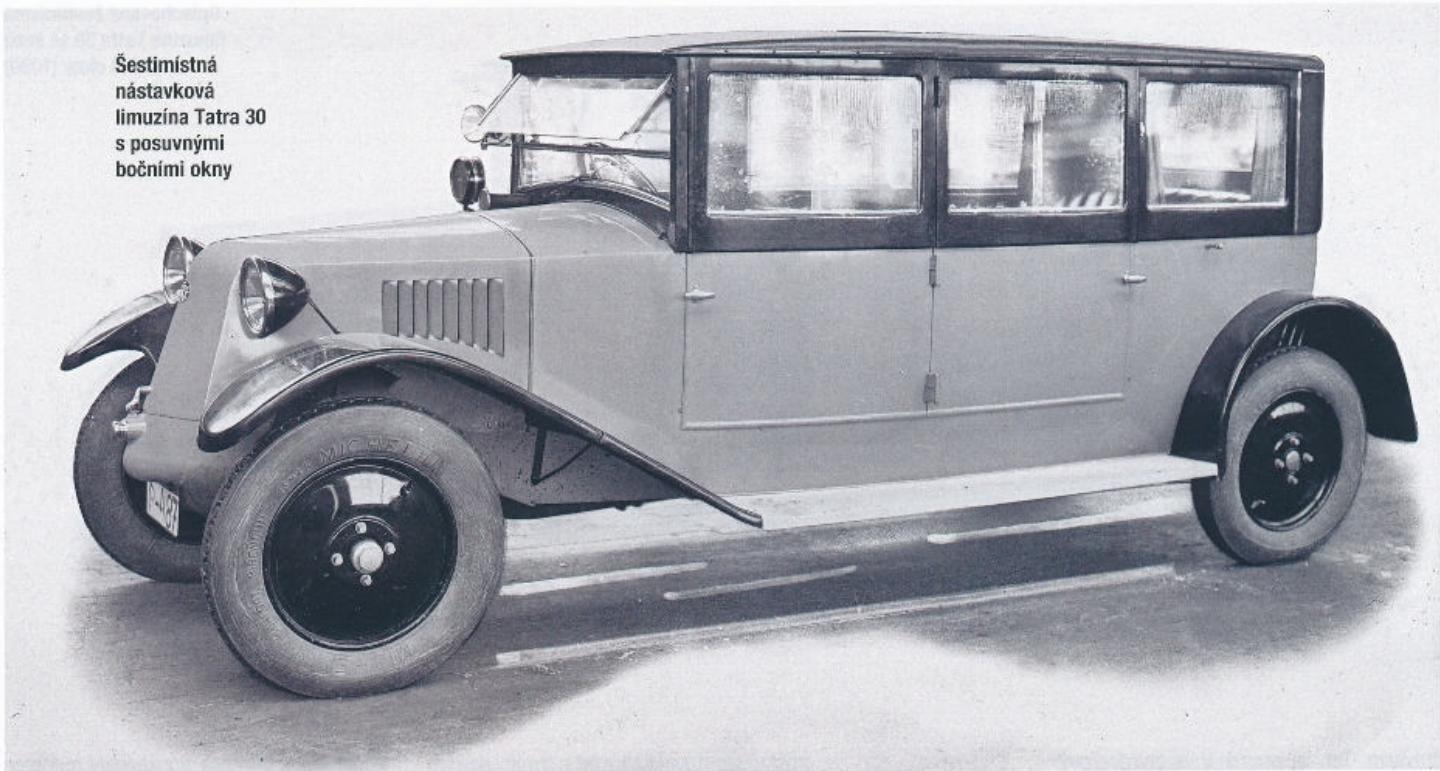
čtyřválcem s protilehlými páry válců. První prototyp nového automobilu s označením T 30 se zrodil v létě 1926, jeho zkoušky pokračovaly i po celý následující rok. Motor s rozvodem OHV dával z objemu 1675 cm<sup>3</sup> výkon 24 k (18 kW), navazovala na něj čtyřstupňová převodovka, točivý moment k rozvodovce zadních kol přenášel spojovací hřídel umístěný uvnitř již zmíněné centrální roury.

Odpuzený výkyvný polonáprav zadních kol i tuhé přední nápravy obstarávalo přičné půleliptické listové pero, vpředu doplněné dvojicí tlumičů. Bubnové brzdy na všech



Luxusní verze sportovního kabrioletu Tatra 30 s tovární karoserií (1928)

Šestimístná  
nástavková  
limuzína Tatra 30  
s posuvnými  
bočními okny



čtyřech kolech měly mechanické ovládání, disková kola nesla pneumatiky rozměru 715 x 115, resp. 13 x 45. Řízení se šroubem a maticí ovládal volant umístěný vpravo – v meziválečném Československu se jezdilo vlevo.

Palivová nádrž o objemu 45 l byla vpředu pod kapotou, v zadní části motorového

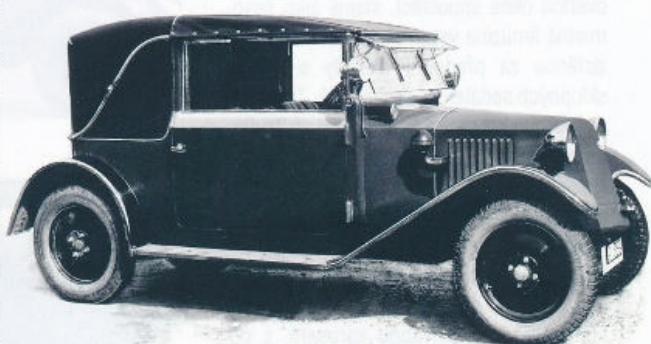
prostoru. Kapota se odklápela spolu s blatníky, což umožňovalo velmi dobrý přístup k motoru a jeho příslušenství. Od jara 1928 automobilka nabízela zákazníkům vozy Tatra 30 s obchodním označením 6/24 HP ve čtyřmístném i šestimístném provedení. První mělo rozvor náprav 2770 mm, druhé 3170 mm, rozchod předních i zadních kol

byl v obou případech 1300 mm a podvozek měl světlou výšku 220 mm. Podle továrních prospektů vykazoval kratší podvozek hmotnost 580 kg, delší 590 kg.

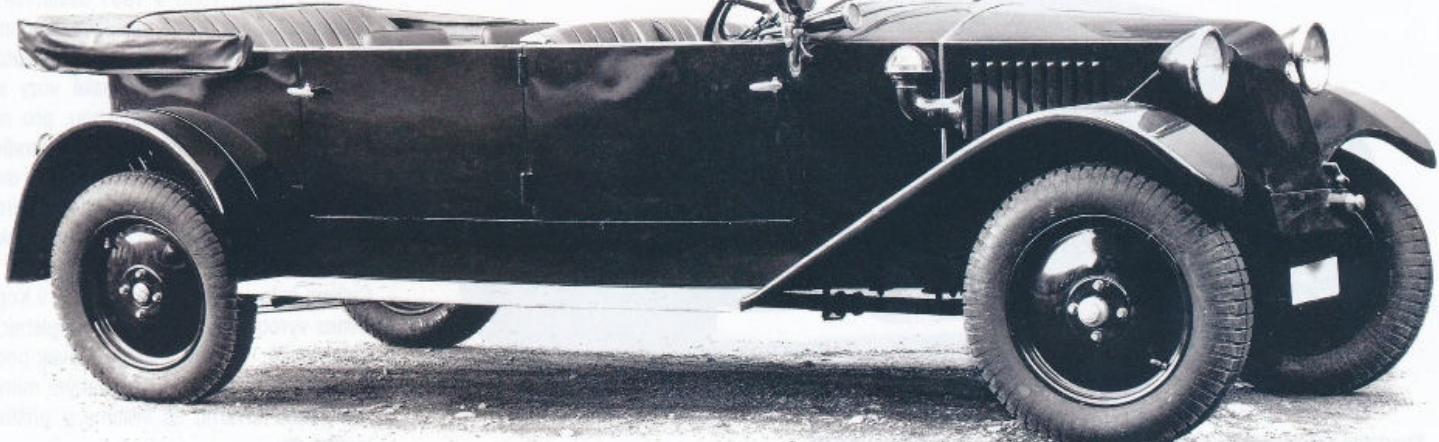
Základ nabídky tvořil čtyřmístný otevřený vůz se čtyřdveřovou karoserií dlouhou 3700 mm a širokou 1650 mm, jenž mohl být za příplatek vybaven odnímatelným ná-

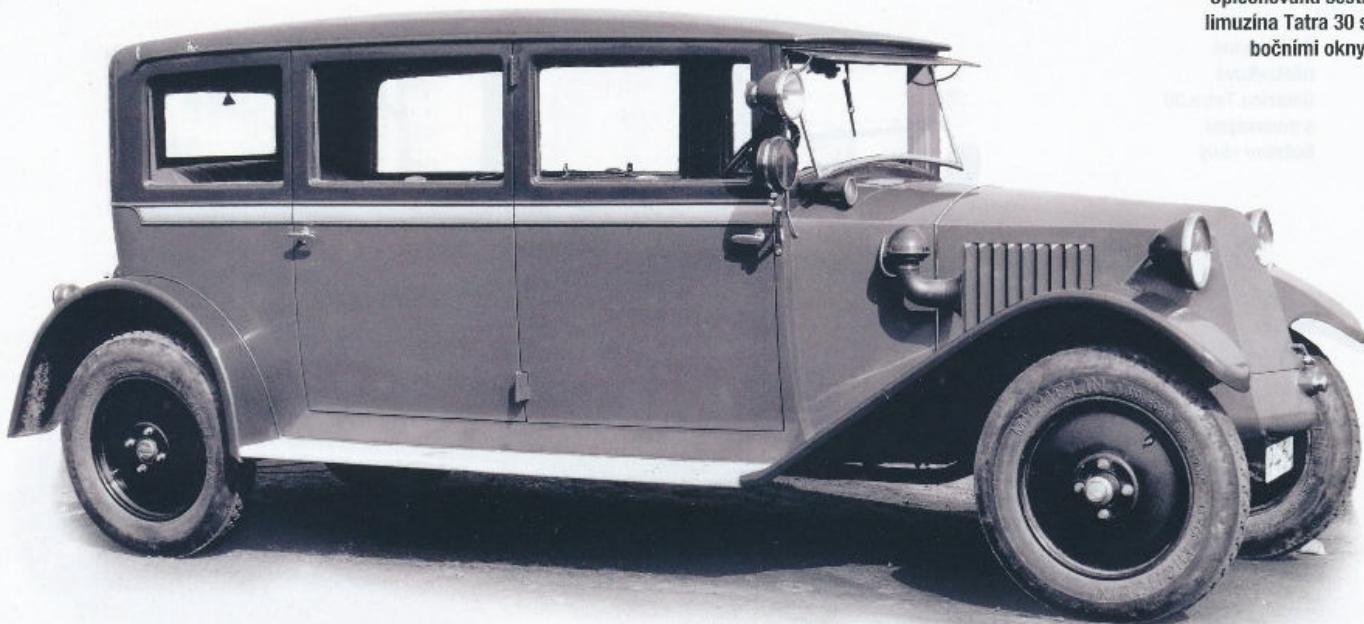


Pevná šestimístná limuzína Tatra 30 s mezistěnou a čtyřmi bočními okny



Otevřená šestimístná Tatra 30 se dvěma sklopými sedadly v druhé řadě



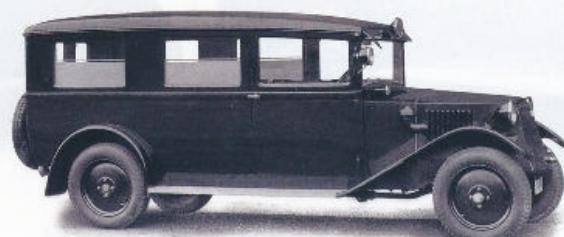
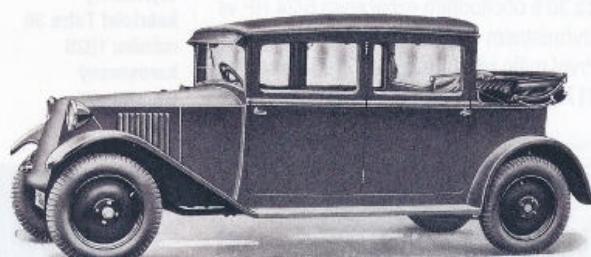


stavkem. Ten jej proměnil ve čtyřdveřový uzavřený vůz, přičemž jeho hmotnost vzrostla z 940 na 995 kg. Nabídka šestimístných verzí začínala otevřeným čtyřdveřovým modelem dlouhým 4100 mm, který také mohl dostat nástavek, tentokrát se šesti bočními okny, přičemž čtveřice oken ve dveřích byla posuvná. Otevřený vůz vykazoval hmotnost 1000 kg, s nástavkem 1090 kg.

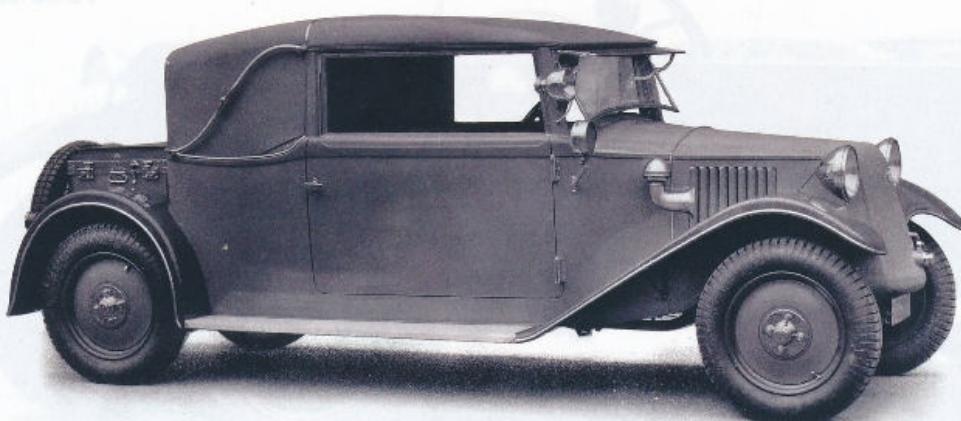
Čtyřmístná čtyřdveřová limuzinka měla ve dveřích okna spouštěcí, stejně jako šestimístná limuzína vybavená prosklenou mezikřídelnou zádí za předními sedadly a dvojicí sklopných sedátek v druhé řadě. Zpočátku se šestimístná pevná limuzína od nástavkové lišila absencí třetího páru bočních oken. Uzavřené vozy byly vysoké 1650 mm a v prvním provedení měly potah horní partie karoserie z koženky, podle prospektu „z odolné, vší nepohodě vzdorující umělé kůže“. Od sezóny 1929 pak dostávaly kompletně oplechovanou karoserii, s níž hmotnost limuzíny vzrostla na 1180 kg. Nabídku vozů karosovaných v mateřské továrně doplňoval dvoudveřový čtyřmístný kabriolet se čtyřmi bočními okny a čtyř-

#### Landaulety Tatra 30 s tovární karoserií se uplatnily jako autodrožky

místný sportovní kabriolet s dvojicí delších dveří a jen jedním oknem po každé straně. Oba kabriolety měly standardně sedadla čalouněná pravou kůží, stejně jako čtyřmístné a šestimístné otevřené vozy.



Jednolůžkový 4,3 m dlouhý sanitní vůz Tatra 30 karosovaný v továrně



Sportovní kabriolet T 30/52 s rozvorem 3,17 m a čtyřválcem 1,9 l (1930)

Podle údajů výrobce dosahovaly automobily Tatra 30 podle provedení největší rychlosti 80 až 90 km/h a průměrně spotřebovaly 11 až 13 l benzínu a 0,2 l oleje na 100 km.

V roce 1928 v Kopřivnici vyrobili více než 500 automobilů a podvozků typu T 30, přičemž stovka nekarosovaných šasi putovala do vídeňské filialky Austro-Tatra, jež disponovala vlastní karosárnou. V roce 1929 překročila výroba kompletních „třicítek“ 1300 kusů, kromě toho továrnu opustily čtyři stovky podvozků ke karosování.

Výraznou převahu postupně získaly vozy stavěné na delším podvozku s rozvorem 3170 mm, přičemž se vedle šestimístných otevřených i uzavřených modelů objevil také pětimístný dvoudveřový tudor opatřený rozměrným kufrém na zadní.

Dlouhý rozvor dostal i čtyřmístný sportovní kabriolet, který od sezóny 1929 existoval i v provedení T 30/52 vybaveném čtyřválcem převrtaným na 1910 cm³ s výkonem zvýšeným na 30 k (22 kW). Tyto vozy se však počítaly jen na desítky a od pozdějšího typu T 52 se lišily mechanickým ovládáním brzd.

Jen po jednotlivých kusech vznikaly v Kopřivnici v letech 1930 a 1931 šestimístné landaulety Tatra 30 se skládacím zadním dílem střechy, jež se uplatnily jako autodrožky, a osmimístné vojenské vozy se specifickou dřevěnou nástavbou, pro niž výrobce používal označení Normandie. Podvozek s rozvorem 3170 mm měly i dvě desítky sanitních „třicítek“ s tovární karoserií, které byly dlouhé 4300 mm, široké 1650 mm a vysoké 1850 mm.

Celkem bylo v letech 1927 až 1931 v Kopřivnici vyrobeno kolem 3200 kompletních automobilů Tatra 30 a sedm stovek podvozků. Ke „třicítkám“ karosovaným mimo mateřskou továrnu se vrátíme v příštím vydání. ■