

TH auto

1
2016

www.tomhyan.com



HYUNDAI
i20 ACTIVE

86. GENEVA
International Motor Show
STUDIE & PROTOTYPY

PŘEDSTAVUJEME

- ŠKODA Superb L&K
vrcholná nabídka
- SCG
Scuderia Cameron Glickenhaus
- SUBARU Levorg
sportovní kombi

TECHNIKA

- TECHRULES AT96 TREV
turbínový hybrid

MERCEDES-BENZ
E-KLASSE



PORSCHE 718 BOXSTER

TH auto

2
2016

www.tomhyan.com



FIAT TIPO

DAVID & GOLIÁŠ:
SMART FORFOUR versus
MERCEDES-BENZ G 500 4x4*

PŘEDSTAVUJEME

- ASTON MARTIN DB11
a strategie Second Century
- PEUGEOT 308 GTI
by Peugeot Sport
- AUDI R8 Spyder V10
ve druhé generaci

MOTORSPORT

- FERRARI SF16-H Formule 1
62. monopost pro Grand Prix

RENAULT
TALISMAN
GRANDTOUR



JAGUAR F-PACE



► TATRA 24



TOM HVAN



PRVNÍ ROURA

Typická
koncepte Tatra
s centrální
nosnou rourou
se uplatnila
u nákladních vozů
poprvé před
devadesáti lety...



Uzákladní koncepce Tatra 24 je již dnes naprosto ušlechtilá. V roce 1935, poprvé uplatněná u nákladní vozu, představuje konceptu u středních nákladních vozů. Při stavbě se opírala o zkušenosti z předchozích vozů. Především se opírala o zkušenosti z vozů Tatra 1112 a jejích úzkorozchodných verzí Tatra 11. Odlišný aspekt usel, že zejména vzhledem k tomu, že se jednalo o první vozy s centrální nosnou rourou, která se uplatnila u nákladních vozů poprvé před devadesáti lety...

první nápravu zvlášť, odlišné usazení řídících prvků, odlišné usazení motoru a odlišné usazení náprav. Vzhledem k tomu, že se jednalo o první vozy s centrální nosnou rourou, která se uplatnila u nákladních vozů poprvé před devadesáti lety...

- 1 Šestnáctý vůz Tatra 24 se standardním strojem
- 2 Tatra 24 s kabínou číselně označená 322 se
- 3 Obyčejný vůz s příhradou číselně označená 4400 s 2300 mm
- 4 Mlýnský vůz Tatra 24 (28 nebo 31 sedadel podle verze)



ŠESTIVÁLCOVÝ
OSOBNÍ VŮZ



► TATRA 17



TOM HYAN

Koncepce Tatra s centrální nosnou rourou se uplatnila i u osobních vozů, méně známé jsou typy s kapalinou chlazeným motorem...



JEŠTĚ S VODOU



U níkátní koncepce podvozku měla průměru na malých vozech Tatra 11, 12 a užitkovém 13, které uvedly vzduchem chlazený plochý dvouválec OHV 1056 cm³ s protěhými válci. Tatra v té době chtěla nahradit velké osobní čtyřválcové typy T (pозději Tatra 20 a 21), resp. šestiválcové Tatra 10 (modernizace typu U), jež přežívaly ve výrobě z minulého období, byť vybaveny pokrokovými motory OHC (s vačkovým hřídelem v hlavě válců). Zrodila se tedy Tatra 17, na níž automobilka aplikovala podvozek s centrální nosnou rourou, ovšem ve spojení s kapalinou chlazeným řadovým šestiválcem, ale také (poprvé) s nezávislým zavěšením předních kol (dvouválec měly vpředu tuhou nápravu, kromě polonápravy posze vzadu). Dělená přední náprava byla vyzkoušena na závodních vozech Tatra 11, ►►►



1 Tatra 17 jako čtyřdvéřový kabriolet s plátnou střechou, koženým salonním a hmotností 1560 kg (cena 112 000 Kč)

2 Otevřený vůz typu 17 s imosonovým nástavcem a mečstřínou, hmotností 1585 kg (4 sedadla + 2 motorová)

3,4 Otevřený vůz s šestisadadlerem, s řazením páky uprostřed, hmotností 1500 kg a základní cenou 95 000 Kč



► TATRA 17



5, 6 První limuzína s mezipříčnou opatřenou posuvací skleněnou přepážkou, čtyřsedadlová s dvojitými nouzovými sedadeli a hmotností 1690 kg (cena 118 000 Kč)

7 Podvozek Tatra 17, první vůz značky s dělenou přední nápravou a nezávislým zavěšením všech kol (cena chassis 71 000 Kč)

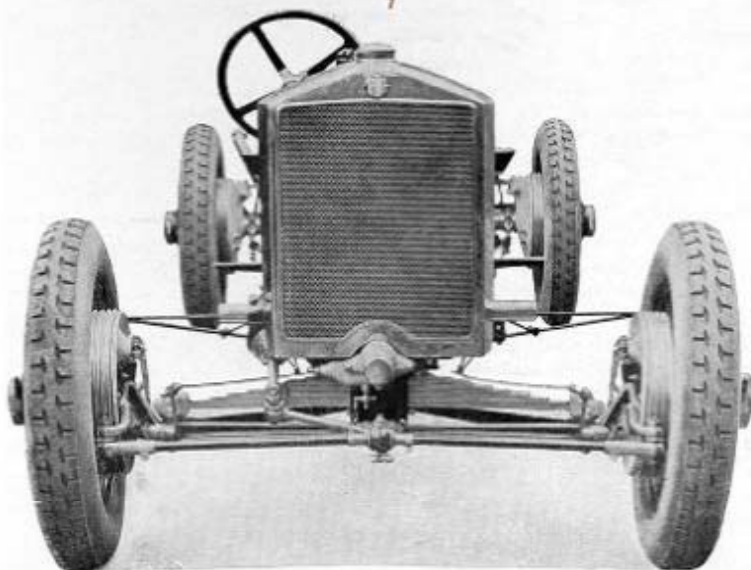
► TATRA 17 (1925–1930)

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA – kapalinou chlazený zářivý řadový šestiválec Tatra, uložený podélně vpředu za nápravou; dva koncovými karburátory Zenith 30 HK; kliková skříň z lehké slitiny (alumin); blok a hlava válců litinové; třídílný zářivý hřídel ve válcových kůlnách; OHC ZV (vzájemný řazení); 2389 cm³ (18 70 x 100 mm); 29,5 kW (40 kJ) 3000 min⁻¹; kulhová ložiska sponka v olejové lázni; čtyřkolová převodovka se zpětným chodem; čtyři stupeň převody; řemení řazení bez klíčů v motoru; těsní těsněními, pohon zadních kol.

PODVOZEK – centrální motorová s příčnou příčkou; všechna kola ozubeně zavěšena na kyvných poloosách; odpružení příčnou listovými pružinami v zadu, řízení nábojové; nezávislé kulhové brady na všech kolech; tuhá brada přední na zadní kolo; kola Rudys-Whitworth s děleným výpletem a centrální náosí; pneumatiky 6,00-6,31 – 20.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – motor výška 3350, 3590 nebo 3670 mm; rozchod kol 1350/1350 mm; nejvyšší tečka 4050 (dvěteřky 4700) mm; šířka 1500 mm s výškou 1800 mm; světlá výška 230 mm; výška podlahy nad zemí 400 mm; objem palivové nádrže 70 l; hmotnost prázdného nářadí 1025 kg; hmotnost vnozu 1500 až 1600 kg podle karoserie; podlahová výška 4 až 6 l (2 nouzová sídla); se zavazadly ve sátracím jazyku.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – nejvyšší rychlost 110 km/h; spotřeba paliva 13–15 l/100 km; spotřeba oleje 0,4 l/100 km; ceny při uvedení 95 až 118 tis. Kč.



jež se zúčastnily Targa Florio 1925 na Sicílii, kde jezdil Fritz Hückel a Karel Šponer obsadili první dvě místa své třídy (šesté a sedmé celkové).

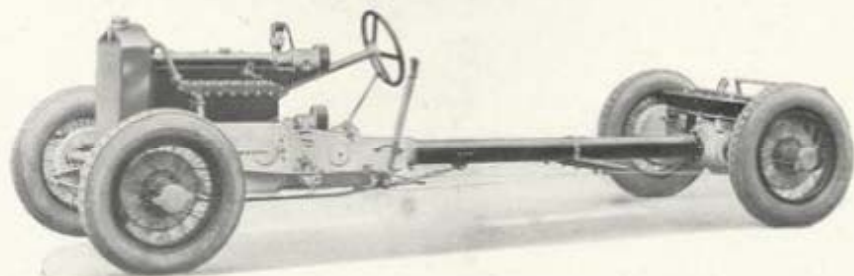
První Tatra 17 měla také motor typu 17, jenž však byl záhy převrácán ze 64 na 70 milimetrů při shodném zdvihů 100 mm, čímž vzrostl objem válců 1930 na 2308 cm³ a výkon ze 35 na 40 HP (tedy ze 25,6 na 29,5 kW). Přestože se v literatuře uvádí, že s novým motorem typu 31 se dodávaly vozy Tatra 17/31 (a také 31), dobový prospekt, z něhož jsme čerпали pro tyto stránky, označuje automobil za Tatra typ 17, respektive 9/40 HP (tzv. daňový vypočtený/skutečný výkon motoru), a proto přinášíme technické údaje s věrným šestiválcem podle prospektových údajů. Konstrukce s centrální rourou také umožňovala různý rozvor náprav podle použité karoserie a volby klienta; uvedeno je 3350, 3590 a 3670 mm. Tatra 17 se podle dostupných údajů představila už v roce 1925, v roce 1928 ji nahradila jen mírně upravená Tatra 17/31, která vyběhla z výroby v roce 1931. Důležitá říci, že při lehdejších výrobních počtech (378

a 318 vozů) byl zjevně téměř každý kousek originálem, o čemž svědčí i paleta nabízených karoserií. V každém případě šlo o první Tatra se všemi nezávisle zavěšenými koly. Zajímavý byl přední nárazník, zručně uložený na dvojici teleskopů s vnitřními pružinami. Josef Vejměřický vůz typu 17 vyzkoušel v několika závodech sezony 1926, vyhrál do vrchu Bmo–Soběšice, Ecoe Homo a byl druhý na Zbraslav–Jilovité.

Na velké automobily této řady navázaly v roce 1931 koncepčně obdobné, ale už opravdu luxusní vozy Tatra 70 (od roku 1936 modifikovaná Tatra 70A) s větším kapalinou chlazenými šestiválci OHC 3405 (3845 cm³), v roce 1932 pak unikátní dvanáctiválcová verze 5990 cm³, ovšem se spádovým rozvodem (SV), zvaná Tatra 80. Produkce byla neveliká, 58 + 56 šestiválců (do válečných let) a pouhých 26 dvanáctiválců (do roku 1938). Premiérou pro Tatra byly tentokrát dvouokružové kapalinové brady. Vozy typu 70/80 se tak staly posledními osobními automobily značky Tatra s kapalinou chlazenými motory. ■

6^{TI} VÁLCOVÝ

OSOBNÍ AUTOMOBIL TYPU 17 - 9/40 HP



ZÁVODY TATRA,

AKC. SPOL. PRO STAVBU
AUTOMOBILŮ A ŽELEZNIČNÍCH VOZŮ