



## Tatra Technické Muzeum Kopřivnice

A hajdani Osztrák–Magyar Monarchiában Cseh- és Morvaország gépgyártása, az ebből kifejlődő járműgyártás vetekedett a német gyártókkal, a műszaki fejlesztésben, járműipari találmányokban a legjobbak között volt. A soknemzetiségű monarchia, a német földrajzi közelség pezsgő szakmai életet, nagyszerű „vándorló” szakembereket adott. Mai szóval az innováció számára a legjobb táptalaj volt. Az I. világháború után létrejött Csehszlovákiában nem tört meg az ipari termelés és a fejlesztés lendülete. A II. világháború, a ’39-es német megszállás sarkából fordította ki a világot, átállította a termelést katonai vonalra. Minden a német érdekek alá rendeltetett. A szocialista érában Csehszlovákia járműipara hamar lábra kapott mind a személy-, mind a haszongépjármű-gyártásban. Ebben, a ma már több mint százéves történelemben, a Tatra gyár mindig az élvonalban volt, sok területen a járműtechnika „trendcsinálójaként” írta be magát a technikatörténetbe.





A gépjárműtechnika szerelmeseinek ki nem hagyható célpontja Kopřivnice, ez a csehországi, pontosabban szlovák morvaországi nem is olyan kis ipari település, a Tatra gyár városa. Az utazó ha Magyarország felől érkezik, Brnónál forduljon jobbra, Olomouc érintésével autópályán szinte végig, a jičini erdőn átkelve eléri Kopřivnicét. A Technické Muzeum – a Tatra gyár történetét bemutató múzeum – a város kellős közepén van. A múzeum tárgyi gazdagsága, a kiállítás színvonala, hangulata, nem utolsósorban áttekinthetőségének és termeinek tisztasága magával ragadó. A Tatra gyár ipari termelése nemcsak gépjárművekre, hanem repülőgépekre, vasútra is kiterjedt, ebből is kapunk ízelítőt. Az autópépítés műszaki kuriózumai, a versenycélokra készült járművek, autókrossz szócsekék, Párizs–Dakar teherautók, expedíciós járművek sorát láthatjuk. Rövid képes beszámolómba beválogatott járművek csoportja csak a szerkesztő szeszélyét tükrözi, kedvcsináló. A többit a helyszínen kell látni. A környék is gyönyörű, csak Štramberk várát, kisvárosát, botanikus kertjét említjük. Hazafelé pedig a Kárpátokon kell átkelni a Morva-Sziléziai-Beszkideken át, Szlovákiába.

Morvaország keleti részében a Nesselsdorfer Művek eredetileg hintókat, majd főképp vasúti kocsikat gyártott, azonban már ekkor – a német Benz példáját követve – megtették az első lépéseket az autógyártás irányába: egy Präsident nevű modellt készítettek.

Az I. világháború után a Nesselsdorfer Műveket már Ringhoffernek hívták, Nesselsdorfort pedig Koprivnicének, mivel Morvaország a Csehszlovák Köztársasághoz tartozott. Hans Ledwinka, aki ekkortájt már másodszor került a gyárhoz, könnyű kocsit tervezett, kéthengeres boxermotorral és központi csőalvázzal. A Ringhoffer Művek támogatták vállalkozását, mely hamarosan konkrét formát öltött: az új autót Tatrának, Tatra 11-nek nevezték el a csehszlovákiai hegyláncról, és a Ringhoffer Művek is megváltoztatta nevét Ringhoffer-Tatra Művekre.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN

FOTÓK: GYENES JÓZSEF, NSZI



## Präsident (1897)

Az Osztrák–Magyar Monarchiában a Nesselsdorfer Művekben (a Tatra gyár őse) készült Präsident volt az első gyárban gyártott autó. A kiállított jármű replica, az eredeti a prágai műszaki múzeumban látható. Motorja 2 hengerű, boxer, SV, lökettérfogata: 2714 cm<sup>3</sup>, teljesítménye 4,9 kW/600 min<sup>-1</sup>.



Jiří Hanzelka és Miroslav Zikmund, két cseh újságíró az 1950-es évek kommunikációjának abszolút médiasztárjai voltak. A Tatra autógyár megbízásából és kocsijával beutazták az egész világot. Éveken keresztül tele volt velük a szocialista tábor sajtója, újtjukról, útjairól könyvek, mozgó- és diafilmek jelentek meg. 1947–50 között egy Tatra 87 típusú személykocsival beutazták Afrikát, Közép- és Dél-Amerikát. Felkerestek szinte ismeretlen vidékeket, olykor első külföldiként. Könyveiket jó néhány nyelven kiadták. 1959–1964 között egy Tatra 805-össel újabb utazást tettek, ezúttal a Közel-Kelet országaiban, Ázsiában és a Szovjetunióban. (Wikipédia)





## Tatra 11 (1923-1927)

A T11 volt az első autó, melyet Ledwinka a fiatal, feltörekvő csehszlovákiai gyár részére tervezett. A „Tatracsék”-nek vagy „Tin kutyusnak”-nak is becézett modell teljesen elütött az akkori idők valamennyi műszaki szabványától: így például az alváz egy központi csőből állt, ami a hagyományos létraalváz szerepét vette át. Az autót egy léghűtéses, 1056 cm<sup>3</sup> lökettérfogatú négyhengeres boxermotor hajtotta. A motor-sebességváltómű blokk az első tengely fölé volt helyezve. A hátsó tengely, mely két mozgatható féltengelyből állt, egy különleges tengelyhajtóművel volt ellátva: két kúpfogaskerék kapcsolódott a kardántengely végén a féltengelyek egy-egy fogaskerekével. Ez a műszaki megoldás első pillanatra bonyolultnak tetszhet. Előnye azonban abban volt, hogy a kardáncsuklók feleslegessé váltak, mivel a féltengelyek egymástól függetlenül mozoghattak a megfelelő kúpkerékre vonatkoztatva. Hogy a fogas- és kúpfogaskerekek egymásba kapcsolódhassanak, a fogaskerekeknek különböző átmérőjűeknek kellett lenniük. Az áttételi viszony természetesen azonos volt mindkét kerékpárnál. Jóllehet a 11-et elsősorban túrakocsinak tervezték, sportváltozatban is a piacra került. A 11-nek ez a változata az első olyan versenykocsi közé tartozik, melyeknek független első- és hátsókerék-felfüggesztése volt. Az erős, 35 LE-s motor lehetővé teszi, hogy ezek a Tatrák majd 135 km/h sebességet érjenek el, így 1925-ben a szicíliai országúti versenyen, a Targa Florión az 1100 cm<sup>3</sup>-es kategóriában megnyerték az első és második helyet.



## Tatra V 855 (1942) prototípus

A propeller hajtású hómobil négy sítalpon siklott, a szán mögötti dob mind hajtás, mind fékezés célját szolgálta. A T 87 jelű benzinmotor léghűtésű, hengereleendezése V8, vezérlése OHC, összlökettérfogata 2968 cm<sup>3</sup>, teljesítménye 55 kW/3500 min<sup>-1</sup>, fogyasztása: 13 liter/100 km, max. sebessége: 80 km/h.







### Tatra 49 (1929–1930)

1929-ben Ledwinka készített egy háromkerekű, egy- vagy kétüléses kis szállítókocsit, egyhengerű farmotorral (528 cm<sup>3</sup>, 5,2 kW/2500 min<sup>-1</sup>). Végsebesség 50 km/h, fogyasztás 7 l/100 km. Váltó 3+1 fokozat. Ebből a 49-es jelű járműből, mely személykocsi kivitelben is készült, 200 darabot gyártottak, ez adta az indítást az első farmotoros Tatra kocsihoz.

### Tatra 75 (1934–1939)

A négyüléses kabrió (Convertible) a kiemelkedően sikeres T 57 utóda, nagyobb motorral. Vevői kívánságra a négysebességű váltó gyorsító fokozattal, illetve szabadonfutóval is rendelkezett, ezeket külön karral kellett kapcsolni. A 4 hengerű, boxer, léghűtésű, OHV, 1688 cm<sup>3</sup>-es, 22 kW teljesítményű motorral szerelt autóból 4114 darabot gyártottak, melynek fogyasztása 12-13 l/100 km volt, végsebessége 90 km/h.







## T97 (1937-1939)

A négyüléses, áramvonalas gépkocsit a T87-es típussal egy időben gyártották, 510 darab készült belőle. Hidraulikus működtetésű dobfékkel szerelték. Csehszlovákia 1939-es német megszállása után a gyártást leállították.

## T600 - Tatraplan (1947-1952)

A II. világháború után nagy népszerűségnek örvendett az áramvonalas, 5 üléses T600 Tatraplan típus. Műszaki adatok: Otto-motor, 4 henger, boxer hengerelrendezés, 1952 cm<sup>3</sup>, OHV, léghűtés, 38,2 kW/4000 min<sup>-1</sup>, 4+R fokozat (2-4 szinkronizált). Fogyasztás 10-11 liter/100 km. Végsebesség 130 km/h. A csehszlovák kormány döntése értelmében 1951-ben a személygépkocsi-gyártást Kopřivnicéből a Škoda Művekbe, Mladá Boleslavba telepítették át. Gyártott összdarabszám: 8442.



## Tatra 77 (1934-1935 Tatra 77, 1935-1938 Tatra 77A) és Tatra 87

A Tatra 77 sorozatgyártása 1934 márciusában kezdődött. A műszaki megoldás szokatlan: a léghűtésű, 3379 cm<sup>3</sup>-es V8 motort tulajdonképpen azért helyezték át a kocsifára, hogy a motorzajt csökkentsék. Járay Pál útmutatása alapján Hans Ledwinkának sikerült mintegy 0,38-as légellenállási értéket elérnie. A kitűzött cél elérése érdekében Ledwinka minden részletre gondosan ügyelt; odáig is elment, hogy a futóművet majdnem teljesen beburkolta és stabilizáló farokszárnyakat helyezett el rajta. A Tatra 77 volt a világon az első tudományos alapon megtervezett kis légellenállású autó. A későbbi modelleknél 0,212-es Cw-értéket is elértek. A 77-es aerodinamikus karosszériája egy hosszú, türelmes, szigorúan tudományos szempontok alapján folytatott szélcsatorna-kísérletsorozat megkoronázása volt anélkül, hogy az esztétikai szempontokat elhanyagolták volna: ez a Tatra nemcsak gyorsaságával tűnt ki, hanem valóban megnyerő vonalaival is. A 77-es és a 78-as ideális kocsik voltak pl. a Németországban akkoriban kiépülő gyorsforgalmi utakra és autópályákra: 150 km/h legnagyobb sebességet ért el. (Forrás: [http://en.wikipedia.org/wiki/Tatra\\_77](http://en.wikipedia.org/wiki/Tatra_77))



### Az áramvonalas Tatra sorozat:

- Tatra V570 1931, 1933
- Tatra 77 1933-1938
- Tatra 87 1936-1950
- Tatra 97 1936-1939
- Tatra 600 Tatraplan 1946-1952
- Tatra 603 1956-1975