

PETR JIRSA

ČESKÉ ZNAČKY

KTERÉ DOBYLY SVĚT



edika.

ČESKÁ
STOPA

České značky, které dobyly svět

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.edika.cz
www.albatrosmedia.cz

edika.

Petr Jirsa

České značky, které dobyly svět – e-kniha

Copyright © Albatros Media a. s., 2024

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

ČESKÉ ZNAČKY, KTERÉ DOBYLY SVĚT

PETR JIRSA



edika.

Text © Petr Jirsa, 2024

ISBN tištěné verze 978-80-266-2030-3

ISBN e-knihy 978-80-266-2023-5 (1. zveřejnění, 2024) (ePDF)

OBSAH

ÚVOD	4
BAŤA	6
TATRA	14
ŠKODA	20
JAWA	28
ZETOR	34
MOSER	40
BECHEROVKA	44
PETROF	48
KOH-I-NOOR HARDTMUTH	52
ČESKÁ ZBROJOVKA (CZ)	56
FOMA	60
DERMACOL	64
LINET	68
TESCOMA	72
GUFEX	76
MARLENKA	78
AVAST	82
PRUSA RESEARCH	86
ČESKÉ VIDEOHRY	90
ČESKÉ PIVO	98
PILSNER URQUELL	100
VELKOPOPOVICKÝ KOZEL	104
BUDĚJOVICKÝ BUDVAR	108

ÚVOD

Jaká je ta největší a nejnámější česká značka? Tato otázka není vůbec jednoduchá a je téměř nemožné na ni najít objektivní odpověď. Pokud si ale myslíte, že vám tahle kniha s hledáním odpovědi pomůže, tak vás bohužel budu muset zklamat. Cílem této knihy je totiž přesný opak, a sice poukázat na to, že velkých a světově významných českých značek je opravdu mnoho a každá z nich má velmi fascinující příběh, který stojí za to šířit dál. A jelikož se v rámci projektu Česká stopa soustředím na české stopy v zahraničí, v této knize bych chtěl přiblížit příběhy právě těch českých značek, které udělaly díru do světa, a zasloužily se tak o vytvoření dalších významných stop českého národa ve světě. Pojďme se tedy společně v této knize podívat, jak tyto české klenoty vznikaly, kam až se dostaly a jak se jim daří dnes.





FOX TOWN.COM

entrata

FACTORY STORES

FOX TOWN

4958

TEL: +39 0423 23000
WWW.FOXTOWN.COM

MEMBERSHIP

Bata

IGPO

con il
the ne

ČESKÁ ZNAČKA

Jaká je ta největší a nejnámější česká značka? Pokud jste četli kratoučkový úvod této knihy, asi jste se nyní zarazili, jelikož už víte, že na tuhle otázku se tato kniha opravdu nebude snažit hledat odpověď. I tak mi to ale nedalo a zkusil jsem se přesně na tohle zeptat žáků Základní školy u svatého Štěpána v centru Prahy, kde jsem měl nedávno pár přednášek v rámci projektu Den češtiny. Jakmile jsem se zeptal, žáci pohotově začali vyjmenovávat řadu významných a oblíbených českých značek. Nejvíce mě ale překvapilo, že jako první v různých třídách pokaždé zazněla ta stejná odpověď. A to obuvnický gigant Baťa. Velmi mě to potěšilo, jelikož to ukazuje, že i přes dlouhou snahu komunistů vymazat ji z našich dějin si naše mladá generace stále váží této věhlasné české značky. Ono se ale není čemu divit, jen málo českých značek se stalo až tak celosvětově populárními, že by se dostaly do Guinnessovy knihy rekordů. V roce 2004 totiž označila Guinnessova kniha rekordů firmu Baťa za největšího prodejce a výrobce obuvi všech dob. Do našich a světových dějin se ale značka, jejíž rozvoj je nedílně spjatý s městem Zlín, zapsala z daleko více důvodů než jen díky výrobě bot. Popsáním veškeré historie a významu společnosti Baťa bych mohl zaplnit všechny stránky této knihy. Jelikož se však sem musí vejít i řada dalších, podobně významných českých značek, pojďme si historii a současnost téhle české legendy alespoň přiblížit.

TŘI SOUROZENCI

Obuvnický gigant, který dnes obslouží více než milion zákazníků denně, začal v tehdy jen třítisícovém městě Zlín. V té době ještě asi nikdo netušil, že právě díky této nové firmě, kterou 21. září 1894 založili sourozenci Antonín, Anna a Tomáš Baťovi, se počet obyvatel Zlína



Sourozenci Baťovi (Anna, Tomáš a Antonín)

více než zdvacetinásobí. Sourozenci Baťovi do svého obuvnického závodu vložili nevelké dědictví po zesnulé matce, což jim umožnilo zaměstnat skupinku šikovných ševců a šiček. I když už během prvního roku se firma musela potýkat s krizí v podobě odchodu Antonína na vojnu, teprve devatenáctiletý Tomáš se chopil vedení a dokázal firmu udržet nad vodou. Zlínské obuvnické závody se tak mohly rozrůstat. Již na začátku 20. století zaměstnávaly přes 120 lidí a vyráběly kolem 2 200 párů bot denně. Od roku 1908 ve vedení firmy zůstává již jen jeden ze sourozenců, a to nejmladší Tomáš. Anna totiž krátce po své svatbě v roce 1898 z firmy odešla a v roce 1908 umírá na tuberkulózu nejstarší ze sourozenců Antonín. Bylo to však právě pod vedením Tomáše Bati, kdy se ze zlínské firmy stalo obuvnické impérium.

POVÁLEČNÁ INOVACE

Zatímco první světová válka většině českých firem uškodila, závody Baťa právě v tomto období zažily obrovský rozmach. Značně tomu napomohla i výroba bot pro rakousko-uherskou armádu, díky které stoupl počet zaměstnanců z pěti set na začátku války na čtyři tisíce na jejím konci. Jen za rok 1917 se ve Zlíně vyrobilo přes dva miliony párů bot. Po konci první světové války přišla ekonomická krize, na kterou se rozhodl Tomáš Baťa odpovědět v té době poměrně nevídaným způsobem. Místo značného propouštění se dohodl se svými zaměstnanci na radikálním snížení mezd o 40 %, což ale ihned vykompenzoval řadou benefitů v podobě slev na jídlo, oblečení a další nezbytné věci. Pro své dělníky také stavěl nové byty, školy a nemocnice, které mohli využívat zadarmo či za velmi výhodnou částku. Město Zlín se tak za první republiky rapidně rozrůstalo a nová výstavba, která vznikala podle amerického vzoru, perfektně propojovala bydlení, práci, vzdělání a volný čas obyvatel. Už v této době tedy vidíme v praxi jednu z hlavních zásad Tomáše Bati, a to že by jeho podnik měl sloužit především veřejnosti.



Baťovy domky ve Zlíně pro dělníky pracující v Baťových závodech. Fotografie zachycuje východní část Zlína, konkrétně čtvrtě Zálešná, Podvesná aj.



Akce Baťa drtí drahotu – plakát z roku 1922

BAŤA DRŤÍ DRAHOTU

Dalším inovátorským krokem k překonání poválečné krize bylo uvedení prodejní akce „Baťa drtí drahotu“, v rámci které snížil Baťa ceny svých bot o padesát procent. Tato akce se ukázala být trefou do černého, jelikož vyvolala v Československu doslova nákupní horečku. Jen během prvního dne se prodalo téměř sto tisíc párů bot za v té době astronomických osm milionů korun. Jelikož cenové dostupnosti obuvi od Bati nemohl nikdo konkurovat, již brzy se stal jedničkou na trhu. Díky geniálním marketingovým a ekonomickým tahům tak z poválečné ekonomické krize vyšla firma Baťa ještě silnější.

DECENTRALIZACE

Za doby první republiky dochází k rozsáhlé expanzi firmy Baťa, a to nejenom u nás, ale i v zahraničí. Sám Tomáš Baťa napomáhal ke globálnímu růstu řadou obchodních cest do Ameriky či Indie, kde nejenomže domlouval pro firmu Baťa nové obchodní příležitosti, ale také hledal inspiraci k chodu vlastní firmy. Tak například po vzoru amerického podnikatele Henryho Forda zavedl v roce 1927 pásovou výrobu, díky které výroba bot narostla o téměř 60 %. Tomáš Baťa ale přicházel i s řadou vlastních inovací, kterými zase inspiroval ostatní podnikatele. Značně předběhl svou dobu vytvořením takzvaných samosprávných dílen a oddělení. Baťa svůj podnik rozdělil na menší jednotky, které mohly samostatně hospodařit a účtovat, což umožňovalo velmi pružný vývoj celého podniku. Zároveň tak ale podle výkonnosti jednotlivých dílen mohli dostávat zaměstnanci prémie, pokud byla daná dílna zisková. Když ale byla na druhou stranu dílna ve ztrátě, mohl být nejvyšším představitelům dané dílny snížen plat. Díky tomuto systému sdílení odpovědnosti na zisk a ztrátě značně narostla motivace ke zvýšení produktivity jednotlivých dílen. Zvýšení flexibility a decentralizace podniku značně napomohly k zajištění úspěchu

značky v odlišných koutech naší planety, a tak vznikaly nové společnosti, dílny a prodejny nejenom u nás, ale také ve Francii, Rumunsku, Švýcarsku, Egyptě, Itálii, Indonésii, Indii a Singapuru.

CENY S DEVÍTKOU NA KONCI

Baťa se nebál ani revolučních technologických přístupů. Za jeho vedení vznikla řada inovativních modelů obuvi, jako například plátěné boty známé jako baťovky, které byly cenově dostupnější než boty kožené, a tak si je mohli dovolit i zákazníci z chudších poměrů. V oblasti marketingu jsou zase velmi slavné baťovské ceny. Ceny s devítkou na konci, jako 49 či 99, vytvářejí v zákazníkovi pocit, že je produkt mnohem levnější, než kdyby byla jeho cena zaokrouhlená nahoru. Tyto ceny také provázelo památné moto: „Na každou bankovku a minci vám vrátíme.“ I když se jednalo o haléř, korunu či deset korun, tato taktika měla obrovský úspěch, což můžeme vidět i dnes, jelikož má cenu s devítkou na konci téměř každý produkt v téměř každém obchodě. Díky řadě inovací a geniálních obchodních nápadů, které napomohly k expanzi výroby a prodeje bot Baťa, si později vysloužil Tomáš Baťa titul českého podnikatele století.



Baťovská továrna v Batanagaru v Britské Indii

OSUDOVÁ LETECKÁ DOPRAVA

Baťa ale zdaleka nebyla jen obuvnická firma, v rámci koncernu totiž vzniklo i mnoho dalších podnikání a projektů. Koncern Baťa tak provozoval i vlastní strojírenství, elektrárnu, tiskárnu, vydavatelství novin, stavebnictví, školu práce a školu umění, nemocnice, podpůrný fond, pojišťovnu, plynárenství, uhelné doly, výrobu pneumatik, filmový ateliér, sportovní klub, zahradnictví, studijní ústav, pedikúru, železniční dopravu, námořní lodní dopravu či dopravu leteckou. Právě poslední

podnikání bylo pro Tomáše Baťu srdcovou záležitostí. Byl obrovským nadšencem do létání a letecké dopravy, a tak je pochopitelné, že chtěl v rámci koncernu Baťa mít i vlastní leteckou společnost. Ta dokonce později vyráběla i vlastní akrobatická letadla pod označením Zlín, která jsou dodnes považována za jedna nejúspěšnějších a nejoblíbenějších letadel české výroby. Bohužel to však byla právě letecká doprava, která se stala pro Tomáše Baťu osudnou. Když 12. července 1932 odlétal na otevření prvního zahraničního výrobního závodu ve švýcarském Möhlinu, jeho letadlo se krátce po vzletnutí z letiště v Otrokovicích zřítilo přímo do areálu Baťovy firmy. Tomáš Baťa a pilot Jindřich Brouček neměli šanci

přežít. Smrt zakladatele a majitele firmy Baťa otřásla celým Československem a ve vzduchu visela spousta otazníků ohledně budoucnosti celé firmy.

JAN ANTONÍN BAŤA

Po tragické nehodě Tomáše Baťu se vedení celého koncernu ujímá jeho nevlastní bratr Jan Antonín Baťa, který do firmy přichází s řadou dalších ambiciózních plánů a projektů, které často přesahovaly svět obuvi. Ve 30. letech se pokoušel postavit dálnici z Aše do Mukačeva, která by propojila celou zemi od západu na východ. Z ambiciózního projektu ale nakonec kvůli politickým změnám sešlo a dnes nám



Pozůstatek nedostavěné Baťovy dálnice u Ludkovic na Zlínsku. V roce 2023 byl tento betonový podjezd zdemolován.



Jan Antonín Baťa, Marie Baťová a Tomáš Baťa mladší

tento projekt připomíná pár opuštěných betonových mostů uprostřed ničeho. Dalším velkým projektem, který zahájil již Tomáš Baťa, byl padesát kilometrů dlouhý kanál mezi Otrokovicemi a Sodoměřicemi, určený pro lodní dopravu a levnější přepravu lignitu z dolu v Ratíškovcích do továren v Otrokovicích. V roce 1938 byl tento kanál slavnostně otevřen a dnes ho známe jako Baťův kanál. V samotném Zlíně také vznikl známý mrakodrap „jedenadvacítka“, který se stal se svými 77,5 metry druhou nejvyšší moderní výškovou budovou v tehdejší Evropě. S Janem Antonínem také přichází velká expanze značky Baťa do zahraničí. Po celém světě zakládal řady nových továren a společností, se kterými byla někdy vybudována celá nová tovární města po vzoru Zlína, jako například Batanagar v Indii či Bataguassu, Batayporã a Batatuba v Brazílii. Z firmy Baťa se stalo globální impérium, které učinilo ze Zlína centrum obuvnického průmyslu. Koncern Baťa měl v té době více než šedesát společností, osm tisíc prodejen u nás a osm tisíc prodejen v zahraničí, zaměstnával přes 65 000 zaměstnanců a prodal po celém světě až šedesát milionů párů obuvi za rok. Sám Jan Antonín Baťa ale na vrcholu své slávy musel ze Zlína odejít s příchodem druhé světové války a okupace Československa. Nejdříve odešel do USA a později se usadil v Brazílii, kde

založil řadu již zmíněných měst po vzoru Zlína. V Brazílii, kde získal i občanství, strávil zbytek svého života. I když se nadále snažil své firmy na dálku ovlivňovat, jeho vliv časem slábl.

SVIT A GOTTWALDOV

Po konci druhé světové války, během které vyráběly Baťovy závody obuv pro Wehrmacht, se s následným politickým rozdělením světa na východní a západní bloky rozdělila i budoucnost obuvnického impéria ze Zlína. Ve východní Evropě byly Baťovy společnosti totiž znárodněny. A jelikož českoslovenští komunisté geniálního podnikatele Tomáše Baťu doslova nesnášeli, protože podle jejich slov ztělesňoval „kapitalistické vykořisťování“, pokusili se ho z lidské paměti a naší historie naprosto vymazat. Asi není třeba dodávat, že komunistům prostě a jednoduše vadil obrovský úspěch obuvnické společnosti, která se značně podílela na rostoucím bohatství a rozvoji nejenom města Zlín, ale obecně celého Československa. V rámci snahy o odstranění jména Baťa z naší historie tak byla 1. ledna 1949 přejmenována československá společnost Baťa na Svit. Téhož dne došlo k přejmenování i samotného města Zlín na Gottwaldov.



Gottwaldov – Zlín



Bata Shoe Museum, Toronto

ZÁNIK A OŽIVENÍ ZLÍNSKÉ TRADICE

Pojmenování města, které se stalo symbolem úspěchu kapitalistického podnikání, po prvním komunistickém prezidentovi Československa bylo jen dalším pokusem místních komunistů o potlačení baťovské minulosti. Původní název se městu vrátil až po pádu komunistického režimu. Zlínu se však jeho dřívější obuvnickou slávu obnovit nepodařilo. Společnost Svít byla na začátku 90. let privatizována a rozdělena na pět nových společností. Svít Zlín, společnost, která navazovala na tradici výroby Baťovy obuvi v centru Zlína, ale nezládala konkurovat přísunu levnější obuvi ze zahraničí a v roce 2000 zkrachovala. Prostory bývalých Baťových továren, kde dříve pracovaly tisíce

zaměstnanců a vznikala obuv pro celý svět, najednou zely prázdnotou. V poslední době se ale do bývalého centra baťovské velmoci opět vrací obuvnická tradice. Mladý podnikatel Václav Staněk zde totiž začal vyrábět své Vasky, které slaví u českých zákazníků velký úspěch, a nedávno dokonce koupil a oživil ikonickou značku Botas. I když ze Zlína již není světové centrum výroby obuvi, tato tradice zde díky mladému podnikateli nadále žije.

POKRAČUJÍCÍ ÚSPĚCH NA ZÁPADĚ

Zatímco v komunistickém Československu byl odkaz obuvnického giganta ze Zlína potlačen, na Západě značka Baťa nadále slavila jeden

úspěch za druhým. Syn Tomáše Bati, Tomáš Jan Baťa mladší, se totiž s více než stovkou zlínských rodin odstěhoval již v roce 1939 do Kanady, kde založil podnik Bata Shoe Company of Canada. Zároveň v jižním Ontariu založil tovární město Batawa, kde často pracovali českoslovenští emigranti. Společnost Baťa, která přišla o Zlín a všechny své závody a prodejny na Východě, se tak v zahraničí reorganizovala a opět postavila na nohy. Bylo vybudováno mnoho nových továren a obchodů a již v roce 1962 působil Baťa v téměř osmdesáti zemích. Velké slávy společnost opět dosáhla pod jménem Bata Shoe Organization v čele s Tomášem Janem Baťou mladším a jeho synem Thomasem Georgem Baťou. Během 80. a 90. let vyrobila firma tolik bot, že se v roce 2004 zapsala do Guinnessovy knihy rekordů jako největší výrobce a prodejce bot na světě. Dodnes se řadí ke světové špičce. Prodává kolem 150 milionů párů obuvi ročně, zaměstnává více než čtyřicet tisíc lidí a provozuje více než pět tisíc obchodů v devadesáti zemích. Denně má kolem jednoho milionu zákazníků. Nejsilnější je nyní jednoznačně v Indii, kde je dnes stále nejpopulárnější a nejprodávanější značkou obuvi. Baťa tak dodnes obouvá celý svět.

BAŤA NEZPOMÍNÁ NA SVŮJ PŮVOD

Bata Shoe Organization ale na Zlín úplně nezanevřela. Po sametové revoluci u nás dokázal Tomáš Jan Baťa obnovit působení značky Baťa a sídlo české pobočky neumístil nikam jinam než právě do Zlína. Zároveň se k nám v roce 1992 vrátila i výroba obuvi společnosti Baťa, tentokrát ale do Dolního Němčí nedaleko Uherského Hradiště, kde se již od roku 1971 vyráběly boty společnosti Svit. Právě zde dodnes pracuje přes sto čtyřicet lidí, kteří vyrobí tři sta tisíc párů bot ročně. Přestože společnost Baťa dnes sídlí v zahraničí, většinu obuvi vyrábí v zahraničí, většinu zákazníků

má v zahraničí a ve vedení firmy již není nikdo z rodiny Baťů, na svůj původ prestižní firma nezapomíná. A my můžeme být rádi, že i přes snahu komunistů vymazat jméno Baťa z naší historie si dnes žáci na základních školách stále myslí, že je Baťa jednou z největších českých značek, na jejíž úspěch můžeme být dodnes hrdí.

VĚDĚLI JSTE, ŽE:

Obuv od Bati nosila řada slavných osobností?

Mezi slavné vlastníky bot od Bati patří

basketbalista Magic Johnson, herec John

Goodman, americká hudební ikona Kurt Cobain,

či dokonce sám Dalajláma. ■



Socha Tomáše Bati naproti Baťovu mrakodrapu „jedenadvacítce“



NEJSTARŠÍ ČESKÁ AUTOMOBILKA

Když se řekne český automobil, většine z vás se asi ihned jako první vybaví Škoda. Není se čemu divit, Škoda Auto je významná automobilka, která má u nás dlouhou tradici a velmi bohatou historii. Zároveň je díky své celosvětové popularitě jednoznačně jednou z největších stop českého národa v zahraničí. Jenže mnohé by mohlo překvapit, že Škoda není nejstarší českou automobilkou. Držitelem tohoto prestižního titulu je totiž Tatra, která svůj první osobní automobil vyrobila již v roce 1897. U titulu nejstarší české automobilky to ale nekončí, kopřivnická Tatra je totiž zároveň nejstarším výrobcem kolových vozidel pro silnice a terén a druhým nejstarším výrobcem nákladních automobilů se spalovacím motorem na světě. Jenže toho má ke chlubení mnohem více než jen své stáří, a tak je třeba si tu nevídaně bohatou historii Tatry pořádně připomenout.

OD KOČÁRŮ K PRVNÍMU AUTOMOBILU

Historie firmy dnes známé jako Tatra se začala psát již v roce 1850, kdy se do Kopřivnice vrátil z vandru ve Vídni sedlák Ignác Šustala. A právě díky zkušenostem nabytým ve Vídni mohl začít Šustala s vlastní výrobou kočárů a povozů přímo v Kopřivnici. Šustalův podnik se začal brzy rozrůstat, a tak v roce 1858 založil s továrníky Adolfem Raškou a Karlem Moslerem firmu Ignatz Schustala & Comp. Společnost nadále rostla a v 80. letech 19. století se k výrobě kočárů a bryček přidala i výroba železničních vagónů, ta pak produkci firmy dominovala v dalších desetiletích. Jelikož ale zprvu neměli v této nové oblasti příliš mnoho zkušeností, přibrali do své společnosti bývalého železničního inspektora Huga Fischera z Röslerstammu, díky kterému mohla výroba železničních vagónů v Kopřivnici naplno vzkvétat. Pak ale přichází 90. léta

19. století a s nimi mnoho zásadních změn, které ovlivní budoucnost kopřivnického podniku. V roce 1891 je podnik přeměněn na akciovou společnost Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft a téhož roku náhle umírá zakladatel společnosti Ignác Šustala. Do vedení firmy se tak dostává železniční odborník Hugo Fischer. A právě pod Fischerovým vedením přichází návrh vytvořit historicky první osobní automobil se spalovacím motorem ve střední Evropě. Bez pomoci ze zahraničí to ale nešlo, jelikož kopřivnická firma v té době neuměla vyrobit vlastní spalovací motor. Situaci vyřešil liberecký továrník Theodor von Liebieg, který se přátelil přímo s vynálezcem automobilu se spalovacím motorem Karlem Benzem. A tak se právě Liebieg zasloužil o to, že v roce 1897 Benz povolil dodání jednoho z prvních spalovacích motorů přímo do Kopřivnice, díky kterému mohl téhož roku vzniknout historicky první český automobil s názvem NW Präsident. O pouhý rok později se k prvnímu osobnímu automobilu přidal i první nákladní vůz. Na začátku 20. století se výroba automobilů v Kopřivnici pod tehdejší značkou NW značně rozšířila o řadu dalších modelů. Mezi ty nejunikátnější určitě patřil čistě závodní model NW Rennzweier či automobil poháněný elektrickými bateriemi s označením NW Elektromobil. Značné rozšíření výroby osobních a nákladních automobilů ale logicky postupně zapříčinilo konec výroby kočárů a bryček, které se v Kopřivnici vyráběly již od roku 1850.

CESTA K NÁZVU TATRA

Jak už jste si zřejmě všimli, v počátcích historie této společnosti nesly první automobily z Kopřivnice označení NW či Nesselsdorf. Dnešní označení Tatra se totiž na kopřivnických vozech začalo objevovat až po konci první světové války a se vznikem samostatného československého státu. Jelikož v novém státě už nebyla němčina

úředním jazykem, docházelo k hromadnému přejmenování většiny československých podniků s německým názvem na název český. V roce 1921 tak společnost Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks Gesellschaft přijala nové označení Kopřivnická vozovka a její vozy vyměnily značku NW za značku Tatra. V roce 1927 se pak na Závody Tatra přejmenovala i samotná firma. Ohledně původu označení Tatra se traduje, že nápad k tomuto názvu vzešel během zkoušek vozů v zasněžených Vysokých Tatrách v roce 1919. Při jedné ze zkušebních jízd se dostal kopřivnický nákladní vůz až do Tatranské Lomnice, což byl v zasněžených podmínkách opravdu úctyhodný výkon. Při pohledu na přijíždějící automobil do Tatranské Lomnice údajně jeden z přítomných horalů s úžasem prohlásil, že to je auto dělané pro Tatry. Toto přirovnání se údajně vedení automobilky natolik zalíbilo, že se už při návratu do Kopřivnice začalo plánovat přejmenování kopřivnické značky na Tatra. A hned v březnu roku 1919 vyjel z kopřivnických závodů první nákladní vůz typu TL 4 s tímto označením.

TATROVÁČKÁ KONCEPCE

V roce 1923 přichází naprostá revoluce ve výrobě automobilů Tatra. Geniální rakouský konstruktér Hans Ledwinka, který v kopřivnické automobilce působil již od roku 1897, totiž uvádí na trh malý a nízkonákladový model osobního automobilu s označením Tatra 11. Právě s tímto automobilem totiž poprvé ukázal světu Ledwinka svůj nový vynález, a to podvozek tvořený centrální nosnou rourou a nápravami s nezávisle zavěšenými výkyvnými polonápravami. Tímto revolučním konceptem podvozku, pro který se rozšířilo jméno tatrovácká koncepce, se navždy zapsal Hans Ledwinka do automobilové historie a proslavil automobilku Tatra po celém světě. Unikátní koncepce podvozku totiž umožnila automobilům překonávat i velmi drsné terény

a nepříznivé jízdní podmínky, které by předešlé podvozky prostě nevydržely. K odolnosti vozu zároveň přispíval i vzduchem chlazený motor, který ve spojení s centrálně nosnou rourou a výkyvnými polonápravami tvořil tak dokonalou kombinaci, že se v moderní podobě používá tatrovácká koncepce dodnes. A tak je návrh Hanse Ledwinky nedílnou součástí vozů Tatra již více než sto let.

AERODYNAMICKÁ REVOLUCE

Ve stejném roce, kdy na svět přichází tatrovácká koncepce, byla kopřivnická automobilka začleněna do pražského strojírenského koncernu Ringhoffer, pod kterým automobilka za dob první republiky nadále rostla. Tatra přiváděla na svět mnoho nových osobních a nákladních automobilů, jako například modely Tatra 57, Tatra 23 či Tatra 72. V roce 1934 česká automobilka znovu šokovala svět, a to s revolučním modelem Tatra 77, který se stal jedním z prvních sériově vyráběných aerodynamických aut na světě. Apel Hanse Ledwinky na aerodynamiku je viditelný nejenom na automobilech, ale také na motorových vozech značky Tatra. V roce 1936 totiž z Kopřivnice poprvé vyjel nádherný motorový vůz řady M 290.0, pro který se brzy vžil název Slovenská strela, což byl zároveň název vlakového spoje, na kterém vůz jezdil. Stihly se vyrobit ale pouze dva kusy, jelikož po mnichovské dohodě v roce 1938 spadla kopřivnická automobilka do rukou nacistického Německa. Během války tak bohužel sloužil kopřivnický podnik především potřebám nacistického režimu. Z válečného období ale můžeme vypíchnout těžký nákladní automobil Tatra 111, který vznikl v roce 1942. I když se Tatra 111 nejvíce proslavila za dob socialismu, původně byla vytvořena právě pro potřeby německé armády. Malou zajímavostí na konec je, že Tatra 111 byla díky své odolnosti natolik oblíbená, že má dokonce i pomník, a to ve městě Susuman na Sibiři.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy České značky, které dobyly svět.
Pokud se Vám ukáзка líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.