



01 ⁶⁻¹¹

02 ¹⁴⁻¹⁵

03 ¹⁸⁻¹⁹

04 ²²⁻²⁵

05 ²⁸⁻²⁹

06 ³²⁻³³

07 ³⁶⁻⁴¹

08 ⁴⁴⁻⁴⁵

09 ⁴⁸⁻⁴⁹

10 ⁵²⁻⁵³

11 ⁵⁶⁻⁶¹

12 ⁶⁴⁻⁶⁵

13 ⁶⁸⁻⁶⁹

14 ⁷²⁻⁷³

15 ⁷⁶⁻⁷⁹

UNIKÁT

ZROZENÉ Z PROCESU

ZPRACOVÁNÍ

OBÁLKA

PŘEDSÁDKA

VAZBA

UKÁZKA KNIŽNÍHO OBSAHU

BAREVNOST

TATRA 813

POUŽITÁ TYPOGRAFIE

VELIKOST TEXTU

ILUSTRACE

APLIKACE

ROZŠÍŘENÁ REALITA

550 STRAN



01

UNIKÁT

82

006

unikátních fotografií
Tatrovek a podvozků

25

007

unikátních fotografií
motorů

01
UNIKÁT

HISTORIE FOCENA Z JEDNOHO MÍSTA



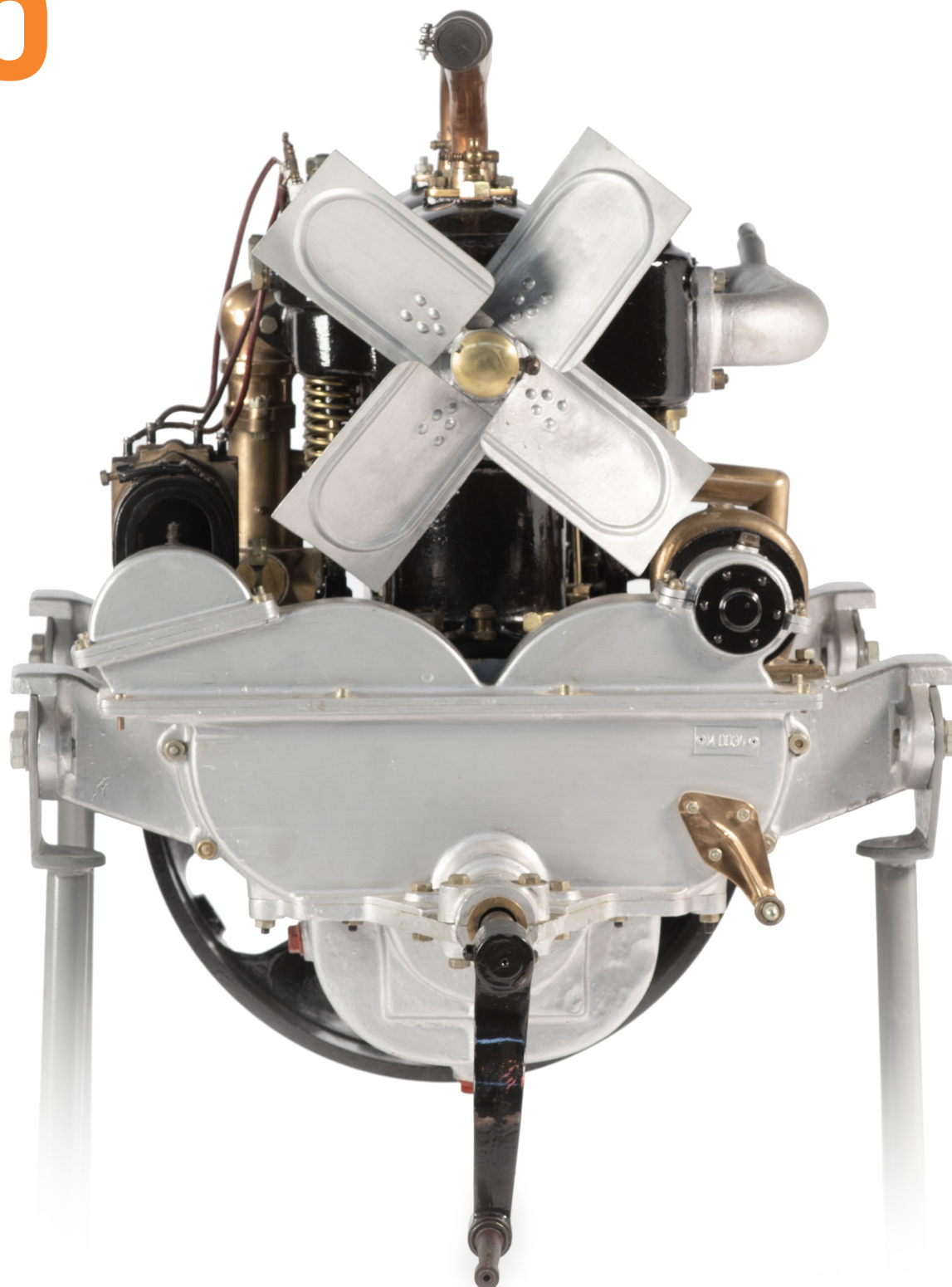


TATRA 813

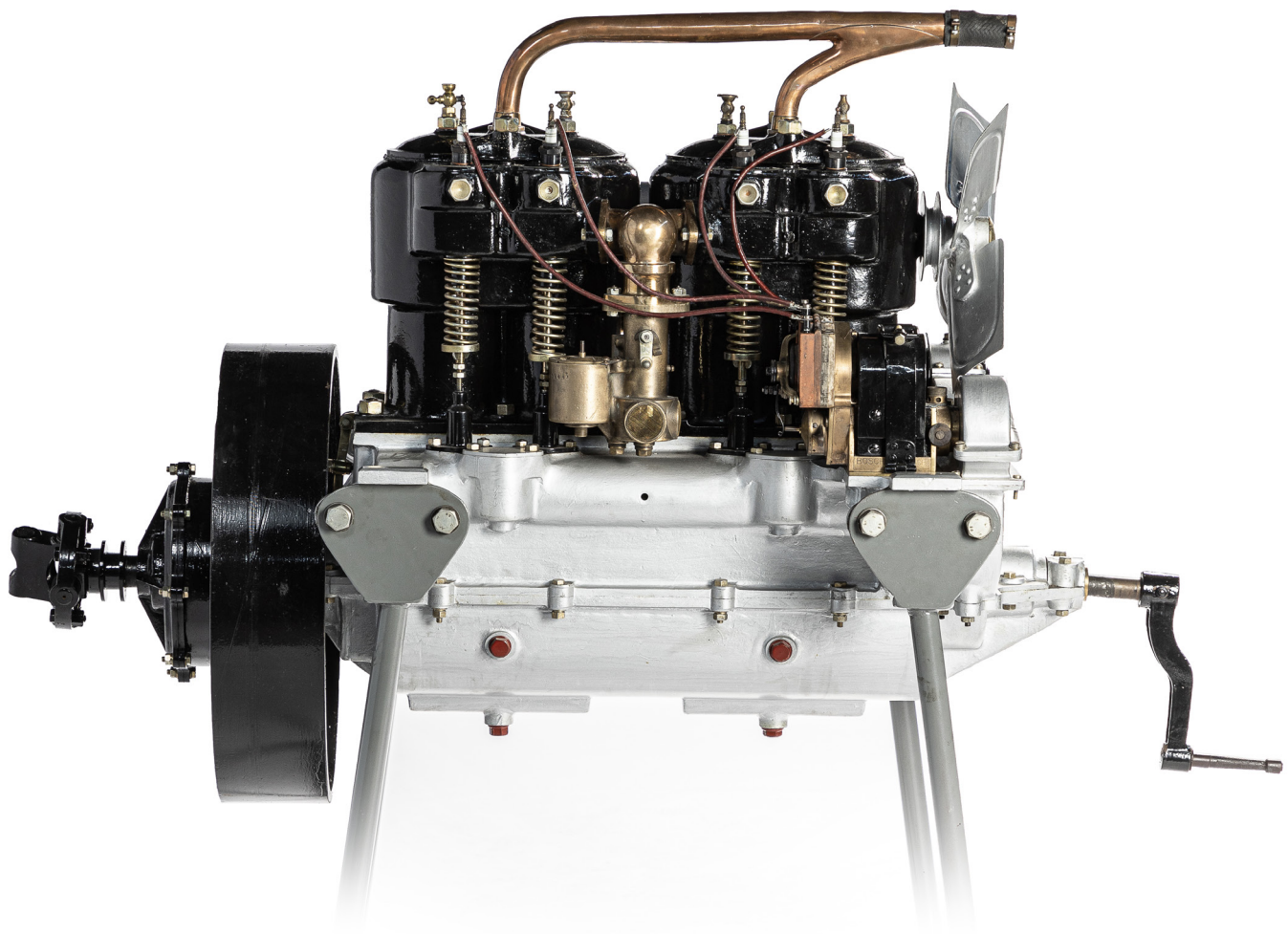
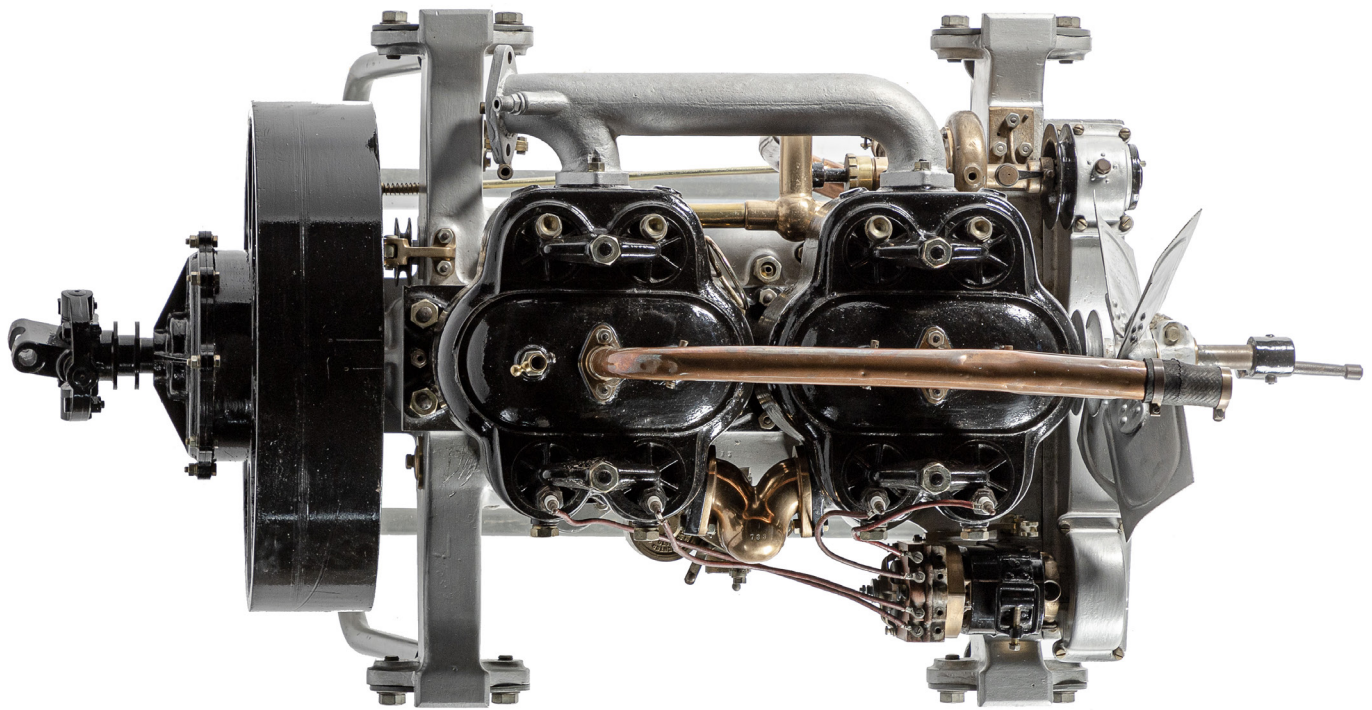
01
UNIKÁT

25

010



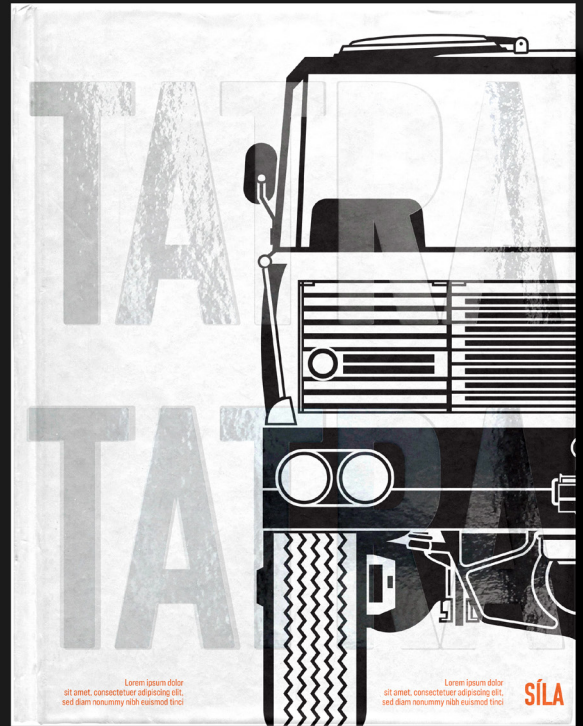
MOTOR KRONFELD





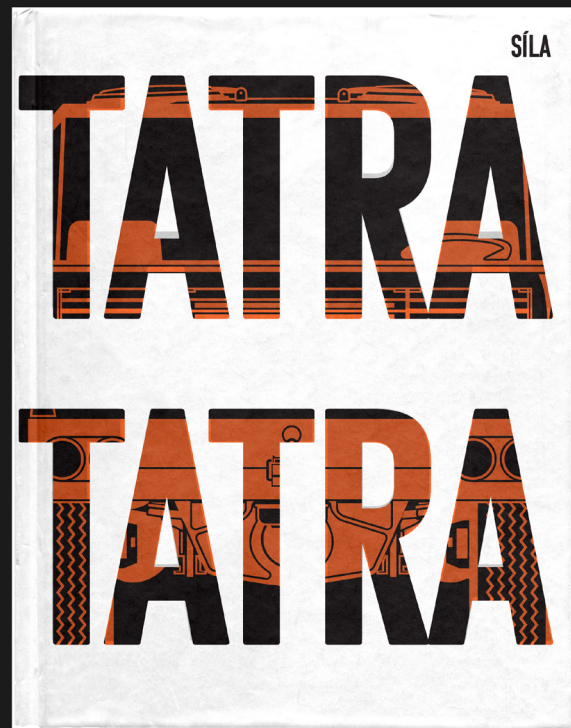
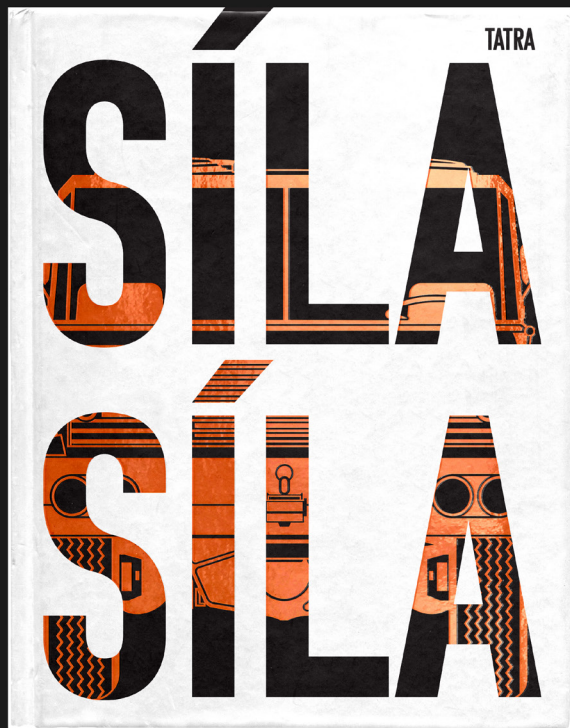
02

ZROZENO Z PROCESU

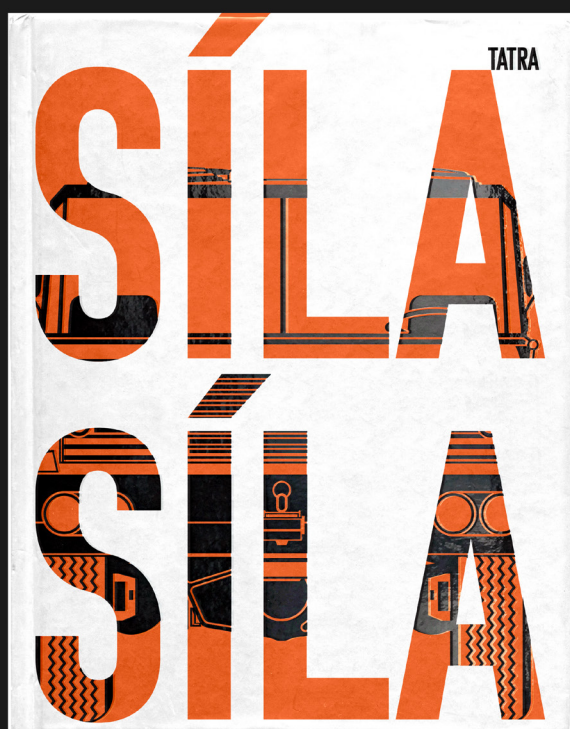


014





015





03

ZPRACOVÁNÍ

FORMÁT: 224×280 MM

VAZBA: V8 NA ŠIROKÉ STRANĚ, OTEVŘENÁ
– ŠVÝCARSKÁ, LACETKA ORANŽOVÁ

POTAH

BAREVNOST 4/0

PAPÍR: 135G KŘÍDA LESK

POVRCHOVÁ ÚPRAVA: 1/0 LAMINO SAMET

018

PŘEDSÁDKA

BAREVNOST 4/0

PAPÍR: 150G MUNKEN POLAR

VNITŘNÍ LISTY

ROZSAH: 548 STRAN

BAREVNOST 0/0

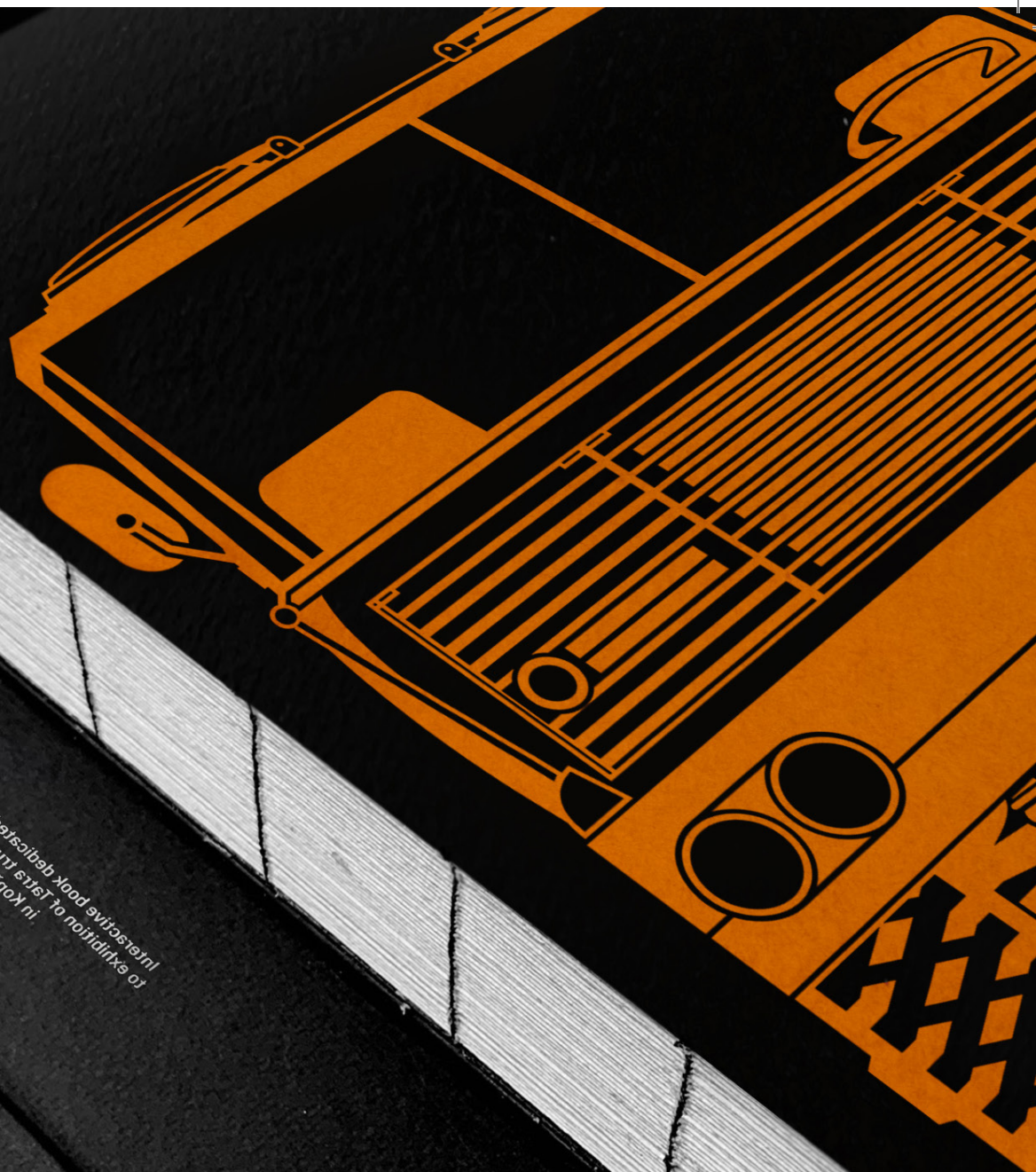
PAPÍR: 120G MUNKEN POLAR

DALŠÍ PRÁCE:

ČERNÁ NIT, 2× SLEPOTISK, ČERNÁ OŘÍZKA,
PUV LAK LESK

expozici interaktivních knih
v Kabině
Interaktivní knihy
v Kabině

to exhibition of interactive books
in Kabině
Interactive books
in Kabině



3



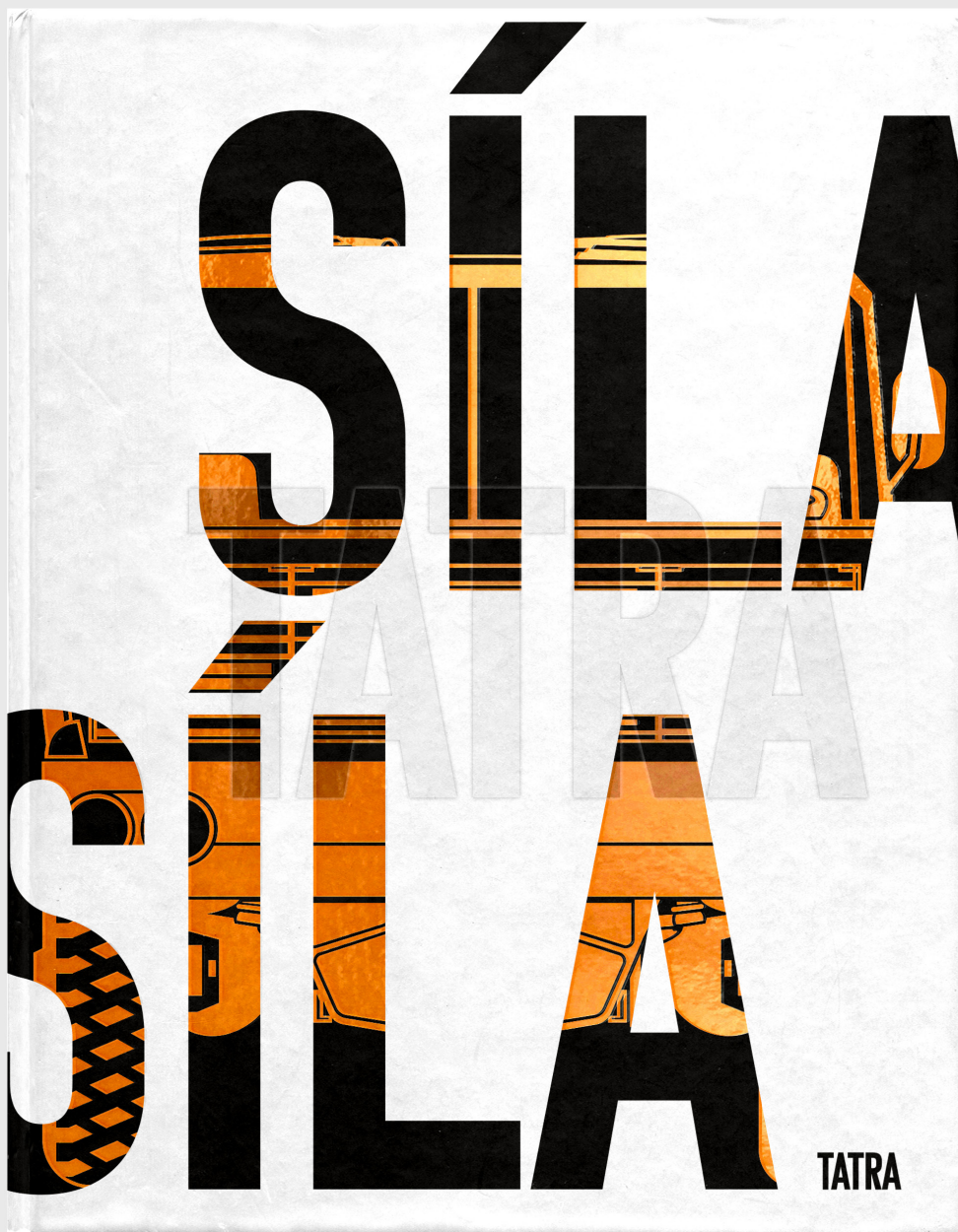
04

OBÁLKA

OBÁLKA

022

Obálka knihy je chráněna sametovou laminací. Je použit PUV lak na oranžové barvě s technologií slepotisku u slova „TATRA“ a „SÍLA“. Mezi dominantními textovými prvky je ukryta TATRA 813.



ZADNÍ STRANA





05

PŘEDSÁDKA

PŘEDSÁDKA

028

Na předsádce v levé části je umístěn text, který je zrcadlově obrácen tak, aby navazoval typograficky na titulní a zadní stranu. V pravé části se pak nachází ilustrace TATRY 813, která je ukryta na obálce v dominantních textových prvcích.

АЯТА

interactive book dedicated
to exhibition of Iskra trucks
in Koblenz





06

VAZBA

VAZBA

032

Konstrukce knihy je tvořena vazbou V8 švýcarského typu. Zvolenou vazbou jsme docílili plnohodnotného zobrazení prezentovaného a vytvořeného obsahu knihy.

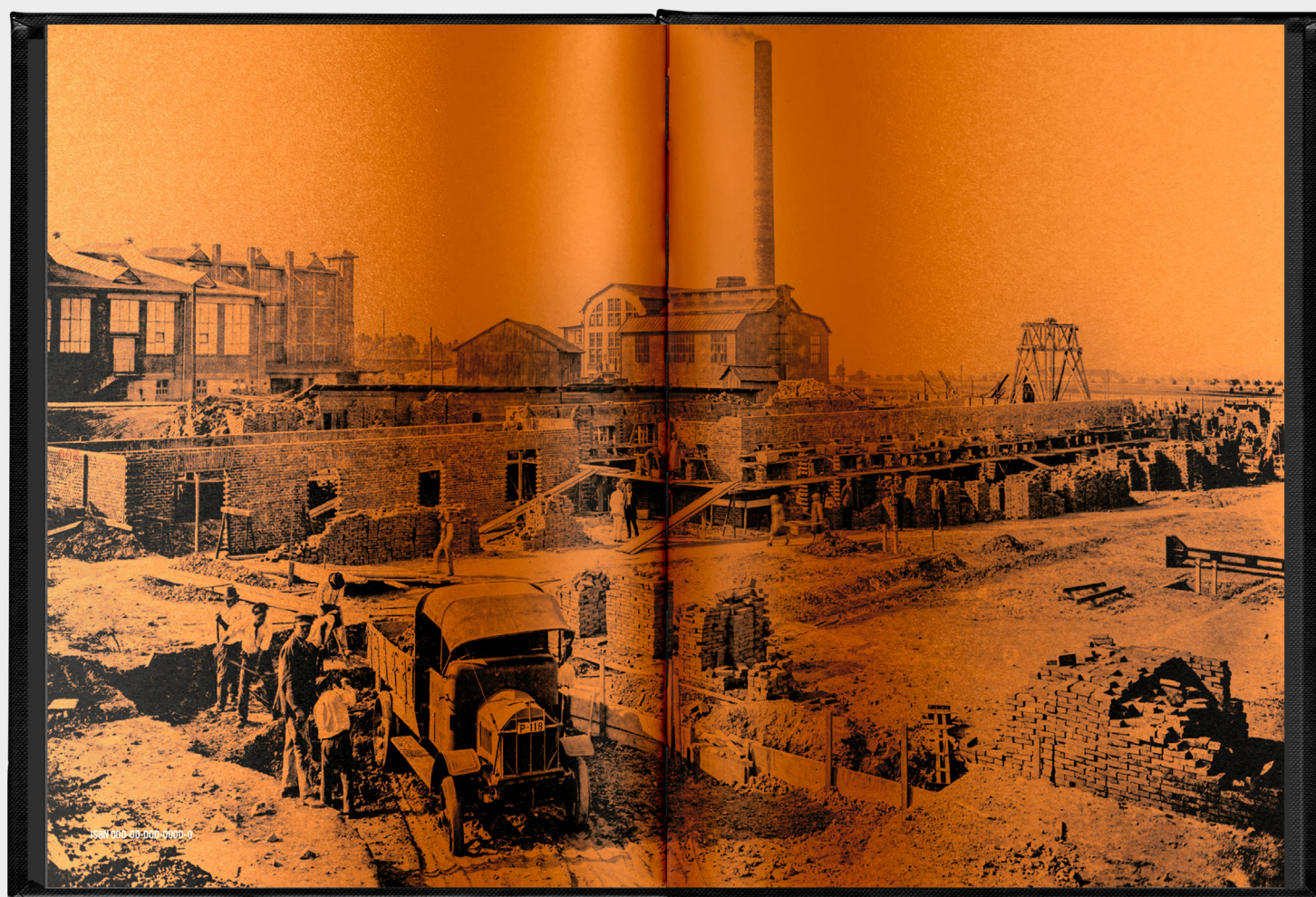




07

UKÁZKA
KNIŽNÍHO OBSAHU

UKÁZKA KNIŽNÍHO OBSAHU



Kopřivnice byla až do poloviny 19. století malou podhorskou vesnicí, obklopenou malebnými kopci v podhůří Beskyd, kde se nacházela tradiční lidová architektura s charakteristickými dřevěnými roubenými stavbami. Obyvatelé se živilí hlavně zemědělstvím a ruční řemeslnou výrobou. Až do vzniku Československé republiky v roce 1918 měla města a vesnice na Moravě, v Čechách a ve Slezsku český i německý název, což se samozřejmě týkalo i Kopřivnice, jejíž německý název zní Nesselsdorf. Němčina se pak dle dobových formálních pravidel používala i pro uvádění jmen v matrikách a rovněž byla preferována v obchodním styku a komunikaci.



02
MALÁ UŽITKOVÁ VOZIDLA

Konstrukční řešení s centrální nosnou rourou umožňovalo velkou variabilitu ve stavbě karoserií, včetně užitkových. Tak se na podvozku osobní Tatry T11 objevily dodávkové či valníkované nástavby, a to i v podobě tehdy populárních dřevěných „Normandii“. Omezením však byla nosnost těchto „nákladních“ variant.

Proto se již na sklonku roku 1924 v nabídce automobilky objevily čisté užitkové typy Tatra 13, odvozené z osobní „jedenáctky“. Kromě zvýšené nosnosti pérování zadní nápravy měl i patřičně větší kola a byl vybaven brzdami na všech kolech. Základní valníkované provedení v průběhu let doplnily různé typy dodávek, a dokonce i malá autobusová provedení.

074

UŽITKOVÁ (A UŽITEČNÁ) PÁTEŘ

V roce 1926 byly z podnětu československé armády, která nejprve otestovala osobní „jedenáctku“, zhotoveny tři prototypy třínápravových vozidel označených Tatra 26. Byly vybaveny dvouválcovým motorem z typu T 12, který byl ovšem pro pohon vozidla s nosností 1 500 kg příliš slabý. Finální provedení tedy dostalo vzduchem chlazený benzinový čtyřválec z osobní Tatry 30 o objemu 1 679 cm³ a výkonu 24 koní (18 kW), označení se proto změnilo na T 26/30.

V rámci vývoje automobilu se konala řada jízdních zkoušek nejen na kopcích v okolí Kopřivnice a Štramberku, ale i v přílehlých Beskydách. V srpnu 1928 vyjel zkušební podvozek bez karoserie jako první automobil vůbec na nejvyšší vrchol Beskyd, Lysou horu (1 323 m n. m.).

Přední nepoháněná náprava byla, stejně jako u Tatry 12, tuhá, s příčným listovým perem. Dvojice zadních poháněných náprav byla odpružena podélnými listovýmipery. Na základní čtyřstupňovou převodovku navazovala dvoustupňová redukce, k dispozici tak bylo celkem osm rychlostních stupňů.

Tatra 26/30 se dočkala různých variant a nástaveb, včetně hasičských a autobusových. Na jejím základě byly zkušeny i první verze pancéřovaných vozidel pro potřeby armády. Pouze ve čtyřech kusech vznikl typ 26/52 s ještě silnějším motorem.

075

SE TŘEMI NÁPRAVAMI

039

?

... označení TATRA je jednou
z nejdéle udržovaných
ochranných známek
v automobilovém průmyslu?

VĚDELI
JSTE
ŽE

Ochrana známky prostředky ochrany proti užívání nebo
uplatňování loga a užití slovní značky TATRA byla
vystavena jazyky (něm. a čes. jazyk) v roce 1934
založena ochranná známka v rámci ochrany proti
jejímu zneužití.

Označení TATRA bylo v roce 1934 jedním z prvních
když byla ochranná známka v rámci ochrany
vystavena s logem ochranné známky TATRA
v rámci ochrany proti jejímu zneužití.

Označení TATRA bylo v roce 1934 jedním z prvních
když byla ochranná známka v rámci ochrany
vystavena s logem ochranné známky TATRA
v rámci ochrany proti jejímu zneužití.

V roce 1934, po prezentaci revoluční aerodynamické
verze Tatra 77 na Berlinském autosalonu, byla
ochranná známka Tatra s národním zápisem v Ochranné

značce republiky Německo s národním zápisem
v roce 1934, po prezentaci revoluční aerodynamické
verze Tatra 77 na Berlinském autosalonu, byla
ochranná známka Tatra s národním zápisem v Ochranné

Dne 9. září 1934, po prezentaci revoluční aerodynamické
verze Tatra 77 na Berlinském autosalonu, byla
ochranná známka Tatra s národním zápisem v Ochranné

V roce 1934, po prezentaci revoluční aerodynamické
verze Tatra 77 na Berlinském autosalonu, byla
ochranná známka Tatra s národním zápisem v Ochranné

Tatra 813 S1 8×8 jednostranný sklápěč (1976)

Jiří Hlach pořídl torzo tohoto vozu, který naposledy jezdil u jistého zemědělského družstva a prodělal mnoho podivných úprav a oprav – včetně toho, že podvozek byl k rámu na několika místech přivařen.

Kompletní renovace, spíše však téměř stavba nového vozu, proběhla v letech 2018–2020 v autorizovaném servise Tatra, firmě Talosa Starý Jičín, pod vedením pana Zdeňka Filipa, a to na základě objednávky TATRA TRUCKS a.s. Při renovaci byla využita řada dílů a podskupin, pořízených společně se sbírkou Jiřího Hlacha, jako motor, kabina a další drobné díly. Korbá byla dle původní dokumentace vyrobena zcela nově.

(Sbírka Jiřího Hlacha)





08

BAREVNOST

BAREVNOST

044

Použité barvy v knize jsou
bílá, černá a PANTONE oranžová.

1585 C

PANTONE BARVA

0 0 0 100

CMYK ČERNÁ

0 0 0 0

CMYK BÍLÁ

045



09

TATRA 813

TATRA 813

048

Tatra 813 přezdívaná „Drtikolka“ je symbolem SÍLY a oranžové barvy, díky kterým si Tatrovky pamatujeme dodnes. Proto se dostala až na titulní stranu.





10

POUŽITÁ TYPOGRAFIE

TYPOGRAFIE

052

TATRA je tradičně spjatá s Českem a Slovenskem. Stejně je tomu u typografie, kterou jsme zvolili do knihy, abychom umocnili tento význam.



Aa

Adapter PE

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

ěščřžýáíéúůďťňó

0013456789

Aa Aa

OBECNÝ TEXT V KNIZE

ÚVODNÍ TYPOGRAFIE NA TITULNÍ STRANĚ



AA

KOMU B

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

ĚŠČŘŽÝÁÍÉÚŮĎŤŇÓ

0013456789

AA



11

VELIKOST TEXTU

VELIKOST TEXTU

056

Velikostí textu upozorňujeme na hravost, čistotu a jednoduchost zvolené typografie.

9 b

10,5 b

15 b

32 b

60 b 057

115 b

165 b

Spojení kopřivnických výrobků s hasiči má dlouhou a bohatou tradici. Vždyť už v roce 1909, tedy v době, kdy výroba užitkových vozidel byla zcela mizivá, začala výroba (v dnešním slova smyslu) prvního hasičského speciálu. Jednalo se o NW typ K, který měl čerpadlo, mechanicky hnané od pohonu vozidla, zabudováno v zadní části rámu.

TATROVÁCKÁ KONCEPCE

115 b

059

15 b

10,5 b

Tatra 11, které se dobově přezdívalo „malá Tatra“, měla plochý dvouválcový vzduchem chlazený benzinový motor o objemu 1 056 cm³ a výkonu dvanácti koní (9 kW), na který navazovala spojka s převodovkou. Ta byla spojena s centrální nosnou rourou s rozvodovkou v zadní poháněné nápravě, kterou tvořily dvě výkyvné polonápravy. Diferenciál byl uložen v centrální nosné rouře před rozvodovkou a měl soukolí s jednoduchým čelním ozubením (tzv. válcový diferenciál). Na vozidle tedy nebyl jediný kloub ani kardan a veškeré ústrojí pohonu bylo chráněno před poškozením a povětrnostními vlivy. Nosná roura navíc tvořila tuhý

10,5 b

celek, eliminující kroucení a ohyb. Karoserie tak mohly být podstatně méně robustnější a lehčí, přesto méně trpěly a měly vyšší životnost.

V roce 1923 se tedy zrodila tzv. „tatrovácká koncepce podvozku“, jejíž přednosti využívají nákladní vozy Tatra až do současnosti. Vzduchem chlazený motor pak byl jen další přidanou hodnotou v celkovém jednoduchém a levném řešení – nevyžadoval totiž chladič, byl výrobně jednodušší než motor chlazený kapalinou a odpadly i problémy s provozem v zimním období.

Konstrukční řešení s centrální nosnou rourou — 10,5 b
umožňovalo velkou variabilitu ve stavbě karoserií,
včetně užitkových. Tak se na podvozku osobní
Tatry 11 objevily dodávkové či valníkové nástavby,
a to i v podobě tehdy populárních dřevěných
„Normandií“. Omezením však byla nosnost těchto
„nákladních“ variant.

Proto se již na sklonku roku 1924 v nabídce
automobilky objevil čistě užitkový typ Tatra 13,
odvozený z osobní „jedenáctky“. Kromě zvýšené
nosnosti pérování zadní nápravy měl i patřičně
větší kola a byl vybaven brzdami na všech kolech.
Základní valníkové provedení v průběhu let
doplňily různé typy dodávek, a dokonce i malá
autobusová provedení.

060 — 15 b

115 b

UŽITKOVÁ (A UŽITĚČNÁ) PÁTEŘ

10,5 b — V roce 1926 byly z podnětu československé armády, která nejprve otestovala osobní „jedenáctku“, zhotoveny tři prototypy třínápravových vozidel označených Tatra 26. Byly vybaveny dvouválcovým motorem z typu T 12, který byl ovšem pro pohon vozidla s nosností 1 500 kg příliš slabý. Finální provedení tedy dostalo vzduchem chlazený benzinový čtyřválec z osobní Tatry 30 o objemu 1 679 cm³ a výkonu 24 koní (18 kW), označení se proto změnilo na T 26/30.

V rámci vývoje automobilu se konala řada jízdních zkoušek nejen na kopcích v okolí Kopřivnice a Štramberku, ale i v přilehlých Beskydech. V srpnu 1928 vyjel zkušební podvozek bez karoserie jako první automobil vůbec na nejvyšší vrchol Beskyd, Lysou horu (1 323 m n. m.).

Přední nepoháněná náprava byla, stejně jako u Tatry 12, tuhá, s příčným listovým perem. Dvojice zadních poháněných náprav byla odpružena podélnými listovými pery. Na základní čtyřstupňovou převodovku navazovala dvoustupňová redukce, k dispozici tak bylo celkem osm rychlostních stupňů.

Tatra 26/30 se dočkala různých variant a nástaveb, včetně hasičských a autobusových. Na jejím základě byly zkoušeny i první verze pancéřovaných vozidel pro potřeby armády. Pouze ve čtyřech kusech vznikl typ 26/52 s ještě silnějším motorem.

061

SE TŘEMI NÁPRAVAMI



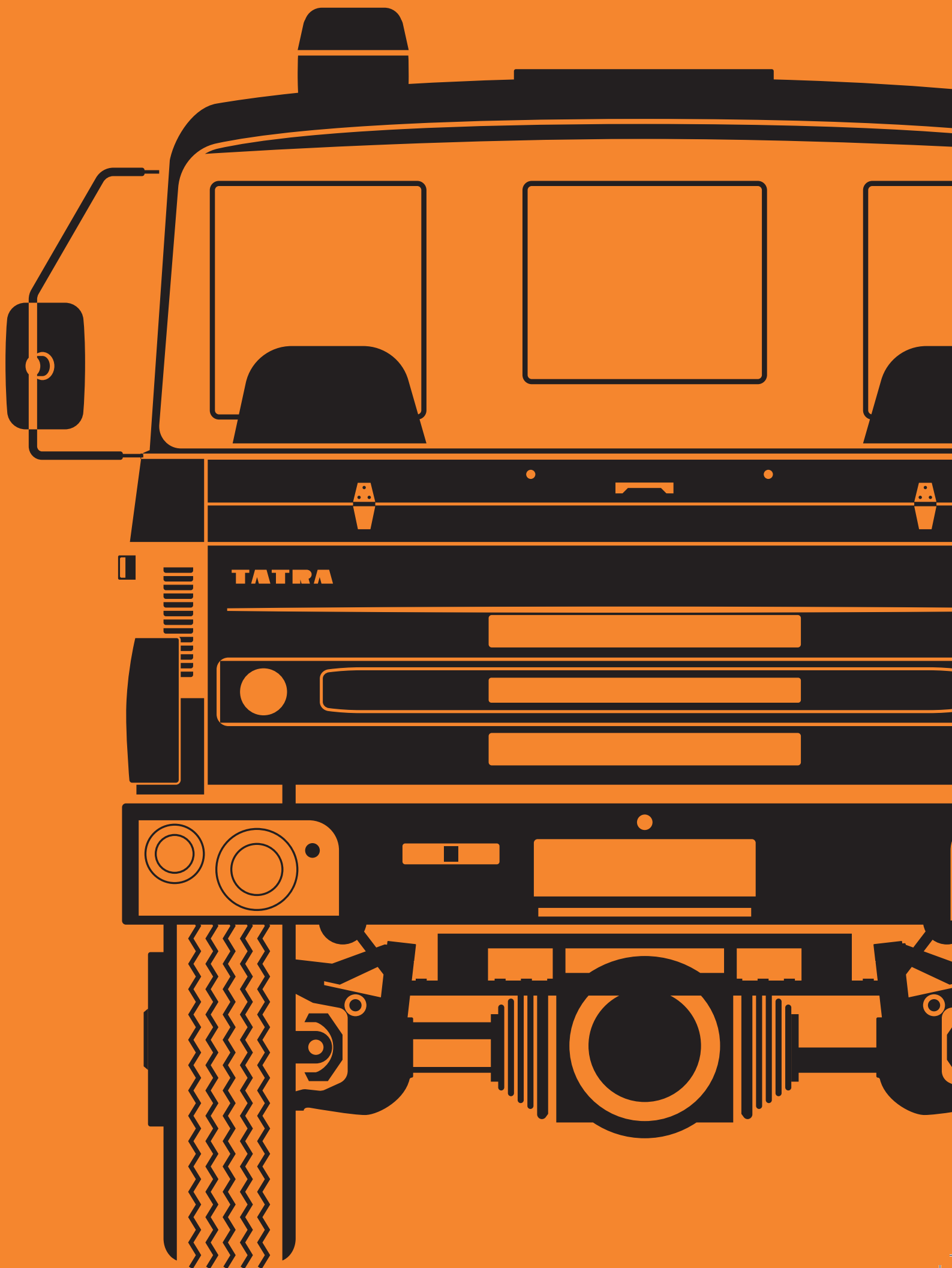
12

ILUSTRACE

ILUSTRACE

064

V knize se nachází speciálně vytvořené ilustrace, které svojí originalitou doplňují nafocené unikátní fotografie a text.





13

APLIKACE

APLIKACE

TATRA SÍLA

068

Pro knihu je navržena a vytvořena aplikace, díky které si může čtenář pustit voiceover (audioknihu) nebo se dozvědět více o historii Tatry pomocí rozšířené reality. Aplikace je dostupná na Google play a App Store.

PODÍVAT SE
NA KNÍŽKU

ROZŠÍŘENÁ
REALITA

SÍLA

Interaktivní kniha věnovaná
expozici nákladních automobilů Tatra
(v Kopřivnici)

Interactive book dedicated
to exhibition of Tatra trucks
(in Kopřivnice)



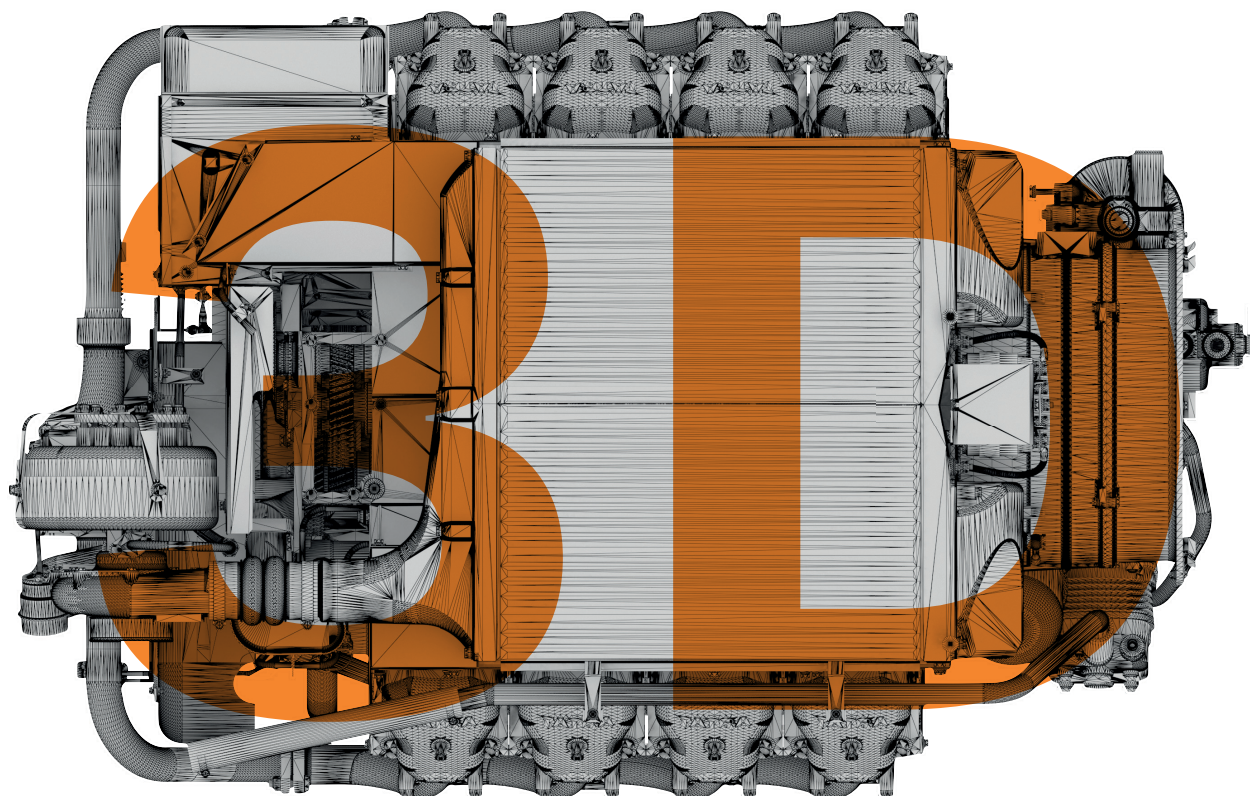
14

ROZŠÍŘENÁ REALITA

ROZŠÍŘENÁ REALITA

072

Díky rozšířené reality (augmented reality) můžete poslouchat mluvené slovo a nebo si rozšířit informace o další digitální obsah.



073

Na počátku 90. let bylo rozhodnuto, že pro nastupující emisní normy bude dále vyvíjen pouze osmiválec řady T3. Verze Euro I (od 1. října 1993) s výkonem 305 koní dostala označení T3A-928-TM, byla osazena turbodmychadlem a mezichladiči plnicího vzduchu, novým vstřikovacím čerpadlem a výkonnějším ventilátorem. V roce 1996 následovala varianta Euro II (T3B-928) s výkonem až 405 koní, o pět let později pak Euro III (T3C-928) se stejným výkonem, ale vyšším točivým momentem. Tatra se svým vzduchem chlazeným motorem s mechanickým vstřikováním, za použití technologie SCR, zvládla i normy Euro IV (2006) a Euro V (2009). Motor T3D-928 dosáhl výkonu 440 koní a točivého momentu 2 100 Nm.



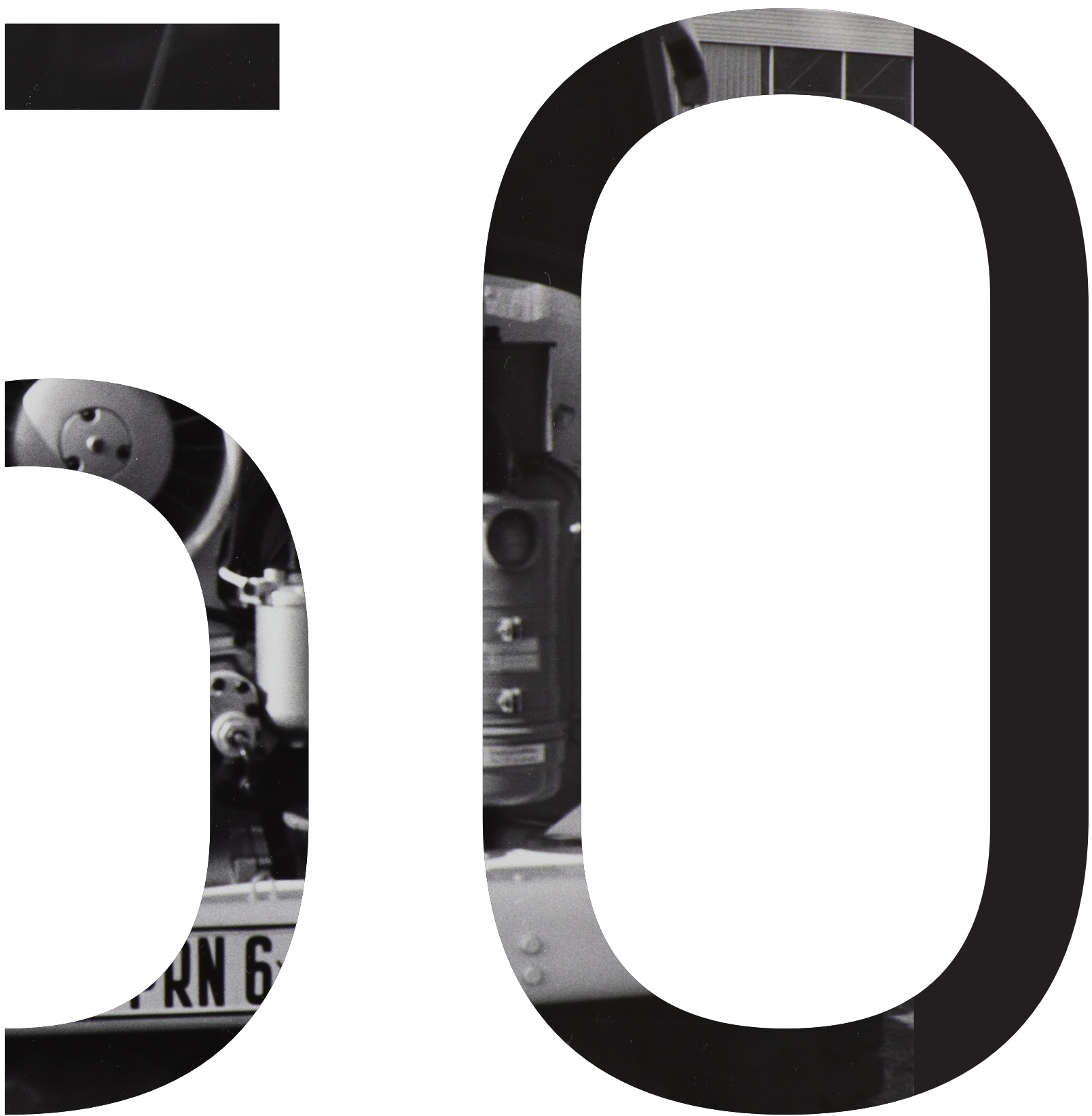
15

550 STRAN

076



Kniha běží na 550 otáček (stran)
jako motor T2-928 při volnoběhu.



077

Motor T2-928 byl také srdcem
pro slavnou Tatra T148.

15
550 STRAN

TATRA 148





Karel Kita

Lukáš Adamík

Zdeněk Miček

Radomír Smolka

Photo

Graphic

Design

Text