

Užitkové automobily Tatra v meziválečném období



Tatra 13 (1924–1933)

Od osobních automobilů typu Tatra 11 a později T 12 byl odvozen malý nákladní automobil Tatra 13.



Tatra 13

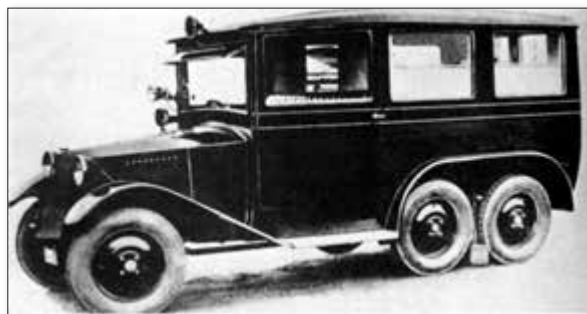
Technické údaje:

Plochý vzduchem chlazený zážehový dvouválcový motor s protilehlými válci („boxer“), rozvod OHV, \varnothing 82×100 mm, objem 1056 cm³, výkon 12 k / 8,8 kW při 2800 ot/min, magnetoelektrické zapalování 6 V zn. Bosch nebo Scintilla, karburátor Zenith 26 ABC, převodovka 4+Z. Podvozek s středovou nosnou rourou, odvozený od osobní Tatr 11, přední tuhá náprava s příčným půleliptickým listovým pérem, zadní poháněná náprava s nezávisle odpruženými polonápravami, s příčným půleliptickým listovým pérem, mechanické bubnové brzdy na zadních kolech (po zavedení osobního automobilu typu T 12 se od konce roku 1926 montovaly brzdy na všech kolech). Rozvor 2763 mm (autobus pro 8 osob 3063 mm), rozchod vpředu/vzadu 1200/1400 mm, celkové rozměry 4100×1600×1900 mm (autobus 4500×1730×2000 mm), světlá výška 200 mm, ložná plocha 2350×1500 mm, pneumatiky vpředu/vzadu 710×90/805×135 mm nebo 710×90/820×120 mm, nosnost 1000 kg, hmotnost podvozku 750 kg, hmotnost valníku 980 kg, autobusu 1200 kg, sanitky s 2 nosítky 1230 kg. Max. rychlost 45 km/h, palivová nádrž 32 l, spotřeba 9–10 l/100 km. Vyrobeno bylo celkem 834 kusů (1924 50 kusů, 1925 99 ks, 1926 100 ks,

1927 97 ks, 1928 50 ks, 1929 189 ks, 1930 22 ks, 1931 39 ks, 1932 60 kusů, poslední vozidla smontovali v roce 1935). V roce 1929 byly ceny T 13 následující: podvozek 38 700 Kč, dodávka 41 000 Kč, valník 43 600 Kč, sanitní automobil 62 500 Kč. Československá armáda zakoupila jen tři kusy T 13: jeden valník s nosností 1 tuny, jeden autobus a jeden věžeňský automobil.

Tatra 26 (r. 1926)

V roce 1926 začala Tatra vyvíjet třínápravový podvozek vhodný pro použití ve vozidlech československé armády. První třínápravové provedení vycházelo z Tatr 13, ale pro nedostatečný výkon dvouválcového motoru zůstalo jen u prototypu.



Sanitní automobil Tatra 26/30

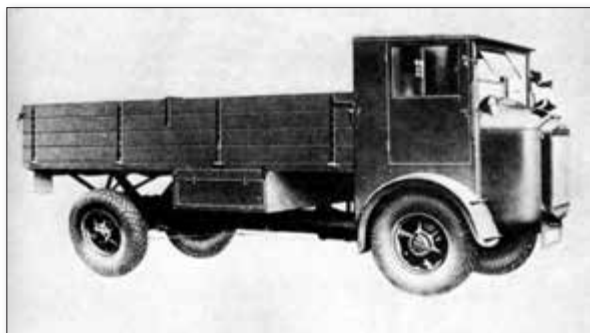
Technické údaje:

Plochý vzduchem chlazený zážehový dvouválcový motor s protilehlými válci („boxer“) typu T 12, rozvod OHV, \varnothing 82×100 mm, objem 1056 cm³, výkon 14 k/10,3 kW při 2800 ot/min, magnetoelektrické zapalování 6 V zn. Bosch, karburátor Zenith 26 ABC, převodovka 4+Z, přídavná dvoustupňová převodovka ve společné skříni za zadními diferenciály. Podvozek se středovou nosnou rourou, odvozený od osobní Tatr 12, přední tuhá náprava s příčným půleliptickým listovým pérem, zadní poháněná náprava s dvěma nezávislými výkyvnými polonápravami s podélnými půleliptickými listovými péry, bubnové mechanické brzdy. Rozvor 2200+850 mm,

rozchod vpředu/vzadu 1300/1300 mm, celkové rozměry 4200×1650×1850 mm, nosnost 1500 kg, hmotnost 1300 kg, max. rychlost 60 km/h, palivová nádrž 32 l, spotřeba 9–10 l/100 km. Vyrobeny byly 3 kusy.

T 23 (1927–1933)

První nákladní automobil tatrovácké koncepce se středovou nosnou rourou a výkyvnými polonápravami, jehož prototyp byl postaven už v roce 1923. Vyráběl se jako valník, trojstranný sklápěč, cisterna na přepravu pohonných hmot, vozidlo na odvoz smetí se šnekovým posunem, výsuvný hasičský žebřík, klasický autobus anebo jako vyhlídkový autokar pro pražskou cestovní kancelář Čedok (se samostatnými dveřmi pro každou řadu sedadel, se zasklenými bočnicemi a skládací plátěnou střechou).



Valník Tatra 23

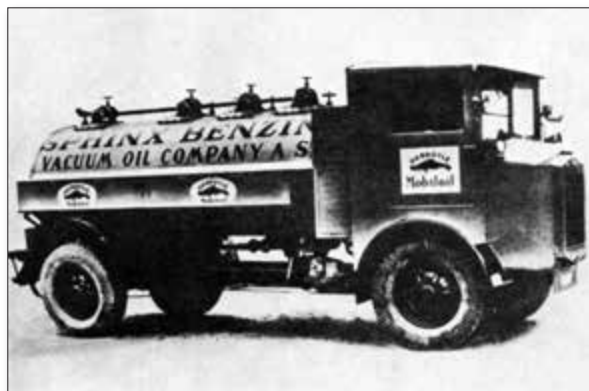
Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový čtyřválcový motor, rozvod OHV, \varnothing 115×180 mm, objem 7479 cm³, výkon 65 k/47,8 kW při 1200 ot/min, zapalování 12 V, zn. Bosch, karburátor Zenith 48KB, převodovka 4+Z. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední náprava s vinutými pružinami, zadní náprava s výkyvnými polonápravami se dvěma šikmo uloženými půleliptickými péry, kapalinové bubnové brzdy na všech kolech. Rozvor 3957 mm (20 až 25místný autobus 4340 mm), rozchod

vpředu/vzadu 1800/1800 mm, celkové rozměry 6580×2200×2600 mm (autobus 6740×2350×2700 mm), ložná plocha 4500×2100 mm, světlá výška 280 mm, pneumatiky 40×10,5". Hmotnost 4350 kg (autobus 5100) kg, hmotnost podvozku 3000 kg, nosnost 4000 kg, max. rychlost 55 km/h, palivová nádrž 150 l, spotřeba 30–40 l/100 km. Vyrobeno bylo 72 kusů (1927 2 ks, 1928 13 ks, 1929 20 ks, 1930 21 ks, 1931 13 ks a 1933 3 kusy), z toho 11 autobusů.

T 25 (1928)

V březnu 1928 byl dokončen první ze dvou kusů prototypu těžkého dělostřeleckého tahače (traktor) s třínápravovým podvozkem, pohonem všech kol, uzávěrkou diferenciálu. Vývojové označení vozidla, které koncepčně vycházelo z T 24, bylo V233. První kus měl ocelová kola s pryžovými obručemi, druhý už měl pneumatiky. Poměrně krátký motor se vešel do kabiny trambusového typu a pro charakteristický tvar vozidlo dostalo přezdívku „buldog“.



Tatra 23 s cisternovou nástavbou z roku 1930

Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový čtyřválcový motor T 64, rozvod OHV, \varnothing 115×180 mm, objem 7479 cm³, výkon 65 k/47,8 kW při 1200

ot/min, zapalování 12 V, zn. Bosch, karburátor Zenith 48KB, převodovka 4+Z, přídatná dvoustupňová převodovka. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední hnaná náprava s vinutými pružinami, dvě zadní hnané nápravy sestávaly z výkyvných polonáprav s podélnými půleliptickými péry, kapalinové bubnové brzdy Lockheed na všech kolech. Rozvor 3000+1250 mm, rozchod vpředu/vzadu 1740×1700 mm, rozměry 5840×2200×3000 mm, ložná plocha 3090×2100 mm, pneumatiky 40×10,5", hmotnost 7460 kg, hmotnost podvozku 6200 kg, nosnost 4000 kg. Max. rychlost 40 km/h, spotřeba 40 l/100 km. Vyrobeny byly 2 kusy.

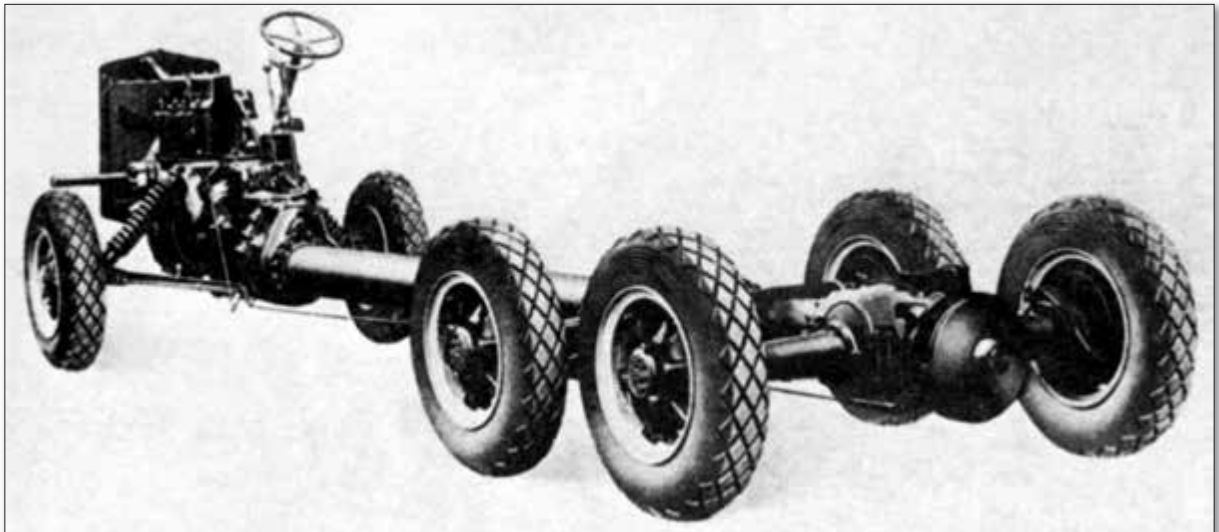
převodovka. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední náprava s vinutými pružinami, dvě zadní hnané nápravy sestávaly z výkyvných polonáprav s podélnými půleliptickými péry, kapalinové bubnové brzdy Lockheed na všech kolech. Rozvor 4022+1250 mm (autobus 4340+1250 mm), rozchod vpředu/vzadu 1800/1800 mm, celkové rozměry (valník): 7800–8050×2200×2600 mm, ložná plocha 6000×2100 mm; autobus pro 28-31 sedících osob: 8800×2200×2800 mm, hmotnost 5650 kg (valník), 6570 kg (autobus), hmotnost podvozku 3500 kg, pneumatiky 40×10,50, světlá výška 280 mm, nosnost 6000 kg. Max. rychlost 45 km/h, palivová nádrž 150 l, spotřeba 40 l/100 km. Vyrobeno bylo asi 201 kusů (1928 13 ks, 1929 60 ks, 1930 54 ks, 1931 74 ks). Statistika výroby typu T 24 uvádí počty kusů modelů T 24/65, T 24/67, T 24/58 a T 24/59 společně za jednotlivé roky od r. 1932 následovně: 1932 46 ks, 1933 8 ks, 1934 16 ks, 1935 14 ks, 1937 8 ks, 1938 5 ks a 1939 39 ks, celkem 136 kusů. Pro armádu se od roku 1929 dodával dělový automobil vz. 29 s rozvorem 3790+1250 mm a rozměry 7700×2360×2700 mm. Na korbě vozidla bylo upevněné dělo a pásový traktor, který dělo zatáhne do palebného postavení. V roce 1930 byly dodány ještě 4 kusy.

T 24 (1928–1931)

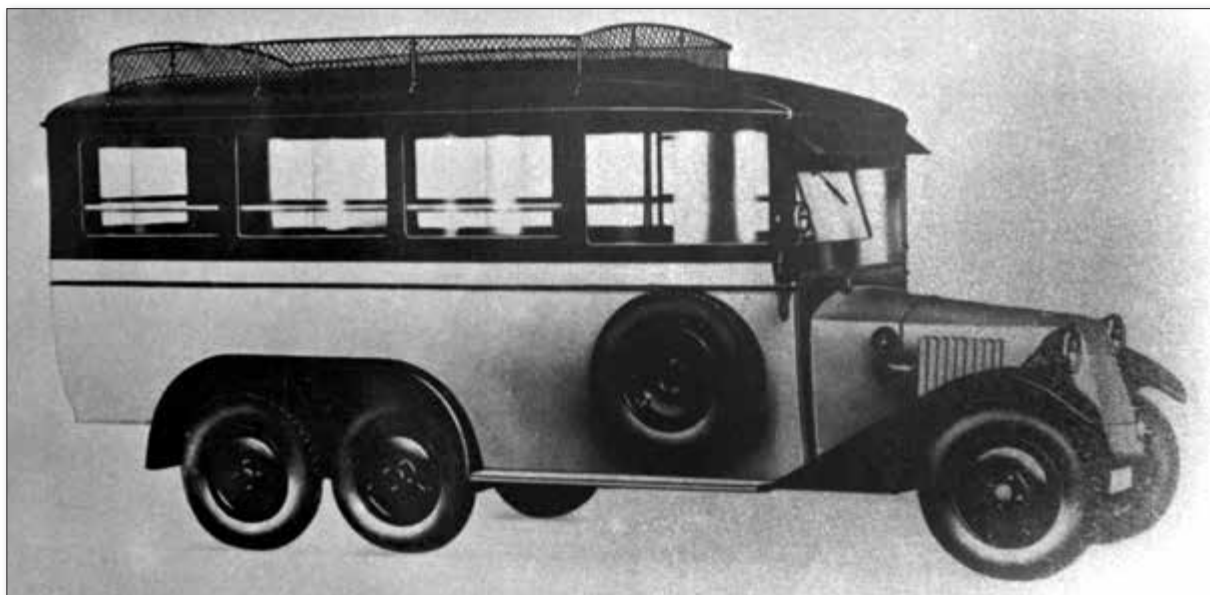
Třinápravový těžký nákladní automobil s nosností 6 tun. Vývojové označení vozidla V231.

Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový čtyřválcový motor, rozvod OHV, \varnothing 115×180 mm, objem 7479 cm³, výkon 65 k/47,8 kW při 1200 ot/min, zapalování 12 V, zn. Bosch, karburátor Zenith 48ABC, převodovka 4+Z, přídatná dvoustupňová



Podvozek Tatry 24



Autobus Tatra 26/30 z roku 1930

T 26/30 (1927–1933)

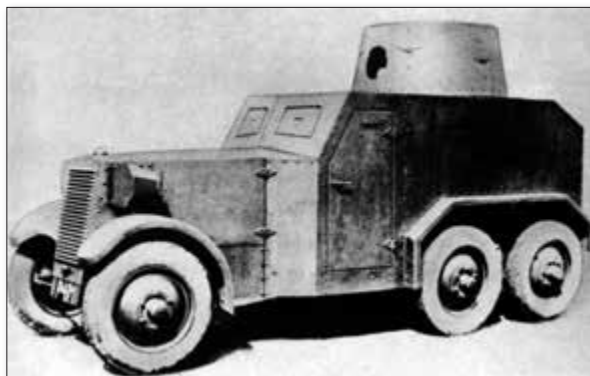
Třinápravová Tatra 26/30 byla odvozena od typu T 26, ale byla vybavena čtyřválcovým motorem T 30. V armádě se od roku 1931 uplatnila jako nákladní valník, telefonní automobil a šest vozidel bylo určeno pro přepravu kulometů. Používala se i v civilním sektoru jako nákladní automobil, 15-místný autobus, sanitní anebo hasičské vozidlo.

Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový vzduchem chlazený čtyřválcový motor T 30 s hliníkovou skříní motoru, rozvod OHV, \varnothing 75×95 mm, objem 1679 cm³, výkon 24 k/17,6 kW při 3000 ot/min, magnetoelektrické zapalování 12 V, zn. Scintilla, karburátor Zenith KB30 nebo Zenith U30, převodovka 4+Z, přídavná dvoustupňová převodovka ve společné skříní za zadními diferenciály. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední tuhá náprava s příčným půleliptickým listovým pérem, zadní poháněná náprava s dvěma nezávislými výkyvnými polonápravami s podélnými půleliptickými listovými péry, bubnové mechanické

brzdy. Rozvor 2200+850 mm, 2400+850 mm nebo 2900+850 mm, rozchod vpředu/vzadu 1400/1400 mm, celkové rozměry 4200 až 5250×1650 až 1800×1900 až 2350 mm, ložná plocha 2950×1750 mm, světlá výška 220 mm, ocelová disková kola 18". Hmotnost 1290 kg, hmotnost podvozku 780 kg, nosnost 1500 kg, max. rychlost 60–70 km/h, palivová nádrž 45 l, spotřeba 16–18 l/100 km (v terénu 28–30 l/100 km). Vyrobeno bylo 156 kusů (1928 30 ks, 1929 47 ks, 1930 50 ks, 1931 10 ks, 1932 218 ks, 1933 1 kus), z toho 12 autobusů (v provedení linkový, luxusní lázeňský, turistický se stahovací střechou; v roce 1932 vyrobili jen jeden autobus). 51 valníků bylo dodáno pro armádu. Vyhlídkový automobil pro 14 osob, se skládací střechou z nepromokavé látky a zasouvacími postranicemi s celuloidovými okny, měl rozměry 5500×1850×2050 mm, hmotnost 1730 kg, max. rychlost 60 km/h. Hasičské vozidlo pro mužstvo a nářadí mělo rozměry 4650×1650×2500 mm a max. rychlost 60 km/h. Desetimístný policejní break měl rozměry 4350×1650×1800 mm, hmotnost 1300 kg a max. rychlost 70 km/h. Šestisedadlový velitelský auto-

mobil vz. 30 měl rozměry 4200×1650×1590 mm, hmotnost 1290 kg a max. rychlost 70 km/h. Vojenský 1,5tunový valník s celkovými rozměry 5030×1800×1380 mm dosahoval průměrné rychlosti 45 km/h.



Obrněný automobil Tatra 34

T 34 (1929)

Prototyp obrněného automobilu s motorem z osobní Tatry 31 a upraveným třínápravovým podvozkem z T 26 s jednoduchou montáží kol. Vývojové označení vozidla V 342.

Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový šesti-
válcový motor T 17/31, rozvod OHC, \varnothing 70×100 mm, objem 2309 cm³, výkon 40 k/29,4 kW při 3000 ot/min, bateriové zapalování 12 V, zn. Bosch, 2 horizontální karburátory Zenith 30HK, převodovka 4+Z, přídatná dvoustupňová převodovka. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední náprava s nezávislým zavěšením kol, odpružená příčným půleliptickým pérem, dvě zadní hnané nápravy sestávaly z výkyvných polonáprav s podélnými půleliptickými péry, mechanické bubnové brzdy na všech kolech. Rozvor 2500+960 mm, rozchod vpředu/vzadu 1350/1350 mm, pneumatiky Michelin 6,50×20", max. rychlost 50–60 km/h, palivová nádrž 70 l, spotřeba 14–15 l/100 km. Vyroben byl 1 kus.

T 24/63 (1929–1931)

Technické údaje:

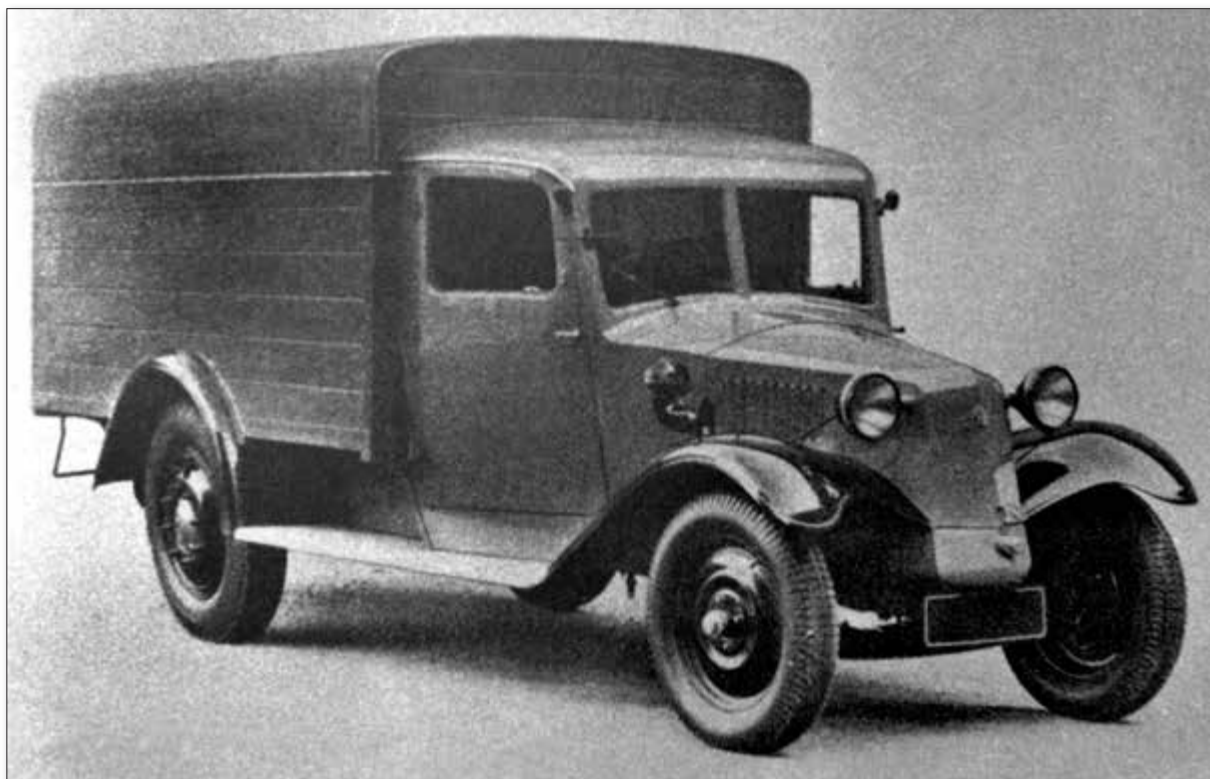
Čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový šesti-
válcový motor, rozvod OHV, \varnothing 120×180 mm, objem 12 215 cm³, výkon 115 k/84,6 kW při 1200 ot/min, zapalování 12 V, zn. Bosch nebo Scintilla, karburátor Zenith 48KB nebo Solex 46 MOVL5, převodovka 4+Z, přídatná dvoustupňová převodovka. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední náprava s vinutými pružinami, dvě zadní hnané nápravy sestávaly z výkyvných polonáprav s podélnými půleliptickými péry, kapalinové bubnové brzdy Lockheed na všech kolech. Rozvor 4022+1300 mm (autobus 4340+1250 mm), rozchod vpředu/vzadu 1800/1900 mm, celkové rozměry 8560×2400×2770 mm, pneumatiky GF Simplex 36×8" (975×225 mm), světlá výška 280 mm, hmotnost 7200 kg, nosnost 10000 kg. Max. rychlost 45 km/h, spotřeba 45 l/100 km. Vyrobeno bylo 16 kusů sklápěčů.

T 43 (1929–1932)

Užitkový automobil postavený na mírně upraveném podvozku osobního typu Tatra 30, se zesílenou zadní nápravou a většími zadními koly. Dodával se jako podvozek pro další typy karosérií, např. jako hasičský, zametací, valník, uzavřený dodávkový a sanitní automobil, 14místný autobus nebo luxusní autobus pro dopravu hostů v lázních.

Technické údaje:

Plochý vzduchem chlazený zážehový čtyřválcový motor s protilehlými válci („boxer“) typu T 30, rozvod OHV, \varnothing 75×95 mm, objem 1679 cm³, výkon 24 k/17,6 kW při 3000 ot/min, magnetoelektrické zapalování 12 V, zn. Bosch, karburátor Zenith KB30 nebo Zenith U30, převodovka 4+Z. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední tuhá náprava s příčným půleliptickým listovým pérem, zadní poháněná náprava s dvěma nezávislými výkyvnými polonápravami se šikmými čtvrteliptickými listovými péry,



Tatra 43

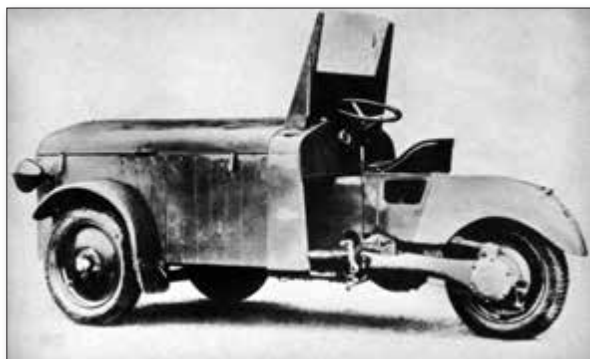
bubnové mechanické brzdy na všech kolech. Rozvor 3287 mm, rozchod vpředu/vzadu 1300/1500 mm, celkové rozměry 4900×1700×2050 mm, ložná plocha 2750×1550 mm, světlá výška 230 mm, pneumatiky vpředu/vzadu 5,50×18"/8,25×20", nosnost 1500 kg, hmotnost 1380–1600 kg podle provedení, hmotnost podvozku 830 kg, max. rychlost 60 km/h, palivová nádrž 40 l, spotřeba 16 l/100 km. Vyrobeno bylo 629 kusů (1929 121 ks, 1930 393 ks, 1931 115 ks).

T 49 (1929–1939)

Tříkolový dvoumístný dodávkový automobil využíval části motoru, přední nápravu a řízení z osobní Tatry 12 a Tatry 30.

Technické údaje:

Čtyřdobý vzduchem chlazený svislý zážehový jednoválcový motor T 12, rozvod OHV, \varnothing 82×100 mm, objem 528 cm³, výkon 7 k/5,1 kW při 2500 ot/min, akumulátorové zapalování 12 V, zn. Bosch, karburátor Zenith 26ABC, převodovka 3+Z. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední tuhá náprava T 30 s příčným půleliptickým listovým pérem, zadní kolo uložené na výkyvném rameni s podélným půleliptickým listovým pérem, mechanické brzdy na předních kolech. Rozvor 2265 mm, rozchod vpředu 1300 mm, ložná plocha 1640 nebo 1900×1100 mm, celkové rozměry 3300×1600×1300 mm (výška s kabinou 1720 mm), úložná plocha 1640×1080 mm, světlá výška 200 mm, pneumatiky 45×12, nosnost 400 kg, hmotnost 515 kg, hmotnost podvozku 325 kg, max. rychlost 55 km/h, spotřeba 6–8 l/100 km. Vyrobeno bylo asi 210 kusů (1930 97 ks, 1931 9 ks, 1932 4 ks, 1934–1939 asi 100 ks).



Dodávková tříkolka Tatra 49

T 25 V377 (1930)

Prototyp kolopásového traktoru (tahače) pro armádu. Vývojové označení vozidla V377. Po cestě jezdil na čtyřkolovém podvozku s gumovými obru-

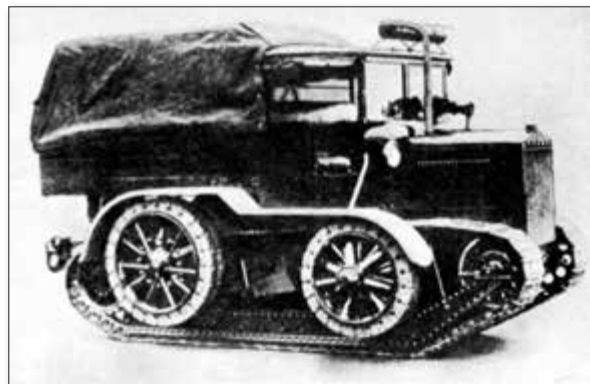


Tatra 25 s polopásovým podvozkem

čemi na ocelových kolech, umístěných na vnější straně pásů. V terénu se tento podvozek zdvihal pomocí listových per a vozidlo se pohybovalo na pásích se zadními poháněnými koly.

Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový šesti-
válcový motor T 24/58, rozvod OHV, \varnothing 120×180
mm, objem 12 215 cm³, výkon 120 k/88,2 kW při
1500 ot/min, zapalování 12 V, zn. Bosch nebo
Scintilla, karburátor Solex 46 MOVL5 nebo Zenith
48 KB, převodovka 4+Z, přídatná dvoustupňová
převodovka. Hmotnost 14 750 kg. Vyroben byl
jeden kus.



Kolopásový tahač T 25/V377 se zvednutými koly

T 23/80 (1930–1933)

Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový čtyř-
válcový motor, rozvod OHV, \varnothing 120×180 mm, objem
8143 cm³, výkon 80 k/58,8 kW při 1500 ot/min,
zapalování 12 V, zn. Bosch, karburátor Zenith
48KB, převodovka 4+Z. Podvozek se středovou
nosnou rourou, přední náprava s vinutými pružinami,
zadní náprava s výkyvnými polonápravami s dvěma
šikmo uloženými půleliptickými péry, kapalinové
bubnové brzdy na všech kolech. Rozvor 3957 mm
(20 až 25místný autobus 4340 mm), rozchod
vpředu/vzadu 1800/1800 mm, celkové rozměry



Autobus karosárny Sodomka na podvozku T 24



Valník Tatra 24/59 z roku 1938

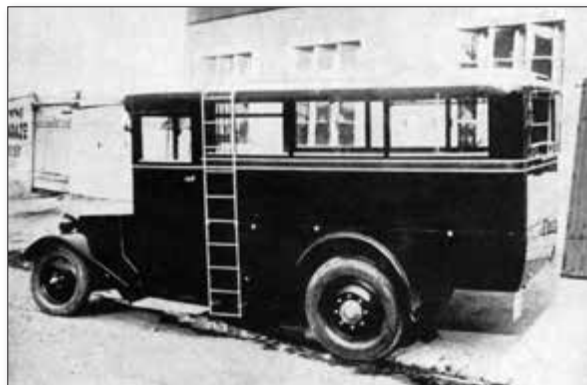
6580×2200×2600 mm (autobus 6740×2350×2700) mm, ložná plocha 4500×2100 mm, světlá výška 280 mm, pneumatiky 40×10,5". Hmotnost 4450 (autobus 5100) kg, nosnost 4000 kg, max. rychlost 55 km/h, palivová nádrž 150 l, spotřeba 30–40 l/100 km. Vyrobeno bylo 37 kusů.

v roce 1932 15 valníků a 4 autobusy. V mateřském závodě vyráběné autobusové karosérie měly ocelovou kostru, jeden dálkový měl i vestavěné WC. V roce 1935 stál podvozek 151 000 Kč a kompletní valník 165 000 Kč.

T 24/58 (1930–1935)

Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový šesti-
válnový motor, rozvod OHV, \varnothing 120×180 mm, objem 12 215 cm³, výkon 110 k/80,9 kW při 1200 ot/min, zapalování 12 V, zn. Bosch nebo Scintilla, karburátor Solex 46 MOVL5, Zenith 48U nebo Zenith 48KB, převodovka 4+Z, přídatná dvoustupňová převodovka. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední náprava s vinutými pružinami, dvě zadní hnané nápravy sestávaly z výkyvných polonáprav s podélnými půleliptickými péry, tlakovzdušné bubnové brzdy na všech kolech. Rozvor 4022+1300 mm (autobus 4340+1250 mm), rozchod vpředu/vzadu 1800/1900 mm, celkové rozměry (valník) 8560×2400×2770 mm, ložná plocha 6000×2350 mm, světlá výška 280 mm, pneumatiky 12,00×20, hmotnost 7300 kg, hmotnost podvozku 4700 kg, nosnost 8000–8500 kg. Max. rychlost 50–60 km/h, palivová nádrž 190 l, spotřeba 50–55 l/100 km. Vyrobeno bylo 58 kusů, z toho



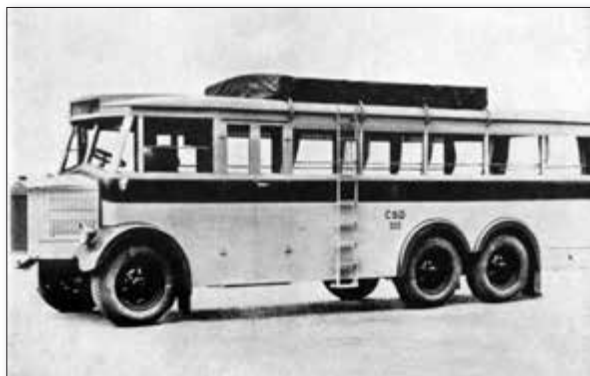
Autobus s motorem Tatra 52

T 43/52 (1931–1938)

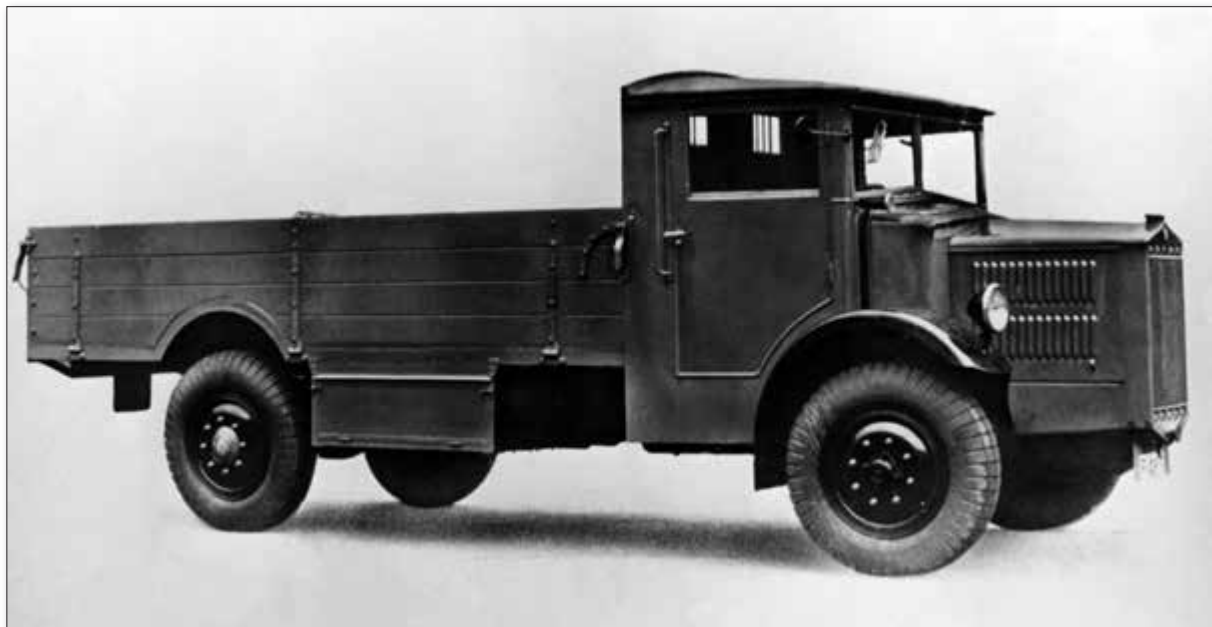
Osvědčený malý dodávkový automobil T 43 byl od roku 1931 vybaven silnějším motorem z Tatry 52. Od roku 1936 byla kapota „žehličkového“ tvaru nahrazena kapotou z limuzíny T 52. Autobus s čalouněnými sedadly pro 14 osob se používal hlavně na přepravu na menší vzdálenosti a v lázeňských městech. Z roku 1938 pochází policejní autobus s příčně proti sobě umístěnými sedadly a dveřmi na obou koncích karosérie.

Technické údaje:

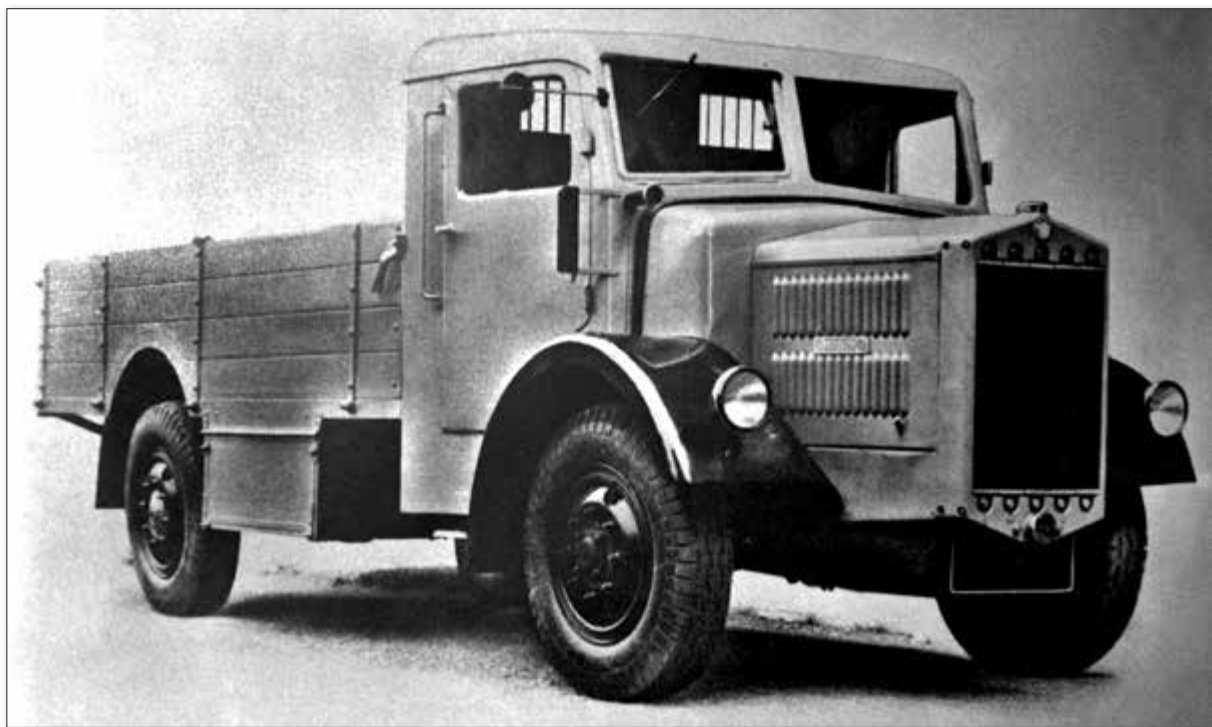
Plochý vzduchem chlazený zážehový čtyřválnový motor s protilehlými válci („boxer“) typu T 52, rozvod OHV, \varnothing 80×95 mm, objem 1910 cm³, výkon 30 k/22 kW při 3000 ot/min, magnetoelektrické zapalování 12 V, zn. Bosch, karburátor Zenith 30T nebo Zenith U30, převodovka 4+Z. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední tuhá náprava s příčným půleliptickým listovým pérem, zadní poháněná náprava s dvěma nezávislými výkyvnými polonápravami se šikmými čtvrteliptickými listovými péry, bubnové mechanické brzdy na všech kolech. Rozvor



Autobus na podvozku Tatry 24/58 pro ČSD z roku 1932



Úspěšná Tatra 27



Tatra 27 z roku 1936

3287 mm, rozchod vpředu/vzadu 1300/1500 mm, celkové rozměry: valník 4900×1800×2050mm, autobus 5400×1850×2350 mm, světlá výška 230 mm, pneumatiky vpředu/vzadu 5,50×18"/8,25×20", nosnost 1500 kg, hmotnost 1380–1600 kg podle provedení, hmotnost samotného podvozku 830 kg, max. rychlost 60 km/h, palivová nádrž 40 l, spotřeba 18–20 l/100 km. Vyrobeno bylo 492 kusů (1931 49 ks, 1932 121 ks, 1933 22 ks, 1934 18 ks, 1935 80 ks, 1936 19 ks, 1937 50 ks, 1938 133 ks). V roce 1935 stál podvozek 42 000 Kč a valník s plachtou 47 000 Kč.

1 579 ks, 1938 12 ks, 1939 27 kusů). Ceny v roce 1931: valník 95 000 Kč, autobus 133 000 Kč. V roce 1935 podvozek s kabinou stál 71 000 Kč a valník bez plachty 103 000 Kč. Autobusy na podvozku T 27 vlastnila i armáda. Od února 1937 do února 1938 čsl. armáda převzala 1 512 vozidel T 27 a do září 1938 ještě dalších 85 kusů. V období po Mnichově 1938 německá armáda do května 1939 převzala 70 vozidel T 27.

T 27 (1931–1939)

Jeden z neúspěšnějších nákladních automobilů zn. Tatra se vyráběl s postupnými změnami až do roku 1947. Jeho typickým znakem byl rozměrný mezikus mezi kabinou a kapotou motoru a poprvé použité kapalínové brzdy. Přidáním třetí nápravy vznikl typ T 28. Odvozené modely měly označení T 27a, T 27b a T 27H.

Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový čtyřválcový motor, rozvod OHV, \varnothing 95×150 mm, objem 4253 cm³, výkon 52 k/38,2 kW (později \varnothing 100×150 mm, objem 4712 cm³, výkon 57 k/41,9 kW) při 2100 ot/min, zapalování 12 V, zn. Bosch, karburátor Zenith 36T, převodovka 4+Z. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední náprava s příčným půleliptickým listovým pérem, zadní hnaná náprava sestávala z výkyvných polonáprav se dvěma šikmo uloženými čtvrteliptickými péry, kapalinové bubnové brzdy ATE Lockheed na všech kolech. Rozvor 3800 až 4300 mm, rozchod vpředu/vzadu 1700/1700 mm, celkové rozměry (valník) 6300×2100×2400 mm, ložná plocha 4000×1950 mm, světlá výška 280 mm, pneumatiky 36×8", hmotnost 3950 kg, hmotnost samotného podvozku 2400 kg, nosnost 3000 kg. Max. rychlost 55 km/h, palivová nádrž 120 l, spotřeba 26–28 l/100 km. Vyrobeno bylo 1801 kusů (1931 98 ks, 1932 37 ks, 1933 17 ks, 1934 8 ks, 1935 12 ks, 1936 11 ks, 1937

T 26/52 (1932)

Technické údaje:

Čtyřdobý zážehový vzduchem chlazený čtyřválcový motor T 52 s hliníkovou skříní motoru, rozvod OHV, \varnothing 80×95 mm, objem 1910 cm³, výkon 30 k/22 kW při 3000 ot/min, bateriové zapalování 12 V, zn. Bosch, karburátor Zenith 30T nebo Zenith U30, převodovka 4+Z. Podvozek se středovou nosnou rourou, přední tuhá náprava s příčným půleliptickým listovým pérem, zadní poháněná náprava se dvěma nezávislými výkyvnými polonápravami s podélnými půleliptickými listovými péry. Rozvor 2900+850 mm, rozchod vpředu/vzadu 1300/1400 mm, celkové rozměry 5500×1850×2050 mm, ložná plocha 2950×1750 mm, světlá výška 220 mm, ocelová



Sklápěč Tatra 27b z roku 1939