



Jeden z prvních exemplářů vozu Tatrapiplan, postavený v roce 1947

TATRAPLAN (1)



1993
Nadace Elišky Junkové

▼ Rozpracovaný prototyp T 107 na snímku z roku 1946



Vůz budoucnosti

Prospekty automobilů Tatrapiplan byly zdařile graficky zpracovány

JAN TUČEK

K legendám naší poválečné automobilové historie patří Tatrapiplan, aerodynamický vůz střední třídy se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem za zadní nápravou. V tomto a příštím čísle si připomeneme jeho pohnutý a předčasně ukončený životní příběh.

Podle plánu přijatého v roce 1946 ministerstvem průmyslu se měla kopřivnická Tatra soustředit na výrobu terénní desetitunky T 111 a nového osobního vozu střední třídy. Automobil s označením T 107 měl být modernizovanou verzí předválečného typu T 97 s kompaktní aerodynamickou karoserií a vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem za zadní nápravou. Tatra 97, menší sestra osmiválcové Taty 87, se vyráběla jen krátce v letech 1938 a 1939, pak byla její produkce na příkaz z Berlína zastavena.

Po mnoha tahanicích a výměnách lidí zodpovědných za konstrukci a vývoj nového vozu zvítězila myšlenka, že T 107 nemá být modernější kopii T 97, ale konstrukčně jiným



Inzerát z roku 1949 nabízel Tatrapiplan coby Vůz budoucnosti

automobilem téže koncepce. Počátkem prosince 1946 byl dokončen první prototyp, v polovině března 1947 následoval druhý. Oba vykazovaly závažné nedostatky, zejména problematickou stabilitu, a bylo zřejmé, že konstrukci bude nutné přepracovat. Koncem března 1947 byl jmenován nový hlavní konstruktér, tehdy jen jednátřicetiletý Vladimír Popelář. Úkol zněl jasně, do října 1947 postavit pět zdokonalených prototypů s označením T 2-107 pro první poválečný autosalon v Praze a v roce 1948 zahájit sériovou vý-

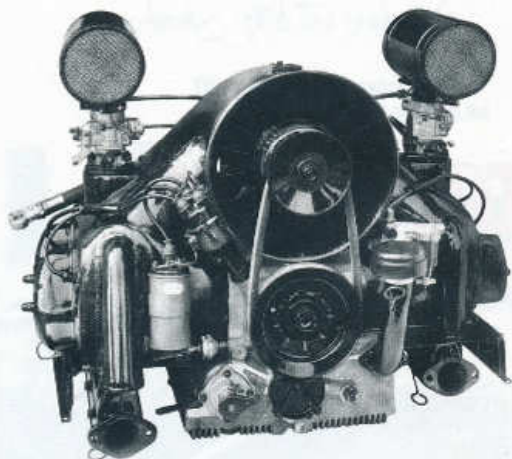


Vůz zítřka už dnes hlásal francouzsky psaný prospekt z roku 1951

robu. První termín se dal s vypětím všech sil stihnout, druhý však byl naprosto nereálný. V říjnu 1947 se na Pražském autosalonu představily vozy se zvukným jménem Tatrapiplan a úhlednou zaoblenou karoserií se vzduchem chlazeným dvoulitrovým čtyřválcem v zádi, příprava výroby však měla zpoždění. První tzv. sériový Tatrapiplan byl zhotoven 24. června 1948, do konce roku jich však v Kopřivnici v provizorních podmínkách postavili jen sedm desítek, zatímco plán žádal dva tisíce kusů. Vývoji teprve odstra-



Typická zád' jednoho z vozů Tatra Diesel na snímku z roku 1954



Od léta 1949 měl Tatra svislý větrák chlazení a dva karburátory

ňovali nejrůznější neduhy nového typu, sériová výroba se rozběhla až v roce 1949, kdy vzniklo přes 1500 automobilů. Od léta 1949 se Tatra začal vyvážet do zahraničí.

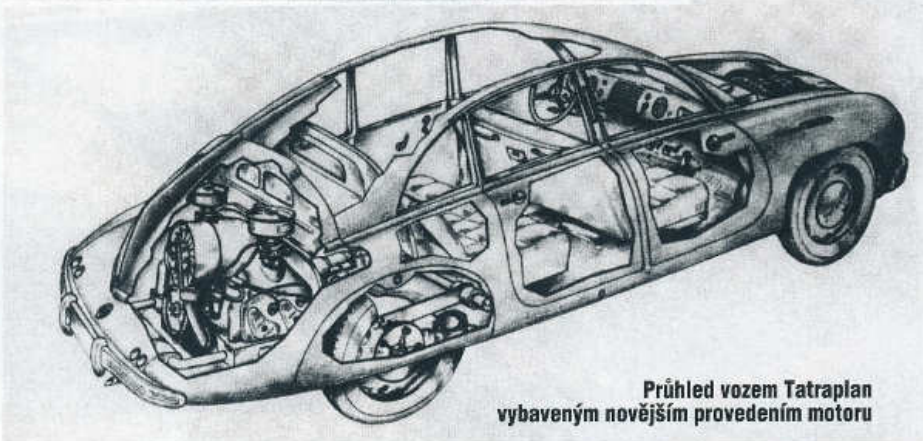
V roce 1950 se výroba vozů Tatra s novým typovým označením T 600 vyšplhala nad hranici dvou tisíc kusů, počátkem prosince však přišla krutá rána v podobě příkazu předat produkci do AZNP Mladá Boleslav. Do jara 1951 v Kopřivnici smontovali posledních šest stovek vozů T 600 a od listopadu téhož roku se Tatra vyráběl v mladoboleslavské továrně, kde dostal zaoblený zadní okraj víka motorového prostoru místo dřívějšího zašpičatělého. Vládou nařízené absurdní drama trvalo jen tři čtvrtě roku, poslední vozů Tatra vyjely z AZNP v červnu 1952, způsobené škody však byly nedozírné. Škodováci samozřejmě vetřelce nemilovali, kvalita vozů se prudce zhoršila a dříve úspěšný Tatra se stal v zahraničí prakticky neprodejným. Z necelých 6,5 tisíce vozů Tatra vyrobených v letech 1948 až 1952 vznikla jen třetina v AZNP, zatímco ministerské plány tam předpokládaly produkci až 12 tisíc automobilů T 600 ročně.

Více než třetina všech vyrobených vozů Tatra byla vyvezena do zahraničí, přičemž u vozů z kopřivnické produkce se podíl exportu pohyboval kolem 60 %. Největším odběratelem bylo Rakousko, kde firma F. M. Tarbuk prodala celkem 589 automobilů T 600, včetně posledních 154 dodaných v roce 1952 z Mladé Boleslavi. Po dvou stovkách vozů Tatra se prodalo i ve Spolkové republice Německo, Švédsku, Belgii, Švýcarsku a Kanadě, další putovaly do Maďarska,



▲ V roce 1953 vznikl Tatra Diesel s plochým vznětovým čtyřválcem

Tatra spolu s maketou Tatra 603 na počátku března 1955



Průhled vozem Tatra vybaveným novějším provedením motoru

Sovětského svazu a Číny. Zmínku si zaslouží i 45 vozů Tatra vyvezených do Egypta a tři desítky dalších exportované do Maroka. Tatra měl celokovovou čtyřdveřovou karoserii pontonového tvaru se zaoblenou předí a typickou splyvavou zádí, v níž byla (na rozdíl od Tatra 87) dvě malá okénka, jež umožňovala alespoň jakýsi výhled za vůz. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na dvojici nad sebou umístěných příčných listových per, zadní na kyvadlových úhlových polonápravách odpružených příčnými zkrutnými tyčemi. Brzdy byly bubnové s kapalinovým ovládním, vůz jezdil na šestnáctipalcových kolech s pneumatikami 6,00 - 16. Náhradní kolo (u některých vozů dvě) bylo šikmo pod přední kapotou, za ním měla své místo palivová nádrž o objemu 56 l. Zavazadla se ukládala za zadní sedadlo, do prostoru o objemu 0,27 m³.

Podélně za zadní nápravou uložený vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHV dával z objemu 1952 cm³ (ø 85 x 86 mm) výkon 52 k (38 kW)/4000 min⁻¹ a byl doplněn chladičem oleje umístěným v předí vozu. Do léta 1949 měl čtyřválec nahoře vodorovně uložený větrák chlazení a jen jeden karburátor, počínaje vozem s výrobním číslem 854 byl větrák přemístěn do svislé polohy a motor byl osazen

dvěma karburátory. Směrem kupředu na čtyřválec navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka ovládaná řadící pákou pod volantem. Do některých zemí, zejména do Rakouska a Švýcarska, se na přání montoval kratší stálý převod, který usnadňoval provoz v horských oblastech. Při rozvoru náprav 2700 mm a rozchodu kol 1300 mm vpředu i vzadu byl Tatra dlouhý 4540 mm, široký 1670 mm a vysoký 1520 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1200 kg, užitečná hmotnost měla hodnotu 405 kg. Z celkové hmotnosti 1605 kg připadalo 689 kg na přední a 916 kg na zadní nápravu v poměru 43:57 %. Vůz dosahoval největší rychlosti 130 km/h, jako trvalou rychlost však výrobce doporučoval nanejvýš 110 km/h. Spotřeba paliva se pohybovala mezi 10 až 12 litry na 100 kilometrů.

Počátkem padesátých let zamontovali v Kopřivnici do několika desítek automobilů Tatra motory V8 typu T 603A o objemu 2545 cm³ a výkonu 75 k (55 kW), v roce 1953 se objevil i Tatra Diesel s dvoulitrovým plochým čtyřválcem překonstruovaným ze zážehového na vznětový o výkonu 42 k (31 kW). Při zkouškách dosahoval největší rychlosti přes 110 km/h a spotřeboval 8 až 10 litrů nafty na 100 kilometrů, do sériové výroby se však nikdy nedostal. ■