



Jeden z pěti vozů T 2-107 alias Tatraplan, zhotovených v roce 1947

SYMBOL I OBĚŤ ZLÉ DOBY

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

V říjnu 1947 byl na pražském autosalonu představen aerodynamický vůz Tatraplan se vzduchem chlazeným čtyřválcem v zádi. Jeho sériová výroba se rozběhla v roce 1949, už v létě 1951 se však z příkazu vlády stěhovala z Kopřivnice do Mladé Boleslavi a v červnu 1952 tam neslavně skončila.

Ministerstvo průmyslu rozhodlo v roce 1946 o výrobních programech československých automobilek. Kopřivnická Tatra dostala nařizeno pokračovat ve výrobě nákladní desetituny T 111 a urychleně vyvinout a zavést do výroby osobní vůz střední třídy s motorem o objemu nad 1,5 l. Znamenalo to, že v dohledné době musela zastavit výrobu osobních automobilů předválečné konstrukce, tedy klasické Hadimšsky T 57 B a aerodynamické Tetry 87 s motorem V8 v zádi.

Představa, že by nový vůz s označením T 107 mohl být zdokonalenou verzí čtyřválcové T 97, krátce vyráběné v letech 1938 – 39, byla centrálním vedením zamítnuta.

T 107 musela být větší a konstrukčně odlišná od předválečného typu.

Spoluvlastníkem autorských práv k T 97 (stejně jako osmiválců T 77 a T 87) byl totiž bývalý technický ředitel automobilky Hans Ledwinka (1878 – 1967), jenž od května 1945 čelil obvinění z kolaborace s nacistic-

Březen 1947:
vlevo prototyp
Josef, uprostřed
T 97, vpravo
Ambrož

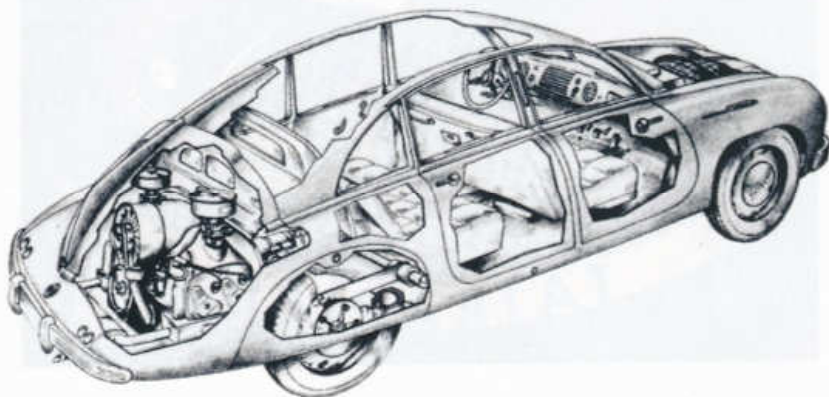
kým režimem a pobýval ve vazební věznici v Novém Jičíně.

První prototyp T 107 dokončili 7. prosince 1946 a podle kalendáře dostal jméno Ambrož. Měl aerodynamickou čtyřdveřovou karoserii se splývající zádi, v níž se skrýval vzduchem chlazený plochý čtyřválec 1750 cm³





Při své premiéře se Tatraplan stal hvězdou pražského autosalonu



Druhá verze motoru se svislým ventilátorem a dvěma karburátory

s protilehlými páry válců a rozvodem OHV. Motor, který navrhl talentovaný pětadvacetiletý konstruktér Jiří Klos (1921 – 2009), byl uchycen letmo za zadní nápravou a kupředu na něj navazovaly rozvodovka a čtyřstupňová převodovka.

Poháněná zadní kola byla nezávisle zavěšena na vlečených ramenech odpružených příčnými zkrutnými tyčemi, zavěšení předních kol obstarávala dvojice příčných listových per.

Ambrož se vyznačoval oblými tvary, světlometry zapuštěnými do předěů blízko středu vozu a dvoudílným čelním oknem, mezi jehož polovinami byl jen úzký gumový profil. Za zadními dveřmi měl malá okénka a za nimi otvory pro přívod vzduchu k motoru. Na tvarovém řešení koserie se podílel pražský výtvarník František Kardaš (1908 – 1986).

Výsledky jízdních zkoušek T 107 nebyly uspokojivé a lépe nedopadl ani druhý prototyp jménem Josef, dokončený v březnu 1947. Ten už měl světlometry v předních blatnících.

Mezitím došlo v Kopřivnici k výměně hlavního konstruktéra i podnikového ředitele a situace kolem T 107 hrozila fiaskem. Podnikové ředitelství vydalo nařízení, podle něhož muselo být do poloviny října 1947, tedy do zahájení pražského autosalonu, zhotoveno pět zdokonalených prototypů T 2-107, odpovídajících budoucímu sériovému vozu. Realizací obtížného úkolu byl pověřen jednadvacetiletý Vladimír Popelář (1915 – 1997).

Ten spolu s konstruktérem Josefem Chalupou (1902 – 1972) podnikl riskantní krok,

když na přelomu května a června 1947 navštívil ve věznici Hanse Ledwinku. Během nočního setkání, které zprostředkoval bývalý Ledwinkův osobní řidič Alois Kopečný, se Ledwinka seznámil s plány T 2-107, vyjádřil své připomínky a pomohl tak vyřešit řadu problematických bodů. Připomeňme, že v září 1948 byl Ledwinka odsouzen k šesti letům žaláře, na svobodu se dostal v červnu 1951 a odjel do Rakouska. V únoru 1992 ho Nejvyšší soud ČSFR rehabilitoval. První poválečný pražský autosalon se uskutečnil ve dnech 18. až 28. října 1947 na výstavišti v Holešovicích a nový kopřivnický vůz se stal jeho hvězdou. Byl prezentován pod zvucným jménem Tatraplan, které údajně navrhl již zmíněný František Kardaš. Následně byl vůz přetypován na T 600. Prototypy byly vystaveny v březnu 1948 na autosalonu v Ženevě, v dubnu v Amsterdamu a v květnu 1948 ve Vídni, výroba byla formálně zahájena 24. června 1948. Do konce roku však bylo ručně zhotoveno pouhých 67 exemplářů, u nichž se v provozu projevila řada dětských nemocí způsobených překotným vývojem a náhradními technologiemi.

Průhled vozem Tatraplan v provedení vyráběném v letech 1949 – 1952

Pražský autosalon 1947: vlevo Tatraplan, vpravo omlazená Tatra 87

mu a v květnu 1948 ve Vídni, výroba byla formálně zahájena 24. června 1948. Do konce roku však bylo ručně zhotoveno pouhých 67 exemplářů, u nichž se v provozu projevila řada dětských nemocí způsobených překotným vývojem a náhradními technologiemi.

Tatraplan dospěl až v prvním čtvrtletí 1949, kdy také odstartovala skutečně sériová produkce a od léta 1949 i export. Výroba v roce 1949 dosáhla 1500 vozů, o rok později rekordních 2025. V prosinci 1950 však přišla krutá rána: vládní nařízení o přesunu výroby do AZNP Mladá Boleslav.

Do jara 1951 smontovali v Kopřivnici posledních šest stovek automobilů T 600, od listopadu 1951 se jejich výroba začala rozbihat v AZNP. Tamější pracovníci brali Tatraplan jako nechtěného vetřelce, kvalita vozů šla rapidně dolů a dříve tolik žádaný





exportní artikl se stal v zahraničí prakticky neprodejným. Absurdní situace způsobená arogancí moci skončila v červnu 1952, kdy v Mladé Boleslavi zhotovili poslední z 2100 tamějších vozů T 600.

V Kopřivnici jich předtím vzniklo 4242, z nichž 2464 (tedy 58 %) šlo na export do tří desítek zemí Evropy, Asie, Afriky a Severní i Jižní Ameriky. Zejména do Rakouska (435 vozů), Číny (200), Německé spolkové republiky (195), Švédska (184), Kanady (168), Belgie (167), Švýcarska (153), Maďarska (146) a Sovětského svazu (126).

Tatraplan měl samonosnou karoserii s podlahou zesílenou dutým centrálním nosníkem, na který vzadu navazoval pomocný rám za zadní nápravou uloženého motoru. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na dvojici nad sebou umístěných příčných listových per, zadní na vlečených ramenech odpružených příčnými zkrutnými tyčemi.

Hřebenové řízení vyžadovalo 2,75 otáčky volantu mezi krajními polohami, bubnové brzdy měly kapalinové ovládání. Šestnáctipalcová kola obouvala pneumatiky 6,00 – 16. Náhradní kolo mělo své místo šikmo před přední nápravou, za ním byla palivová nádrž o objemu 56 l. Při tankování bylo nutné otevřít přední kapotu.

Vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHV s protilehlými páry válců dával z objemu 1952 cm³ výkon 52 k (38 kW). U prvních 853 sériových vozů T 600 se ventilátor chlazení otáčel ve vodorovné rovině a motor byl osazen jedním karburátorem Zenith, u dalších vozů pracoval ventilátor ve svislé rovině a každá řada válců měla svůj vlastní karburátor Solex.

Mazání, ale částečně také chlazení motoru obstarával okruh o objemu 9,5 l s chladičem oleje v předí vozu. Tři posuvné plechové clony umožňovaly regulovat účinnost chladiče oleje.

Kupředu na motor navazovaly rozvodovka a čtyřstupňová převodovka ovládaná řadicí pákou pod volantem. Místo standardního stálého převodu 4,09 se do rozvodovky vozů určených zejména do alpských zemí montoval „horský“ stálý převod 4,44.

Čtyřdveřový automobil, jehož aerodynamická karoserie vykazovala výtečný součinitel čelního odporu $c_x = 0,33$, měl nedělná sedadla, přední pro dvě a zadní pro tři osoby. Za zadní sedadlo se vešlo 270 l zavazadel.

Při rozvoru náprav 2700 mm a rozchodu kol 1300 mm vpředu i vzadu byl Tatraplan dlouhý 4540 mm, široký 1670 mm a vyso-



Prospekt z roku 1950 zdůrazňoval dynamické vlastnosti a komfort vozu (vlevo) Tatraplan ročníku 1951 na reklamním plakátu nizozemského dovozce (vpravo)

V roce 1953 vznikly tři prototypy Tatraplan Diesel s naftovým motorem

ký 1520 mm. Z pohotovostní hmotnosti 1200 kg připadalo 510 kg na přední a 690 kg na zadní nápravu, tedy v poměru 43:57. Celková hmotnost vozu měla hodnotu 1600 kg.

Tatraplan dosahoval maximální rychlosti 130 km/h a jako největší trvalou rychlost výrobce udával 110 km/h. Průměrně spotřeboval kolem 11 l benzínu na 100 km.

Koncem čtyřicátých let a po celá padesátá léta byl Tatraplan v tuzemsku vozidlem určeným výhradně úřadům, institucím, ozbrojeným složkám a podnikům. Neblaze proslul zejména ve službách orgánů ministerstva vnitra a v letech 1950 až 1953 také ministerstva národní bezpečnosti. Stal se tak zároveň symbolem i obětí oně zlé doby. K vozům Tatraplan s karoseriemi kupé a kabriolet se vrátíme v příštím vydání Automobilu. ■

