



První exemplář Tatrplan Sport
za volantem Bruno Sojka

TATRA 602



Maketa T602 se zakrytým místem vedle řidiče



Druhý Tatrplan-
Sport, vlevo stojí
ing. Julius Mackerle

Tatrplan-Sport měl
velmi nízkou aero-
dynamickou karoserii

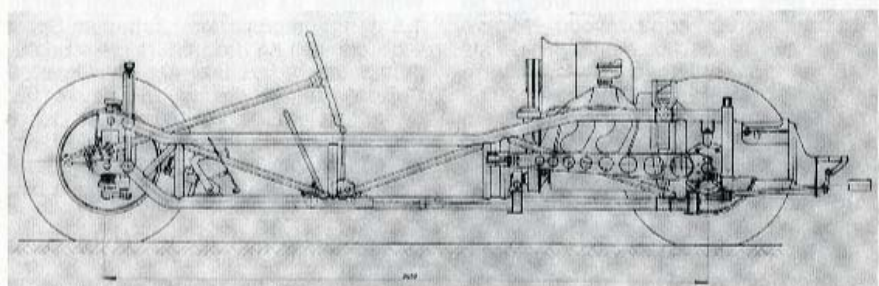
Tatrplan-Sport
měl nízký trubkový
rám a motor
před zadní nápravou

JAN TUČEK

V létě 1949 se v kopřivnické automobilce během pouhých dvou měsíců zrodily dva identické sportovní vozy s motorem před zadní nápravou a nízkou otevřenou karoserií. Dostaly typové označení T602 a záhy i pojmenování Tatrplan-Sport.

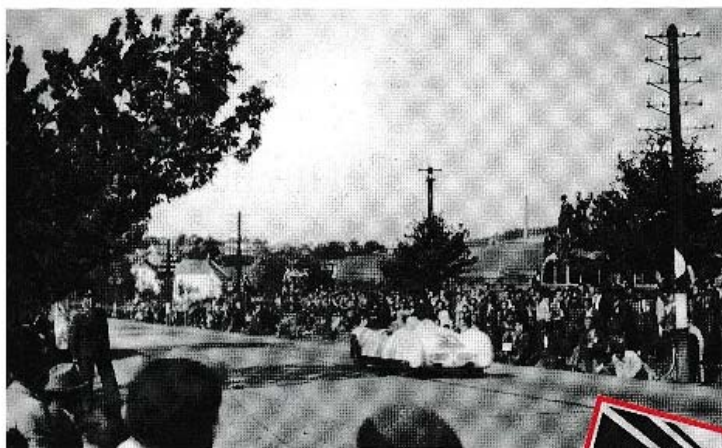
V Kopřivnici se tehdy už druhým rokem vyráběl T600 Tatrplan, elegantní 4,5 m dlouhý cestovní automobil se čtyřdveřovou aerodynamicky tvarovanou karoserií a vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem 1,95 l, umístěným za zadní nápravou. Továrna vysílala Tatrplany i na sportovní kolbiště, s převahou vyhrávaly domácí automobilové soutěže a objevovaly se také na okruzích, kde však doplácely na vyšší hmotnost, výše položené těžiště a menší obratnost, a tak těsně před celozávodní dovolenou 1949 padlo rozhodnutí postavit dva exempláře sportovního vozu moderní koncepce s využitím skupin a dílů z Tatrplanu. Jiná cesta pro nedostatek času nepřicházela v úvahu, nové automobily měly startovat poslední zářijovou nedělí na Masarykově okruhu v Brně, jeden v národní Ceně města Brna, druhý v mezinárodní Velké ceně Československa.

Koncepci sportovního vozu navrhl ing. Julius Mackerle, konstrukce byla dílem šestičlenného týmu, který vedl Josef Svoboda. Základem T602 se stal nízký příhradový rám svařený z tenkostěnných



ocelových trubek, do něhož byl vložen motor z Tatrplanu, ovšem spolu s převodovkou a rozvodovkou otočený čelem vzad. Na rozdíl od sériového vozu se tak motor ocitl před zadní nápravou, zatímco čtyřstupňová převodovka byla za ní. Nová poloha motoru si vyžádala i změnu odpružení zadních kol, místo příčných byly použity podélné zkrutné tyče uložené souběžně s poměrně dlouhými podélný-

mi surnými rameny. Přední náprava se dvěma nad sebou umístěnými příčnými listovými pery byla jen lehce upravena, snížením počtu listů se zmenšila tuhost, takže lépe odpovídala nižší hmotnosti vozu i požadavku na lepší sezení na vozovce. Hřebenové řízení bylo ze sériového Tatrplanu, kapalinové ovládání bubnových brzd bylo dvouokruhové, zvláště pro přední a zadní kola automobilu. >>>



25. září 1949: Tatrplan-Sport na trati závodu o Cenu města Brna

Vzduchem chlazený čtyřválec 1950 cm³ byl osazen čtyřmi karburátory, měl upravené sání a změněné časování rozvodu, stupeň komprese zvýšený na 8,0 a dával výkon cca 80 k (59 kW)/4500 min⁻¹. Jako palivo používal směs benzínu a etanolu v poměru 1 : 1 a nechal si líbit vytáčení na hranici 5000 min⁻¹. Dostal sériovou čtyřstupňovou převodovku; změněný stálý převod 3,154 místo 4,09 umožňoval na jednotlivé převodové stupně při 4500 min⁻¹ dosahovat rychlostí 45, 70, 110 a 180 km/h. Při rozchodu 1300 mm vpředu i vzadu a rozvoru 2400 mm byl vůz dlouhý 3910 mm, široký 1600 mm a vysoký 1025 mm, jeho světlost nepřevyšovala 120 mm a hmotnost se pohybovala kolem 750 kg. Lehká dvoumístná otevřená karoserie byla zhotovena z hliníkového plechu. V přední bylo pod odklápěcím krytem šikmo uložené náhradní kolo a chladič oleje, dvě palivové nádrže o celkovém objemu 100 l byly po obou stranách v zaoblených botech vozu, blízko těžišti. Jezdil na pneu 5,50 – 16, u vozu s plnými nádržemi a řidičem za volantem byl poměr hmotnosti připadající na přední a zadní kola 46:54 %. První velké poválečné závody přilákaly 25. září 1949 na Masarykův okruh přes 300 tisíc diváků, mezi nimiž byly i dva tisíce tatrováků, které z Kopřivnice postupně přivezl tucet autobusů a deset nákladních stojedenáctek. Už v předvečer Velké ceny Československa vyjelo z automobilky padesát Tatrplanů určených na export, v koloně dlouhé 2,5 km směřovaly manifestační jízdou přes Prostějov a Vyškov do Brna, kde pak v neděli kroužily po trati před startem obou závodů. Nejprve byla na programu Cena města Brna, v níž startovali pouze domácí jezdci. Jelo se šest kol po 17,8 km, tedy celkem 106,8 km. Tatrplan-Sport se startovním číslem 31 řídil Bruno Sojka, který se hned po startu dostal do čela, brzy však musel vedení přenechat Zdeňku Treybalovi na rychlejším voze Simca-Gordini 1500. Od druhého kola měl Sojkův vůz problémy s brzdovým obložением a ve druhé polovině závodu prý brzdilo už jen jediné kolo. Zkušební matador se nevzdal, do cíle dojel druhý za vítězným Treybalem a s převahou vyhrál třídu dvoulitrových vozů. Za ním skončili ing. František Dobrý (Frazer Nash) a ing. Zdeněk Sojka (BMW). Následovala Velká cena Československa na 20 kol (356 km), náš první a jediný poválečný automobilový závod Grand Prix. Mezi 22 vozy na startu stál druhý Tatrplan-Sport s číslem 22, za jehož volant opět usedl Bruno Sojka. Zatímco na čele



Bruno Sojka po skončení závodu o Cenu města Brna 1949



Dobová reklama Mototechny z podzimu 1949



Sojkův vůz při první tréninkové jízdě na Ecce Homo 1951

závodu se rozpoutal boj mezi nejrychlejšími formulovými vozy Ferrari, Maserati a Talbot, Sojka zvolil taktiku pravidelné jízdy na jistotu. Vyhrál Angličan Peter Whitehead na dvanáctiválcovém Ferrari 1,5 l s kompresorem, Tatrplan-Sport v cíli odmávl na devátém místě s odstupem dvou kol za vítězem, o další kolo za Sojkou skončili desátý Jaroslav Vlček (Magda) a jedenáctý ing. František Dobrý (Frazer Nash). Tatrplan-Sport byl jedním ze tří automobilů, které za celý závod nemusely ani jednou do depa, spolu s ním to byly ještě dva vozy Talbot. V sezoně 1950 už si domácí závodníci museli vystačit sami, konkurence ze Západu nesměla přes hranice. V záříjové Velké ceně Československa v Brně obsadil Jaroslav Pavelka s vozem Tatrplan-Sport druhé místo za ing. Zdeňkem Sojkou (BMW), o dva týdny později oba vozy Tatrplan-Sport triumfovaly ve dvanáctihodinovém závodě na brněnské trati, zvítězili Jaroslav Pavelka a ing. Zdeněk Sojka, druhí dojeli Adolf Veřmířovský a Alois Kopečný. Mezitím se 1. října 1950 uskutečnil u Šternberka závod Ecce Homo, tentokrát poprvé na silničním okruhu, je-



Jezdci v havarovaném voze už nebylo pomoci

hož součástí bylo slavné stoupání do vrchu. Absolutní prvenství si odnesl Bruno Sojka s novým monopostem Tatra 607 poháněným motorem V8, Jaroslav Pavelka s automobilem Tatrplan-Sport skončil druhý a zvítězil mezi sportovními vozy. Trénink na další ročník závodu Ecce Homo se stal 30. června 1951 osudným Bruno Sojkovi. Při druhé tréninkové jízdě jeho Tatrplan-Sport z níhdy neobjasněných důvodů vylétl z tratě, převrátil se a jednačtyřicetiletý Sojka v něm zahynul. Druhý Tatrplan-Sport se v září 1951 na závodech v Ostravě poprvé objevil s motorem 2,5 l V8 (T603), v sezoně 1952 pak dostal ostřejší verzi V8 s výkonem 135 k (99 kW). V červenci 1953 Tatrplan-Sport v tomto provedení dosáhl na rovném úseku silnice u Hranic největší rychlosti 210 km/h, při druhé měřené jízdě opacným směrem však po defektu pravé zadní pneumatiky havaroval a shořel. Jezdec Josef Chovanec starší měl zpekla štěstí, náraz ho vymrštil z vozu ven a on – potlučený, ale bez vážnějšího zranění – skončil v nedalekém bramborovém poli. Tím také skončila poměrně krátká, ale pestrá historie vozů T602 Tatrplan-Sport. ■