



Kabriolet TATRAPLAN T 600 K **Poválečný unikát**

JAN TUČEK

K nejcennějším automobilovým osobnostem naší poválečné historie patří unikátní kabriolet, který na podvozku vozu Tatra T 600 Tatraplan postavila na přelomu let 1948 a 1949 vysokomýtská karosárna Sodomka.

Aerodynamicky tvarovaný automobil se vzduchem chlazeným čtyřválcovým motorem v zádi, který dnes známe coby Tatraplan s typovým označením T 600, debutoval na pražském autosalonu na podzim 1947 pod označením Tatra T2-107 připomínajícím historickou návaznost na předválečnou Tatru 97. Sériová výroba nového vozu se rozbíhala od června 1948 jen zvolna a s mnoha potížemi souvisejícími s „nedotaženým“ vývojem poválečného automobilu. Úkol však byl jasný - Tatraplan se měl stát nejen spolehlivým služebním vozem pro tuzemskou elitu, ale také devizy vydávajícím vývozním artiklem. S tím souvisely i úvahy o možných karosářských verzích tohoto na svoji dobu nesporně pokrokového - a po vyléčení „dětských nemocí“ i vcelku úspěšného - vozu. Během roku 1948 se objevilo několik ideových návrhů karosářských variant

Bohatě vybavená přístrojová deska a čalounění z červené kůže zdůrazňují luxusní charakter unikátního vozu.



Zbrusu nový kabriolet Tatraplan T 600 K na jednom z „oficiálních“ snímků tehdejší věhlasné karosárny Sodomka.

na bázi T 600, realizace se nakonec dočkal projekt, který připravili a uskutečnili odborníci z vysokomýtské karosárny Sodomka. Připomeňme, že slavná karosárna, jež v automobilovém oboru úspěšně působila od poloviny dvacátých let a nejvíce proslula kracemi z doby

těsně předválečné, prodělávala koncem čtyřicátých let krizi identity. Syn zakladatele firmy, Josef Sodomka mladší (1904-1965), podnik s víc než čtyřmi stovkami zaměstnanců po únorovém převratu v roce 1948 dobrovolně předal do rukou státu a dále vystupoval v roli

Na pařížské výstavě Rétromobile sklízel kabriolet obdiv ve společnosti aerosaní Tatra V-855.





Snímek z počátku roku 1949 - zbrusu nový Sodomkův luxusní kabriolet se v hale kopřivnické automobilky chystá na cestu do Ženevy.

jeho ředitele (ovšem jen do roku 1950). Zaměstnanci - ale i pan Sodomka - toužili obnovit předválečnou slávu karosárny, a tak se postupně objevily speciálně karosované vozy Aero Minor, Škoda Tudor, Tatra 57 b. Mistrovský kus nové doby však stále chyběl - měl se jím stát právě kabriolet na podvozku T 600. Ukol to nebyl snadný, tentokrát totiž nešlo o úpravu resp. přestavbu existující karoserie, ale o vytvoření zcela nového vozu s celokovovou samonosnou karoserií. Čtyřdveřová karoserie Tatra-planu s objemnou zaoblenou záďí totiž rozumnou možnost rekonstrukce na otevřenou verzi nenabízela. Zkušební karosáři Josef Klejch a Miloslav Řiha postavili nejdříve dřevěný model v měřítku 1:10, podle něhož pak vznikaly plány na výrobu skutečného vozu. Z Kopřivnice dodali do Vysokého Mýta sériový podvozek T 600 se vzduchem chlazeným dvoulitrovým čtyřválcem v zádi, rozvorem 2700 mm a rozchodem 1300 mm vpředu i vzadu, se vším ostatním už si Sodomkovi lidé museli poradit sami, byť ve spolupráci s řadou dodavatelů (zejména prvků výbavy a příslušenství).

Vlastní stavba kabrioletu, na níž pracovaly dvě desítky karosářů, probíhala na přelomu let 1948 a 1949 a trvala jen málo přes dva měsíce. V únoru 1949 už byl Tatra-plan T 600 K zpět v Kopřivnici, kde se dokončovaly některé detaily a připravovala expedice vozu na Ženevský autosalon.

Otevřený vůz měl v porovnání se sériovým Tatra-planem delší převisy karoserie (čelková délka vzrostla ze 4,54 na 5,10 m), široký a vysoký byl prakticky stejně, jako jeho uzavřený čtyřdveřový sourozenec. Do vínku dostal panoramatické čelní sklo složené ze tří dílů, dvouvrstvou skládací plátěnou střechu v duchu nejlepších tradic, kožené čalounění a řadu dalších osobitých prvků, díky nimž si nezadal s tehdejší špičkovou západní konkurencí. V Ženevě se stal hvězdou československého stánku, na němž mu společnost dělaly sériové vozy Tatra a Škoda, výstavní jury mu udělila jednu z cen pro nejlepší (a nejkrásnější) exponáty.

Po návratu do vlasti prošel unikátní automobil řadou menších změn, včetně úpravy tvaru zadní partie karoserie.

Právě tyto změny se později staly základem pověsti o tom, že snad existovaly dva navzájem jen málo odlišné exempláře tohoto vozu. Pravda je ovšem taková, že kabriolet T 600 K byl a je jen jeden a můžeme být velice rádi, že se dochoval do dnešních dnů, navíc v kopřivnickém muzeu. Ale popořádku. Po úpravách a doplnění výbavy (např. o autorádio Tesla) si kabriolet, který údajně krátce coby svůj osobní vůz používal pan Sodomka, vyhlédli soudruzi z výboru pro oslavy 70. narozenin Josifa Vissarionoviče Stalina. Spolu s dalšími dary byl unikátní vůz deset dní vystaven v pražském Veletržním paláci, aby pak v prosinci 1949 putoval do Moskvy, kde jej slavnostně převzal sovětský vůdce. Traduje se ovšem, že se „generalissimus“ v otevřeném Tatra-planu nikdy nesvezl, kabriolet zůstal stát v kremelských garážích.

Po Stalinově smrti na jaře 1953 byl stejně jako další automobily milovaného vůdce na čas umístěn ve vzpomínkové expozici, která ovšem nepřežila táni destalinizace. Ve druhé polovině padesátých let se z kabrioletu stal služební vůz jedné z moskevských klinik (prý mu k tomu určení pomohla jeho sanitku připomínající barva laku), později prošel rukama několika soukromých majitelů. Poslední z nich, ing. Gradov, v roce 1976 po dlouhých jednáních přistoupil na výměnu unikátního automobilu za mírně ojetou Tatru 603, a tak se kabriolet vrátil do Kopřivnice. Údajně havárie, ale také nepříliš šetrné zacházení na něm zanechaly četné stopy, z nichž většina byla postupně - s větším nebo menším úspěchem - zahlazena.

V roce 1987 se stal Tatra-plan T 600 K jednou z hvězd výroční rallye mezi Vidní a Kopřivnicí, od té doby reprezentoval svoji značku při řadě dalších příležitostí - mimo jiné na loňské výstavě Rétromobile v Paříži, kde sklídl mimořádný úspěch. Pro nás je ovšem nejdůležitější, že tenhle poslední vskutku mistrovský výtvar karosárny Sodomka máme na dosah a pokud se nám zache, můžeme se za ním - stejně jako za mnoha dalšími krasavci značky Tatra - vydat do kopřivnického muzea. ■



Takhle si Tatra-plan T 600 K můžeme prohlédnout v kopřivnickém muzeu.

Objemná záď kabrioletu ukrývá vzduchem chlazený dvoulitrový čtyřválec za nápravou.

