



Nadace Elišky Junkové

Tatru 805, tzv. modrý vůz, s nímž před lety jezdil Jiří Hanzelka, zachránil a zrenovoval zkušený terénní jezdec Karel Loprais.

dukce ve všech čtyřech kolech umožnily zvětšit světlou výšku podvozku na 400 mm. Tatra 805 jezdila v běžném provozu s pohonem zadních kol, při jízdě v terénu se uplatnil i pohon předních kol, který spolu se závěry diferenciálů a přídatnou převodovkou dovoloval

Toulavé Tatry 805

Inženýři Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund oslavili 22. dubna padesáté výročí startu ke své první velké cestě Afrikou a Amerikou, kterou uskutečnili v letech 1947 až 1950 s vozem Tatra 87. Na druhou výpravu do Asie vyrazili opět 22. dubna, a to v roce 1959, v početnější sestavě a se dvěma speciálně postavenými vozy Tatra 805. Právě jim věnujeme dnešní historickou dvoustranu.

Lehký terénní nákladní vůz Tatra 805 byl v roce 1955 prvním sériovým vozem poháněným vzduchem chlazeným dvouapůllitrovým motorem V8 typu 603 s rozvodem OHV. „Osmsetpětka“ měla tradičně řešený podvozek kopřivnické koncepce, tedy páteřový rám s centrální nosnou rourou a výkyvnými polonápravami. Ty však byly odpruženy podélnými zkrutnými tyčemi. Na motor uložený podélně před přední nápravou navazovala čtyřstupňová převodovka doplněná dvoustupňovou přídatnou převodovkou, obě nápravy byly vybaveny zvěrem diferenciálu a přídatné re-

Srpen 1961: Tatra se prodírá cejlonskou cestou-kecestou, za volantem je tentokrát Jiří Hanzelka, na střeše Miroslav Dryák.

Tatra 805, tzv. červený vůz, v němž jezdili Miroslavové Zikmund a Dryák, je k vidění v kopřivnickém muzeu.



zdořovat stoupání až 69%. Tatra 805, k jejíž historii se na stránkách AR ještě vrátíme, měla dost pohnutý osud - její výroba byla nejdříve direktivně převedena do AZNP v Mladé Boleslavi, později do pížeňské Škodovky. Celkem do roku 1960 vzniklo přes sedm tisíc automobilů tohoto typu, nás však pro tentokrát zajímají jen dva skříňové „speciály“, které pro asijskou výpravu inženýrů Hanzelky a Zikmunda vznikly v roce 1958 v Kopřivnici, ve vývojovém oddělení automobilky Tatra. Přípravy na druhou velkou expedici H + Z byly důkladné a svým způsobem i velkorysé. Kromě obou nadšených cestovatelů, jejichž cestopisy mezitím hltali snad všichni kluci v Československu (a v překladech i daleko za hranicemi), tvořili expediční tým i dva další muži - řidič a mechanik v jedné osobě, a také



Tři chlapi a znovuzrozená Tatra 805: zleva stojí Jiří Hanzelka, Karel Loprais a Miroslav Zikmund.

Expediční Tatra 805 na archivním snímku z roku 1958, ještě s malým přívěsem na 750 kg nákladu.

obou vozech, nebyla v Kopřivnici k nalezení dokumentace o těchto výjimečných, i když ne zrovna povedených automobilech. „Byly to krápy k pohledání“, říká po letech Jiří Hanzelka, zatímco Miroslav Zikmund soudí: „Nebýt toho, že jsme měli s sebou mechaniky z Tatry, tak bychom snad dodnes nedojeli!“. Ale abychom toulavým „osmsetpětkám“ nekřivdili, připomeňme, že byly postupně odlehčovány - takže už v Indii se jejich celkovou hmotností podařilo snížit asi na 5200 kg u modrého a na necelých 4900 kg u červeného vozu, jenže podle technických podmínek výrobce by bývala celková hmotnost pro jízdu v terénu neměla překročit 4700 kg! Postupně se za pochodu měnily někte-

lékař. O zdraví svých kolegů (ale také o mnoho jiných věcí včetně kuchyně a střídání za volantem) se staral MUDr. Robert Vít, jehož v roce 1961 na Cejlonu vystřídal MUDr. Josef Korynta, mechanikem a nejzkušenějším řidičem výpravy byl Oldřich Chalupa, mistr montážní dílny kopřivnického vývoje a světa znalý bývalý mechanik jedné z našich válečných perutí v britských RAF. Zúčastnil se od počátku stavby i jízdních zkoušek obou expedičních „osmsetpětek“, znal je doslova do šroubku a užil si s nimi své až do října 1960, kdy ho v Indii vystřídal neméně zkušený pracovník vývoje Miroslav Dryák. Ten pak během dalších čtyř let absolvoval všechny peripetie nesnadného putování na horských cestách Nepálu, napříč Indonésií, deštěm rozbahněnou Sumatrou i lidnatým Japonskem, až po poněkud problematický návrat tehdejšími Sovětským svazem. Ale vraťme se k automobilům.

V Kopřivnici oba vozy vznikaly souběžně, na téměř sériových podvozcích T 805, jen motor byl naladěn na vyšší výkon. Původně byl zvolen dvoukarburátorový motor T 603 F o výkonu 100 koní (74 kW), s odsávacím chlazením podobným jako u osobní Tatry 603, nakonec však zůstalo u kompromisního řešení s jedním karburátorem a tlačnými větráky - výkon se patrně pohyboval okolo 80 až 85 koní (59 až 63 kW) a točivý moment dosahoval největší hodnoty přes 160 N.m při 3000 min⁻¹.

Podvozky se standardním rozvorem 2,7 m byly opatřeny doslova na míru stříženými 4,4 m dlouhými karoseriemi úhledných tvarů, jejichž interiér byl rozdělen do tří částí. Vpředu byla dvoumístná trambusová kabina s krytem motoru mezi sedadly a posuvné dveře umožňovaly průchod do střední obývací části vozu, která měla mj. i odsouvací díl střechy. Zád s dveřmi uprostřed skrývala pracovní prostor, jehož část bylo možno proměnit v temnou komoru. Nádrže uložené pod podlahou pojmuly 270 litrů paliva. Každý z vozů byl vybaven jednonápravovým přívěsem s užitečnou hmotností 750 kg (přívěsy vyrobily vysokomýtkové Továrny hasičích zařízení, n.p.) Výstroj a výbava byly bohaté, včetně vysílaček a mnoha dalších věcí, mimo jiné i osobitě řešených navijáků upravených ze spouštěče motorů z letounu Iljušin IL-14. Brzy



Dvaasedmdesátiletý Miroslav Dryák dodnes pracuje v muzeu značky Tatra a u „svě osmsetpětky“ si rád zavzpomíná na asijské putování.

se však ukázalo, že tohle všechno váží o moc víc, než by bylo vhodné a možné - neboť už bohatě vybavená skříňová karoserie ze solidního ocelového plechu sama o sobě téměř vyčerpala původní limit užitečné hmotnosti. Není bez zajímavosti, že už brzy po skončení expedice, jež se potýkala s mnoha a mnoha technickými problémy na

ré součásti. Při asi šestitýdenní zastávce v Indii byly původní (mezitím roztržené) skříňové převodovky z lehké slitiny nahrazeny novými z odolnější ocelolityny, trápení s kmitáním předních kol přenášeným do volantů pomohly překonat třecí tlumiče namontované v roce 1962 na čepy řízení, nemluvě o mnoha dalších úpravách. Oba vozy však prokázaly skvělé schopnosti při jízdě v náročném terénu, právě tak v Nepálu jako v Indonésii, přičemž nejnáročnější zkoušky úspěšně složily při vzájemném vyprošťování a překonávání silně rozbahněného terénu na Cejlonu a zejména na Sumatře. Celá asijská výprava trvala pět a půl roku, „osmsetpětky“ při ní najely asi 76 tisíc kilometrů a své posádky dovezly zpátky do Prahy, navzdory již zmíněným potížím.

V každém případě dnes obě expediční Tatry 805 patří do zlatého fondu naší automobilové historie a můžeme být šťastni, že se vůbec dochovaly. Červený vůz po letech služeb ve vývoji Tatry skončil svoji pouť v kopřivnickém muzeu, modrou „osmsetpětku“ před pár roky zachránil dakarský matador Karel Loprais a za pomoci přátel a svých dvou synů ji z ruiny proměnil ve skvost právě k letošnímu jubileu nezapomenutelné a dosud nepřekonané dvojice H + Z. **JAN TUČEK**