

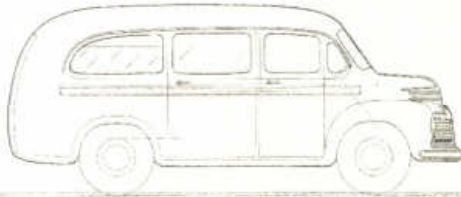


Nadace Elišky Junkové

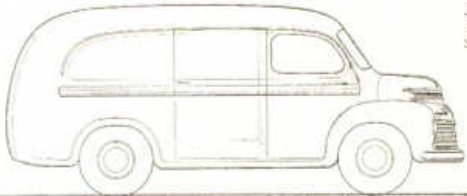
Kopřivnický prototyp
pikapu Tatra 201
s přezdívkou *Dakota* (1949)

▼ Tahle sanitka T 201 vznikla jen
retuší fotografie vozu Tatraplan

Foto Tatra



Návrh prostorného sanitního automobilu
T 201 vytvořený v Karose



Ve stejném stylu navrhli ve Vysokém Mýtě
i dodávkový vůz T 201

Kresby Karosa

BYLO, NEBYLO



Foto Tatra

Jediná sanitka T 201 dokončená v Jaroměři
počátkem roku 1950



Foto Karosa

Počátkem padesátých let
se měla Tatra 201
stát jedním z pilířů
tuzemské
automobilové výroby.
Zůstalo však jen u prototypů...

JAN TUČEK

Projekt T 201 se zrodil v roce 1948 v době, kdy v Kopřivnici horko těžko chystali výrobu nového osobního vozu původně označovaného jako T 107 a po řadě úprav přejmenovaného na T 600 Tatraplan. Automobil s aerodynamicky tvarovanou karosérií a vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem 1952 cm³ v zádi slavil premiéru v říjnu 1947 na Pražském autosalonu, do výroby se však dostal až o rok později. Jeho nešťastný osud poznamenaný nuceným přestěhováním výroby do Mladé Boleslavi a jejím zastavením v červnu 1952 je dobře znám. Na souběžně vyvíjenou T 201 se však už téměř zapomnělo. Dvojka na počátku typového označení signalizovala, že mělo jít o lehký užitkový auto-

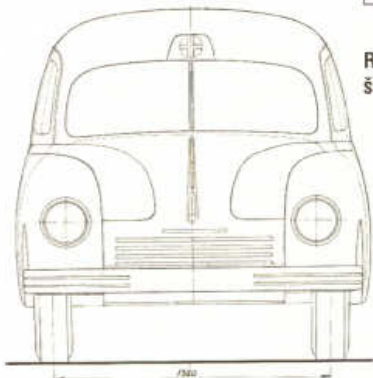
mobil, projekt však vedle dodávkových a sanitních verzí počítal i s prostorným služebním vozem pro šest cestujících. Ale nepředbíhejme. Zásadní rozdíl spočíval v tom, že *dvěstějednička* sice převzala plochý čtyřválec z Tatraplanu, ale přemístěný dopředu, před přední nápravu. Vzduchem chlazený boxer byl pro tento účel otočen čelem vzad, směrem dozadu na něj navazovala spojka a čtyřstupňová převodovka, dále pak spojovací hřídel, přenášející točivý moment k rozvodovce zadní nápravy. Kopřivnickou klasiku připomínal páteřový rám s centrální nosnou rourou, všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena.

Přední na dvojici nad sebou umístěných příčných listových per, zadní na výkvných polonápravách, doplněných příčným listovým perem. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, řízení bylo hřebenové.

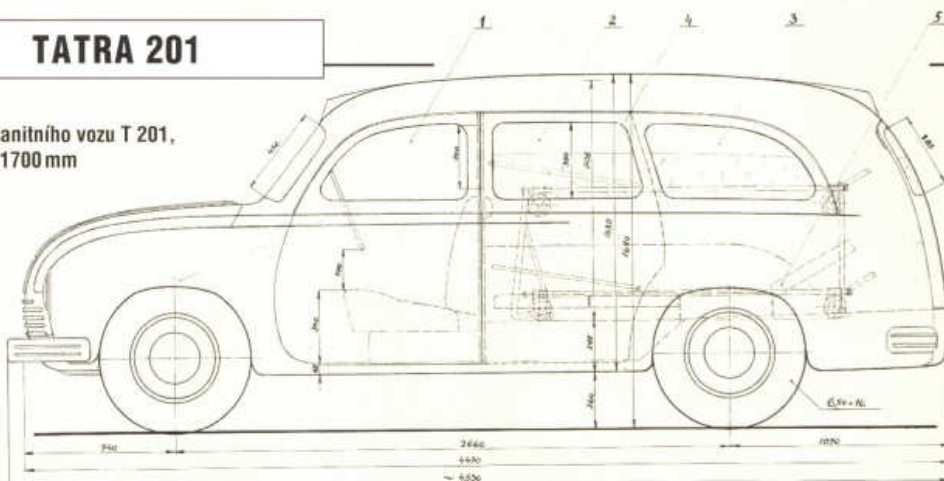
První prototyp T 201 dokončený v Kopřivnici roku 1949 měl poněkud bizarní vzhled. Příd karoserie byla na první pohled shodná s vozem Tatraplan, na ni navazovala krátká budka se zaoblenou střešou. Zatímco boky střední a zadní části karoserie tvořily upravené výlisky převzaté z T 600, směrem vzhůru se tyčila korba s bočnicemi tvořenými kovovým rámem a dřevěnou výplní. Stejná konstrukce bylo i zadní čelo korby, jež se sklápělo směrem dolů. Při rozvoru náprav 2700 mm byl pikap T 201 dlouhý 4320 mm, široký 1670 mm a vysoký 1550 mm. Korba 1800 x 1400 mm měla ložnou plochu ve výšce 540 mm nad vozovkou, bočnice byly vysoké 600 mm. Náhradní kolo bylo uloženo ve vodorovné poloze pod ložnou plochou, mezi kabinou a pravým zadním podběhem.



TATRA 201



Rozměry sanitního vozu T 201, šířka byla 1700 mm

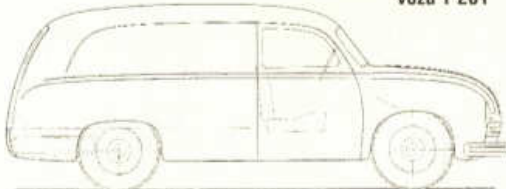


Sanitní T 201 měla na pravém boku dvoje dveře, na levém jen jednu

Foto: Karosa

Pro svůj poněkud letecký vzhled (ale údajně také kvůli zvuku motoru) dostal vůz přezdívku *Dakota*. Sloužil ve vnitropodnikové dopravě a zřejmě zůstal jedináčkem. Jen na papíře se zrodily dvě další v Kopřivnici plánované verze T 201. Zaoblená jednolůžková sanitka se zakrytými zadními koly měla mít rozvor 2650 mm, zadní převis prodloužený na 955 mm a celkovou délku 4465 mm. Náhradní kolo tentokrát konstruktéři zakreslili ve vodorovné poloze za zadní nápravu. Tvarově podobný sanitce měl být služební osobní vůz T 201 s rozvorem 2700 mm, délkou 4355 mm, šířkou 1670 mm (stejnou jako Tatraplan) a výškou 1650 mm. Podle dobového výkresu měl mít šest bočních oken, čtveř dveře a tři řady sedadel za sebou, na nichž měla šestice cestujících sedět podle vzorce 2+2+2. Dvě menší sedadla druhé řady byla sklopná. Podle výkresu vůz neměl mít téměř žádný zavazadlový prostor, místo za třetí řadou sedadel vyplňovala dvojice svisle postavených náhradních kol. Palivová nádrž byla ve všech případech vpředu, u zadní stěny motorového prostoru. V létě 1949 se začal rodit druhý prototyp, sanitní vůz T 201. Na jeho stavbě se výraznou měrou podílel nově utvořený národní podnik Karosa se sídlem ve Vysokém Mýtě, který

Tvarově podobný sanitce byl i návrh dodávkového vozu T 201



sdužoval řadu znárodněných karosáren. V té době jej ještě řídil bývalý majitel vysokomýtské karosárny Josef Sodomka. Dřevěnou kostru sanitky T 201 zhotovili v Rousínově, v někdejší závodech bratří Lepilů, oplechování a montáž vozu však už nebyli schopni v požadovaném termínu zvládnout, a tak stavba sanitky pokračovala v Jaroměři, v bývalé karosárně Hartmann. Tam vůz dokončili počátkem roku 1950. Měl rozvor 2660 mm, rozchod 1320/1360 mm a délku 4530 mm. V levém boku karoserie byly jen jedny dveře u řidiče a za nimi stahovací boční okno, v pravém boku byly dvoje dveře. Dvoukřídlé dveře v zadní stěně byly široké 1200 mm. V sanitním prostoru dlouhém 2075 mm byla vlevo dvě lůžka nad sebou, vpravo vedle nich dvě sklopná sedadla, z nichž se dalo složit třetí lehátko pro pacienta. Na podzim roku 1950, souběžně s rozhodnutím o převedení výroby osobních vozů T 600



Palubní deska sanitky T 201 odpovídala sériovému vozu Tatraplan



Kopřivnická tradice; kapota se odklápěla spolu s předními blatníky

Tatraplan z Kopřivnice do Mladé Boleslavi, se objevily plány na výrobu automobilů T 201 v AZNP. Ministerstvo národní obrany tehdy prosazovalo tezi, že všechny automobily (tedy i osobní) by měly mít motory chlazené vzduchem. Jedna z variant dalšího vývoje výroby v AZNP počítala pouze s automobily T 600 a T 201 se vzduchem chlazeným čtyřválcem 1952 cm³ o výkonu 52 k (38 kW), v prvním případě uloženým vzadu, ve druhém vpředu. Náběh výroby T 201 byl v Mladé Boleslavi naplánován na duben 1952, do konce roku mělo vzniknout 1800 kusů. Po neúspěchu a rychlém ukončení výroby vozů Tatraplan v Mladé Boleslavi už na realizaci plánů spojených s T 201 nedošlo, do výroby šla Škoda 1200 Sedan s kapalinou chlazeným řadovým čtyřválcem 1221 cm³. V Kopřivnici se v té době vyráběly už jen nákladní vozy a Tatra 201 se ocitla v postavení mimo hru. ■