



Ženeva, březen 1949: vpravo vpředu kabriolet Tatrapian s karosérií Sodomka



KUPÉ A KABRIOLET

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

Tatrapian se v roce 1949 objevil ve dvou atraktivních karosářských verzích. V Kopřivnici vznikla dvě dvoudveřová kupé T 601 a ve Vysokém Mýtě, v nedávno znárodněné karosárně Sodomka, zhotovili elegantní kabriolet T 600 K.

Především ke sportovnímu nasazení, ale také ke zkouškám motorů byla určena dvě kupé s typovým označením T 601. Měla odlehčenou dvoudveřovou karosérii s povrchovými díly z hliníkového plechu, podlaha i nosný skelet byly nadále ocelové. Od svých sériových sourozenců se kupé odlišovala mimo jiné objemnější záď se zvětšenými klenutými zadními okénky a výraznější „ploutví“. Zmínku zaslouží i nově tvarované nárazníky a kryty zadních kol. Na rozdíl od T 600 nemělo kupé otvory přivádějící vzduch do motorového prostoru nahoře



Jedno ze dvou kupé T 601 ročníku 1949 v původním stříbrném zbarvení



Tatrapian v provedení kupé T 601 měl klenutější záď a větší zadní okénka



V sezóně 1950 už měla kupé T 601 MC béžovo-hnědou barevnou kombinaci



Spolu s montáží motoru V8 dostalo kupé na kapotu dvě větrací mřížky (1953)

u zadního okraje střechy, ale na bocích, za zadními bočními okny. Použitím hliníkových plechů se podařilo snížit hmotnost vozu o více než 100 kg, k hranici 1100 kg. Poháněcí ústrojí kupé T 601 se jen málo lišilo od sériového vozu. Vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHV o objemu 1952 cm³ s protilehlými páry válců, dvěma karburátory a chladičem oleje v přední části dával v soutěžním provedení výkon kolem 62 k (46 kW). Čtyřstupňová převodovka i rozvodovka byly sériové.

Kupé si zachovalo rozvor náprav 2700 mm, bylo dlouhé 4542 mm, široké 1670 mm a vysoké 1520 mm. Na šestnáctipalcových kolech nesoucích pneumatiky rozměru 6,00 – 16 dosahovalo největší rychlosti 140 km/h a průměrně spotřebovalo 12 až 13 l benzínu na 100 km. V přední mělo palivovou nádrž s objemem zvětšeným na 62 l. V sezóně 1949 měly vozy T 601 stříbrnou barvu karoserie a jeden z nich vybojoval koncem srpna cenné vítězství v Meziná-

rodní rakouské Alpské jízdě 1949. Řídil jej Karel Vrdlovec, který nejen že vyhrál třídu dvoulitrových cestovních vozů, ale nasbíral i absolutně nejvyšší počet kladných bodů. Úspěch značky Tatra v Alpské jízdě 1949 znásobila trojice továrních vozů T 600, s nimiž Alois Kopečný, Adolf Veřmiřovský a Josef Chovanec obsadili za Vrdlovcem 2. až 4. místo ve dvoulitrové třídě.

Dobové snímky prozrazují, že tyto na první pohled čtyřdveřové automobily neměly na zadních dveřích kliky, ani obvyklé prohlubně pro ně. Zdá se, že zadní dveře byly kvůli zvýšení tuhosti karoserie přivařeny, takže šlo vlastně o improvizovaná dvoudveřová kupé.

Kupé T 601 je dodnes známé pod označením Monte Carlo. Připomíná, že se tyto vozy měly zúčastnit Rallye Monte Carlo 1950. Ve startovní listině s nimi figurovali Ivan Hodáč s nizozemským spolujezdcem C. A. Bijlardem (startovní číslo 268) a Bruno Sojka s Karlem Vrdlovcem (273). Třetí

Karel Vrdlovec s vozem T 601 uhání pro vítězství v Alpské jízdě 1949

Sodomkův kabriolet T 600 K před vysokomýtským kostelem svatého Vavřince. I s nataženou střechou působil kabriolet Tatraplan elegantním dojmem

Tatraplan, čtyřdveřový vůz dvojice Alois Kopečný – S. Kohout, měl přiděleno startovní číslo 252. Nakonec však – údajně kvůli administrativnímu nedopatření – žádání ze zmíněných posádek startovat nemohla. Nebo spíš nesměla?

Pro sezónu 1950 dostala kupé T 601 nové barevné provedení, béžové blatníky a boky a hnědou přední kapotu, horní část kabiny i víko motorového prostoru. V této podobě úspěšně absolvovala západoevropskou Rallye Interlaken. Stejně zbarvení měl i vůz T 601, s nímž Alois Kopečný vyhrál v červnu 1951 dvoulitrovou třídu při Alpské jízdě a získal druhý nejvyšší počet kladných bodů ze všech soutěžících.

V roce 1953 se kupé T 601 dočkalo montáže osmiválce T 603, přesněji motoru V8 o objemu 2545 cm³ a výkonu 95 k (70 kW), s nímž dosahovalo rychlosti 160 km/h. Zád kupé přitom ozdobila dvojice obdélníkových větracích mřížek. V říjnu 1953 byla do kupé zamontována závodní verze





osmiválce vyladěná na 120 k (88 kW). Při rekordních jízdách na silnici pod Barrandovem mu naměřili rychlost přes 176 km/h. Jedno ze dvou kupé T 601 Monte Carlo s kosmetickými úpravami a motorem V8 je dodnes k vidění v kopřivnickém muzeu. Odpočívá tam i unikátní čtyřmístný kabriolet Tatraplan s karosérií Sodomka.

Znárodněnou vysokomýtskou karosárnu ještě v letech 1948 až 1950 vedl syn zakladatele podniku Josef Sodomka mladší (1904 – 1965). Navzdory radikálně změněným poměrům se snažil obnovit výrobu automobilových karosérií. Na přelomu let 1948 a 1949 tak za pouhé dva měsíce vznikl čtyřmístný dvoudveřový kabriolet postavený na podlahové plošině vozu Tatraplan s rozvorem 2700 mm. Otevřená pontonová karosérie obličej tvaru měla delší přední i zadní převis a byla o 190 mm širší než sériový vůz. Kabriolet byl dlouhý 5010 mm, široký 1860 mm a s nataženou střechou vysoký 1540 mm.

Měl třídielné čelní sklo se širokou střední částí, na niž po stranách navazovaly zaoblené rohové díly. Vpředu na dveřích byla

trojúhelníková okénka, čtveřice bočních oken se obešla bez rámu a dala se zcela stáhnout do dveří a boků karoserie. Textilní střecha se skládala do prohlubně za zadním sedadlem. Otevřený vůz dostal specifickou palubní desku, volant se dvěma příčkami a kůži čalouněná sedadla.

Rozměrné oblé víko motorového prostoru se otvíralo zvnitřku vozu, pákou u levého zadního sedadla. Původně byl kabriolet vybaven standardním čtyřválcem T 600 o objemu 1952 cm³ o výkonu 52 k (38 kW), později údajně dostal motor ve sportovní úpravě vyladěný k hranici 70 k (51 kW).

Otevřený Tatraplan s karosérií Sodomka byl v březnu 1949 vystaven na ženevském autosalonu, kde se těšil velké přízni publika i odborníků. Během jara 1949 úspěšně absolvoval zkušební jízdy a Josef Sodomka jej opakovaně předváděl vládním činitelům, zejména premiérovi Antonínu Zápotockému, ministru kultury Zdeňkovi Nejedlému a ministru informací Václavu Kopeckému, známému příznivci kopřivnické značky. Naděje na zakázkovou výrobu, např. pro československá diplomatická

V Kopřivnici v únoru 1949: kabriolet před cestou na ženevský autosalon

a obchodní zastoupení v zahraničí, však záhy pohasly. Místo toho prošel kabriolet na podzim 1949 menšími úpravami, dostal novou střechu a jeho výbavu obohatil radiopřijímač Tesla. Byl totiž vybrán jako jeden z darů pro sovětského vůdce Josifa Vissarionoviče Stalina, který v prosinci 1949 slavil sedmdesátiny. Spolu s ostatními dary byl vůz před odesláním do Moskvy týden vystaven ve Strojnické hale výstaviště v Praze-Holešovicích. Traduje se, že sám Stalin se v kabrioletu nikdy nesvezl, po jeho smrti v roce 1953 byl vůz umístěn v pamětní expozici a v období destalinizace byl po roce 1956 předán do služeb jedné moskevské kliniky. Později vystřídal několik majitelů, z nichž poslední, jistý Ing. Gradov, jej v roce 1976 kopřivnické automobilce vrátil výměnou za mírně ojetou Tatra 603.

Renovovaný kabriolet T 600 K se v červenci 1987 zúčastnil jízdy veteránů z Vídně do Kopřivnice, pořádané k 90. výročí kopřivnických automobilů, a v únoru 1999 se stal jednou z hvězd pařížské výstavy Rétromobile. ■

Na výstavě darů pro Stalina v prosinci 1949 v holešovické Strojnické hale



Kabriolet Tatraplan na jaře 1949 s poznávací značkou okresu Vysoké Mýto

