

Zapomenuté sanitky Tatra

Mezi dnes už téměř zapomenuté kuriozity se řadí tři sanitní automobily značky Tatra postavené v letech 1949, 1963 a 1984. Společné mají to, že zůstaly unikáty.



Sanitní Tatra 201 vznikla v roce 1949 v jediném exempláři

Tatra 201

Prvním novým osobním vozem Tatra poválečné éry byl Tatraplan představený v říjnu 1947 na pražském autosalonu. Elegantní automobil aerodynamických tvarů poháněl vzadu uložený vzduchem chlazený plochý čtyřválec

o objemu 1,95 l a výkonu 52 k (38 kW). V roce 1949 se Tatraplan začal vyvážet do zahraničí a ze Švýcarska přišla poptávka na z něj odvozený dodávkový a sanitní automobil. Odpovědí na ni byl projekt T 201, jenž tvarově navazoval na Tatraplan, měl však zcela jinou koncepci umožňující získat potřebný pro-

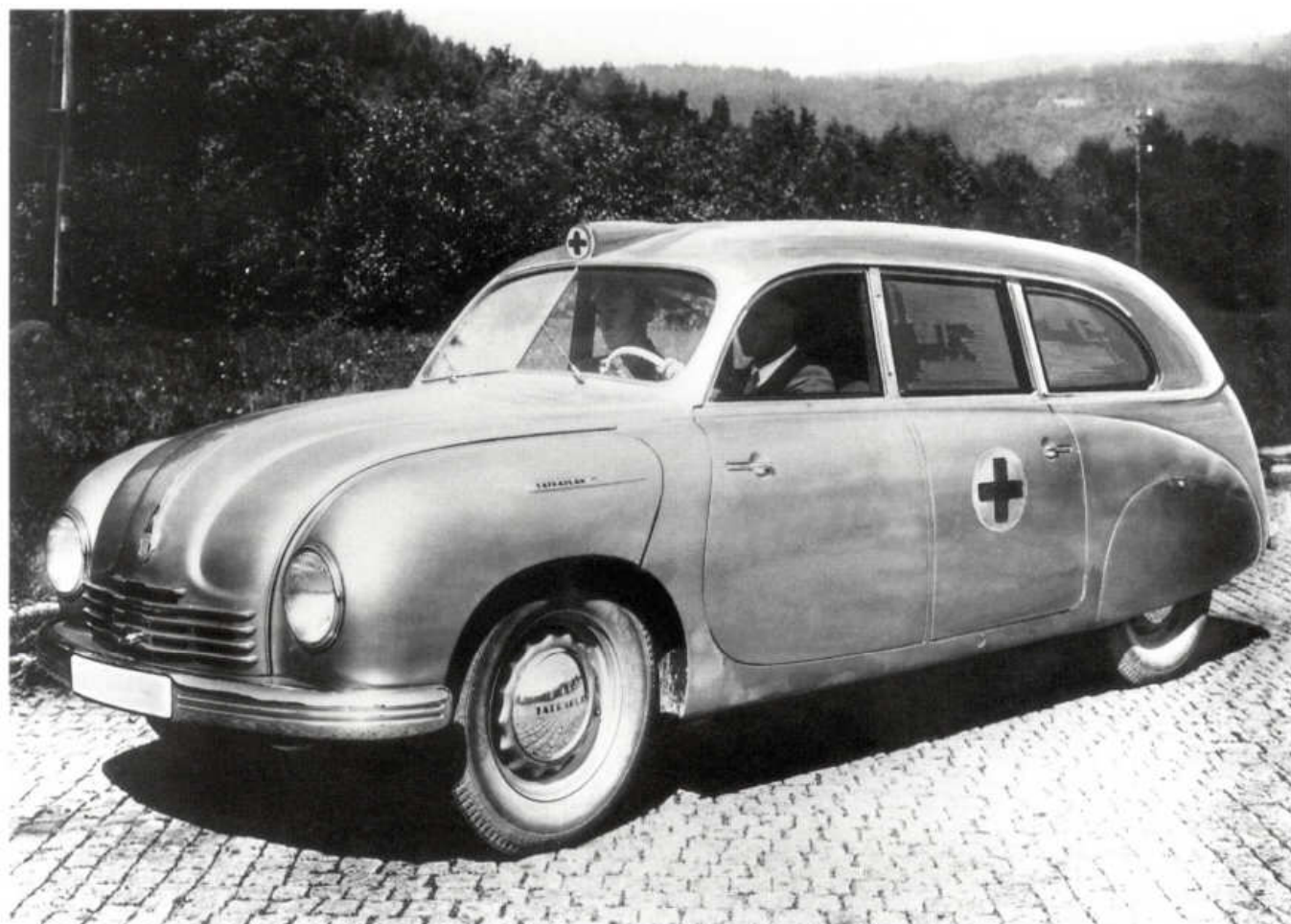
stor v zadní části karoserie. Vzduchem chlazený čtyřválec se přestěhoval dopředu, před přední nápravu, odkud prostřednictvím čtyřstupňové převodovky a spojovacího hřídele poháněl zadní kola nesená výkyvnými poionápravami. Byl to vlastně pokus o návrat k tradiční koncepci vozů Tatra 57, 75 a dalších.

Stavbu sanitního vozu Tatra 201 dostala za úkol karosárna v Rousínově, někdejší firma Bratři Lepilové a spol., jež se po znárodnění v červnu 1948 stala součástí podniku Karosa. Ten vznikl ve stejné době znárodněním proslulé vysokomýtské karosárny Josefa Sodomky, k níž byly přičleněny další menší závody z téhož oboru. V Rousínově zhotovili kostru karoserie smíšené konstrukce složené z dřevěných a kovových prvků, šibeniční termín dokončení sanitky před koncem roku 1949 však nebyli schopni splnit. A tak v listopadu 1949 rozpracovanou sanitku narychlo převezli z Rousínova do Jaroměře, do dřívější karosárny Hartman a synové, nyní dalšího z pobočných závodů n.p. Karosa. Tam během šesti týdnů dokázali karoserii dostavět, nalakovat a vybavit vším potřebným, takže před Silvestrem 1949 byla stříbřitá sanitka hotová.

Při rozvoru náprav 2660 mm byla sanitní T 201 dlouhá 4530 mm, široká 1700 mm a vysoká 1670 mm. Zaoblená před karoserie tvarově připomínající Tatraplan se odklápěla vzhůru i s blatníky, což usnadňovalo přístup k motoru. Na levém boku měla sanitka jen jedny dveře u řidiče, na pravém byly dvoje za sebou. Oboje přední dveře byly zavěšeny vzadu, na středním sloupku, druhé dveře vpravo byly zavěšeny vpředu. V zadní stěně karoserie byly dvoukřídlé dveře o celkové šířce 1200 mm. Řidič a spolujezdec měli za zády přepážku s okénkem, za níž byl 2075 mm dlouhý prostor pro pacienty a jejich doprovod. V levé části byla nad sebou dvě vyjímatelná lůžka, vpravo dvě za sebou umístěná sklopná sedadla, z nichž se dalo vytvořit lehátko pro třetího pacienta. Sanitní Tatra 201 dosahovala největší rychlosti 130 km/h a spotřebovala kolem 11 l benzínu na 100 km.

Tatra 603 AS

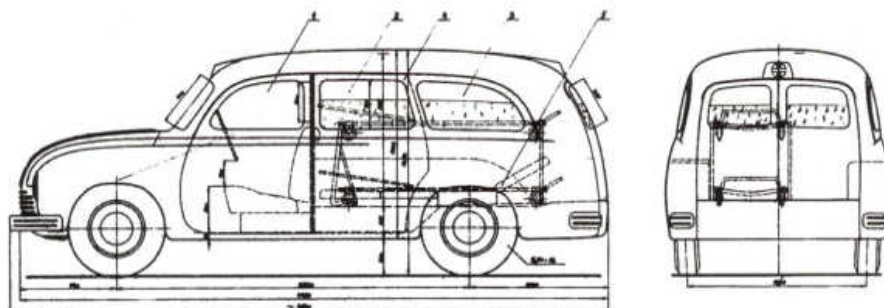
V první polovině šedesátých let se v kopřivnické automobilce zabývali projektem velké modernizace „šestsettrojky“ se zcela novou karosérií a označením Tatra 603 A. Vedle sedanu se



Původní návrh sanitky T 201 se zakrytými zadními koly

stupňovitou zádí se pustili i do stavby pětidveřového kombi STW, z něhož nakonec vznikla sanitka určená pro rychlou záchrannou službu, jež nesla označení Tatra 603 AS. Konečnou podobu tento pozoruhodný sanitní automobil se vzduchem chlazeným motorem V8 o objemu 2,5 l a výkonu 100 k (74 kW) uloženým za zadní nápravou dostal v roce 1963 v Bratislavě, v tamějším vývojovém středisku Tatry. Jeho tvůrci se přitom neváhali radit s potenciálními uživateli, lékaři bratislavské nemocnice Na Kramároch.

Maketa sanitky zhotovená v roce 1962 v Kopřivnici měla uprostřed střechy podélný výstupek, jenž se také objevil na rozestavěné karoserii. V Bratislavě tento prvek odstranili a sanitka tak získala úhlednější zevnějšek, i když za cenu ztráty několika centimetrů vnitřní výšky nad lehátkem pro pacienta. Řešení sanitního vozu s osmiválcovým motorem v zádí připomínalo kvadraturu kruhu a pohybovalo se na hraně únosného kompromisu, v podmínkách tehdejšího komunistického Československa a při vývojových a výrobních možnostech automobilky Tatra však jiná šance na



Výkres sanitní karoserie T 201 zhotovené v Karose Jaroměř



Maketa sanitního vozu Tatra 603 AS měla zvýšenou střechu



Sanitní Tatra 603 AS jezdila ve zkušebním provozu



Sanitní Tatra 603 AS v expozici kopřivnického muzea

rychlou sanitku schopnou uhánět přes 150 km/h nebyla.

Vůz pětimetrové délky s rozvorem 2750 mm byl vysoký 1550 mm, kryt motoru za zadní nápravou byl ovšem ve výšce 770 mm nad vozovkou, takže nad nosítky s pacientem zbývalo už jen 620 mm vnitřní výšky. Nemluvě o tom, že jen pár centimetrů pod lehátkem hučel a hřál vzduchem chlazený osmi-válec. Dveře v zadní stěně karoserie byly vodorovně členěné, rozměrný hor-

ní díl s oknem se vyklápěl vzhůru, menší spodní část se sklápěla dolů do vodorovné polohy.

Sanitní Tatra 603 AS prošla zkušebním provozem, stejně jako základní provedení sedanu T 603 A se ovšem do výroby nedostala a zůstala solitérem. Naštěstí se ale v proudu času neztratila a dnes – v citlivě zrenovované podobě – vypravuje svůj příběh návštěvníkům kopřivnického Technického muzea Tatra.



Zád bratislavské sanitky T 603 AS zdobil světelný pás

Tatra 624

Na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let vytvořil bývalý automobilový závodník Cyril Svoboda (1931-2003) záchranný tým Narex, který zajišťoval bezpečnost při závodech na okruzích v Československu i v okolních východoevropských zemích. Ve spolupráci s kopřivnickou automobilkou vzniklo několik vozidel Tatra 623, což byly vlastně dvoudílné „šestsettrnáctky“ vybavené hasičskou a vyprošťovací technikou. Na podzim 1983 se pak zrodil projekt rychlé sanitky Tatra 624, jejíž konstrukci a stylistické řešení navrhl designér Václav Král (1936-2005). Základem rychlého sanitního vozu určeného především k zásahům na závodních tratích byla ojetá Tatra 613, sedan pětimetrové délky s rozvorem 2980 mm

a vzduchem chlazeným motorem V8 nad zadní nápravou. Tato skutečnost tvůrce sanitky výrazně omezovala, v tehdejších podmínkách však představovala jedinou relativně schůdnou cestu.

Přestavbu karoserie provedli ve volném čase pracovníci továrny Avia Praha. Odřízli původní střechu a nahradili ji o 400 mm zvýšenou plechovou nástavbou, s níž celková výška vozu vzrostla na 1850 mm. Změnila se i zadní partie karoserie, místo pevného zadního okna bylo nad motorem nahoru vyklápěcí víko, jež otvíralo přístup do prostoru pro pacienta. Výška otvoru pro manipulaci s nosítky nepřekročila 750 mm, navíc bylo nutné nosítka zvedat do výše 900 mm nad zemí, nad víko motoru. V prostoru u hlavy, hrudníku a břicha pacienta se podařilo vytvořit vnitřní výšku 1600 mm, u nohou bylo ovšem místa jen minimálně.

Sanitní Tatra 624 týmu Narex se veřejnosti představila na jaře 1984 na autodromu v Mostě a několik dalších let pak sloužila při motoristických kláních v tuzemsku i ve spřátelených východních zemích. Kdepak asi skončila?

Text: Jan Tuček

Foto: autor a jeho archiv



Pohled do prostoru pro pacienta v sanitní T 624

Rychlá sanitka Tatra 624 záchranného týmu Narex



Návrh sanitky Tatra 624 vytvořil designér Václav Král

