

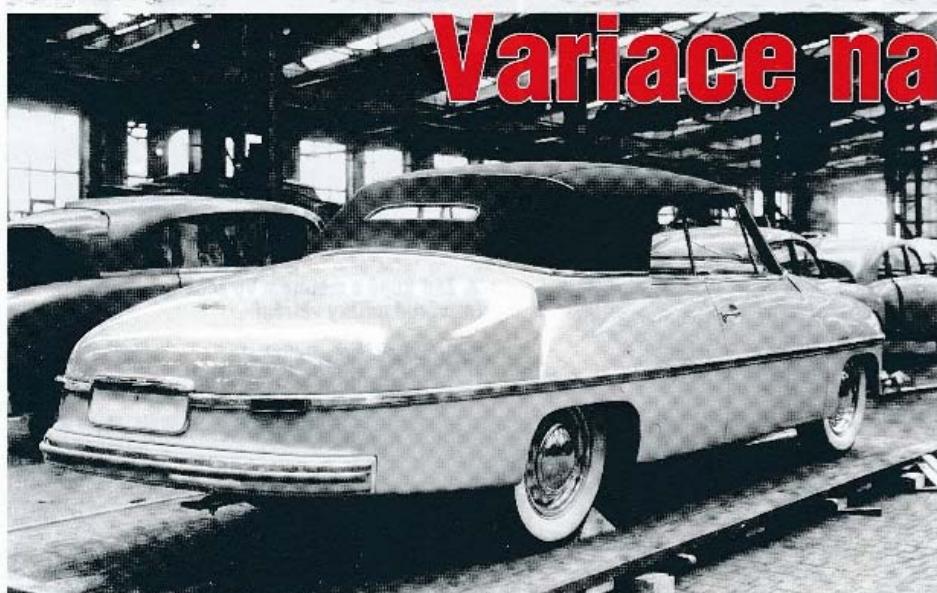


Otevřený Tatraplan na oficiálním snímku vysokomýtské karosárny

TATRAPLAN (2)



Nadace Elišky Junkové



Variace na dané téma



▲ V přídi kabrioletu byly po stranách masky vestavěny mlhovky

V Kopřivnici se kabriolet připravoval na odeslání do Ženevy



Unikátní vůz na pražské výstavě darů pro Stalina na podzim 1949

Zápotockým, ministrem informací Václavem Kopeckým a dalšími vládními činiteli, nic pozitivního z toho však nevzešlo. Otevřená pontonová karoserie měla ve srovnání s vozem Tatraplan prodloužený přední i zadní převis a byla také o poznání širší. Kabriolet byl dlouhý 5010 mm, široký 1860 mm a s nataženou střechou vysoký 1540 mm. Přední okno měl třídílné, se širokou střední částí doplněnou po obou stranách zaoblenými rohovými díly. Specifická byla i palubní deska, nově tvarovaný volant se dvěma příčkami a kůží čalouněná kom-

fortní sedadla. Boční okna neměla rámy, textilní střecha se skládala do prohlubně za zadním sedadlem, takže nerušila linie otevřeného vozu. Víko motorového prostoru se otvíralo z vnitřku vozu, pákou umístěnou vlevo u zadního sedadla. Údaje o zamontovaném motoru se v závislosti na pramenech liší, podle jedných poháněl kabriolet standardní čtyřválec o výkonu 52 k (38 kW), podle jiných to měl být motor ve sportovní úpravě naladěný na 70 k (51 kW).

Na podzim 1949 prošel kabriolet řadou menších úprav a zdokonalení, výbava byla doplněna o radiopřijímač Tesla, popelníky a další prvky. Otevřený elegán byl totiž vybrán jako jeden z darů, jež měl k prosincovým sedmdesátinám dostat sovětský vůdce Josif Vissarionovič Stalin. Vůz spolu s dalšími dary do Moskvy odcestoval, traduje se však, že se v něm knírát generalissimus nikdy nesvezl. Po Stalinově smrti na jaře 1953 byl otevřený Tatraplan na čas umístěn v pamětní expozici, po jejím zrušení sloužil na jedné z moskevských klinik. Krémovou barvou karoserie totiž soudruhům pověřeným příslušným rozhodnutím připomínal sanitku. V dalších letech kabriolet vystřídal několik majitelů a poslední z nich, jistý Ing. Grádov, jej v roce 1976 s továrnou vyměnil za mírně ojetou Tatu 603. Unikát pojmenovaný dopravní nehodou ➤➤➤

JAN TUČEK

V roce 1949 vznikly dvě zajímavé karosářské varianty vozu Tatraplan. Ve znárodněné karosárně Sodomka ve Vysokém Mýtě se zrodil elegantní kabriolet tvarově odlišný od původního vozu, zatímco v Kopřivnici postavili kupé T 601 s hliníkovou karoserií.

V době vzniku kabrioletu Tatraplan ještě vysokomýtskou karosárnou vedl syn zakladatele Josef Sodomka mladší (1904 – 1965), který se spolu s týmem zkušených karosářů snažil navázat na někdejší slávu podniku. Tentokrát už nešlo jen o to, obléknout továrnou dodaný podvozek, neboť Tatraplan měl samonosnou karoserii, a tak bylo třeba na jeho podlahové ploše s rozvorem 2700 mm zkonstruovat karoserii zcela novou. Podarilo se, kabriolet byl postaven na přelomu let 1948 a 1949 za pouhé dva měsíce a v březnu 1949 sklidil zasloužené uznání na autosalonu v Ženevě. Radost z příznivých reakcí odborníků i publiku však kalilo vědomí, že v nových poměrech nejspíš nebude šance ani na kusovou výrobu. Josef Sodomka se sice snažil kabriolet a schopnosti vysokomýtské karosárny propagovat na jaře 1949 při setkáních s předsedou vlády Antonínem



▲ Výrazně zaoblená záď kupé T 601 Monte Carlo v původní podobě



Kupé T 601 Monte Carlo v prvním provedení z roku 1949



▲ Záď kupé s motorem V8 zdobily rozmněné mřížky větrání

Kupé T 601 MC se dočkalo i montáže motoru V8 typu T 603



Návrh sanitního vozu T 201 klasické koncepcie s motorem vpředu

Prototyp sanitky T 201 byl dokončen na přelomu let 1949 a 1950



a zubem času se tak vrátil do Kopřivnice, kde se jej snažili přiblížit původnímu stavu.

Pro předpokládaný start v Rallye Monte Carlo postavili v roce 1949 v Kopřivnici čtyřmístné kupé T 601, dvoudveřový Tatraplan s odlehčenou hliníkovou karoserií a nově tvarovanou zadí. Slavné rallye se sice nikdy nezúčastnil, pojmenování Monte Carlo mu však zůstalo. Výrazně zaoblená zadní záď kupé byla opatřena většími okénky než u sériového vozu, otvory pro přívod vzduchu do motorového prostoru byly tentokrát za zadními bočními okny a jejich šířka se dala nastavovat. Vůz s pohotovostní hmotností sníženou k hranici 1100 kg jezdil zpočátku se čtyřválcovým motorem, jehož výkon byl postupně zvyšován, v roce 1953 pak dostal osmiválec 2545 cm³ nalaďený na 95 k (70 kW), s nímž jezdil přes 160 km/h. Při rekordní jízdě na podzim 1953, kdy do něj byl přechodně zamontován závodní osmiválec s výkonom

120 k (88 kW), mu naměřili rychlosť 176,7 km/h. Kupé vybavené motorem V8 mělo na zadní pod okénky dvě svíle orientované obdélníkové mřížky, jež kryly výdechy vzdachu vycházejícího z motorového prostoru. V této podobě se Tatraplan Monte Carlo dodnes dochoval v kopřivnickém muzeu. V letech 1949 a 1950 vzniklo několik prototypů s označením T 201 a přední partii karoserie nápadně připomínající Tatraplan. Vzduchem chlazený plochý čtyřválec 1952 cm³ však byl tentokrát otočen o 180° a umístěn před přední nápravou, přičemž prostřednictvím čtyřstupňové převodovky a spojovacího hřidele poháněl tuhou zadní nápravu. V Kopřivnici postavili také pikap T 201 s dvoumístnou kabinou a otevřenou ložnou plochou, který si vysloužil přezdívku *Dakota*, údajně existoval také podobně řešený vůz s uzavřenou dodávkovou karoserií. Na přelomu let 1949 a 1950 vznikl sanitní vůz T 201, jenž měl

před přední nápravou dvoukarburátorovou verzi čtyřválce z Tatraplanu. Kapota motoru se otvírala spolu s větší částí blatníků, podobně jako u slavné Hadimršky T 57. Kostra karoserie sanitky vznikla v karosárně v Rousínově, vnější oplechování, konečnou montáž a vystrojení vozu provedla karosárná v Jaroměři (oba závody byly po znárodnění přičleněny k vysokomýtskému podniku Karosa). Na papíru existoval i projekt osobního vozu T 201 klasické koncepcie se třemi řadami sedadel, šesti bočními okny a téměř svíle zadní stěny karoserie. Vůz s rozvorem 2700 mm měl být dlouhý 4355 mm, široký 1670 mm a vysoký 1650 mm; sedadla v prostřední řadě měla být menší a sklopitelná. Projekt T 201 byl spolu s vozem Tatraplan přizkazem shora převeden do AZNP Mladá Boleslav a v dobových plánech se počítalo s produkcí až 12 tisíc automobilů tohoto typu ročně. K jeho výrobě ovšem nikdy nedošlo. ■