

Tatra - od Hadimršky k šestsettrojce

Tatra Kopřivnice

Automobilka se po druhé světové válce potýkala s řadou těžkostí. Řady technických a hospodářských pracovníků citelně prořídly. Mnozí zkušení a schopní odešli, a zaměstnanci německé národnosti byli odsunuti. Zpočátku se vyráběly typy T 87 a T 57 B předválečné konstrukce.

Tatra 57 B

Populární Hadimrška, která v původním provedení s hladkou kapotou v tradičním tvaru „žehličky“ debutovala už na podzim 1931, se po válce vyráběla v podobě z let 1938 a 1939.



Poválečná Tatra 57 B přezdívaná Hadimrška (1946)

Čtyřmístná dvoudveřová karoserie poněkud archaických tvarů měla rozměrnou kapotu, která se odklápěla vzhůru spolu s předními blatníky, takže umožňovala velmi dobrý přístup k poháněcímu ústrojí.

„Poválečná Tatra 57 B byla na dlouho posledním kopřivnickým automobilem, určeným pro běžné motoristy.“

Dvoje široké dveře byly postaru zavěšené vzadu, mezi předním a zadním blatníkem nechybělo tradiční stupátko. Tatra 57 B byla dlouhá 4 000 mm, široká 1 550 mm a vysoká 1 520 mm. Vykazovala pohotovostní hmotnost 930 kg, dosahovala nejvyšší rychlosti 90 km/h.

Poválečná Tatra 57 B byla posledním kopřivnickým automobilem určeným pro běžné motoristy a navazujícím na tradici lidových vozů této značky z dvacátých a třicátých let. Po ukončení výroby „sedmapadesátky“ se Tatra do této kategorie už nikdy nevrátila a její doménou se staly služební vozy.

Tatra 87

Za války se aerodynamická Tatra 87 se vzduchem chlazeným motorem V 8 za zadní nápravou vyráběla jako velitelský vůz pro německé pozemní síly i letectvo.



Tatra 87 – 1948

Osmiválcové T 87 byly také prvními osobními automobily smontovanými po válce v Kopřivnici. První exempláře vznikly už v květnu 1945. Jeden ze tří prvních vozů dostal sovětský generál Andrej I. Jeremenko. Počátkem července 1945 byla předána nová Tatra 87 prezidentu E. Benešovi.

Tatra 87 měla prostornou celokovovou karoserii, v jejíž splývavé zádi ozdobené dvěma svislými sloupci vodorovných vět-

Tatra - od Hadimršky k šestsettrojce

racích štěrbin a nezbytnou „ploutví“ duněl vzduchem chlazený osmiválec OHC.

„Nejslavnější byla stříbrná „osmička“, s níž se Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund vydali v roce 1947 na dlouhé putování napříč Afrikou a Latinskou Amerikou.“

V říjnu 1947 byly na pražském autosalonu vystaveny vozy Tatra 87 s nově zaoblenou předí, které se pak vyráběly až do roku 1950. Celkem vzniklo téměř 1 700 automobilů Tatra 87, z nichž nepochybně nej-slavnější byla stříbrná „osmička“ s otevíracím dílem střechy, s níž se Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund vydali v dubnu 1947 na tři a půl roku trvající a přes 60 tisíc kilometrů dlouhé putování napříč Afrikou a Latinskou Amerikou. Jen pár týdnů po jejich návratu do vlasti se Tatra 87 přestala vyrábět, takže veškerý propagační efekt vyšel naprázdno.

Po celá padesátá léta zůstala Tatra 87 oblíbeným dopravním prostředkem vysoce postavených komunistů nejen u nás, ale i

řadě spřátelených zemí, zejména v Rumunsku, Maďarsku, Bulharsku a Polsku.



Tatra 87 s novou předí v říjnu 1948 na autosalonu v Paříži

V menších počtech se vyvážela i na západ, především do Belgie, ale také do Argentiny nebo Brazílie.

Tatraplan

Poválečný plán předpokládal, že Tatra bude perspektivně vyrábět jen terénní desetitunový nákladní vůz Tatra 111 a po ukončení výroby výběhového typu T 57 B se soustředí na nový osobní automobil střední třídy. Tím měl být vůz T 107, modernizovaná verze předválečné T 97. Ta se vyráběla jen krátce v letech 1938 a 1939 a trado-

valo se, že doplatila na koncepční a rozměrovou blízkost s projektem KdF, pozdějším vozem Volkswagen Brouk. Dokumentace vozu T 97 prý nenávratně zmizela v Německu.

Po mnoha sporech a výměnách lidí zodpovědných za vznik a vývoj nového vozu zvítězila myšlenka, že nová T 107 nemá být modernější kopií předchozí verze, ale konstrukčně jiným automobilem.



Jeden z prvních automobilů T107 ročníku 1947

Počátkem prosince 1946 byl dokončen první prototyp pojmenovaný podle dne v kalendáři Ambrož, v polovině března 1947 následoval druhý prototyp jménem Josef. Na obou se projevil závažný nedostatek, zejména problematická stabilita

Tatra - od Hadimršky k šestsettrojce

související s nevhodným řešením zadní nápravy.

Přes konstrukční a výrobní potíže byl na pražském autosalonu v říjnu 1947 představen vůz jménem Tatra-plan s úhlednou zaoblenou karosérií. První „sériový“ Tatra-plan byl vyroben 24. června 1948.



Takhle propagovala Mototechna Tatra-plan v roce 1949

V roce 1950 se výroba vozů Tatra-plan s novým označením T 600 vyšplhala na hranici dvou tisíc vozů, počátkem prosince však přišel příkaz předat produkci do AZNP Mladá Boleslav. Od listopadu 1951 se tedy Tatra-plan vyráběl v mladoboleslavské továrně, kde dostal zaoblený zadní

okraj víka motorového prostoru místo dřívějšího zašpičatělého.

„Škodováci samozřejmě vetřelce nemilovali.“

Vládou nařízené absurdní drama trvalo jen tři čtvrtě roku. Škodováci samozřejmě vetřelce nemilovali, kvalita vozů se prudce zhoršila a dosud úspěšně exportovaný Tatra-plan se stal v zahraničí prakticky neprodejným.

Ještě v roce 1949 vznikly dvě zajímavé karosářské varianty. Ve Vysokém Mýtě se zrodil elegantní čtyřmístný dvoudveřový kabriolet T 600, zatímco v Kopřivnici postavili čtyřmístné dvoudveřové kupé T 601 s hliníkovou karosérií.



Kabriolet Tatra 600 na pražské výstavě darů pro Stalina



I s nataženou střechou působil kabriolet úhledným dojmem

Pro start v Rallye Monte Carlo postavili v Kopřivnici v roce 1949 kupé T 601 s odlehčenou hliníkovou karosérií se specificky tvarovanou zádí.

„Vůz se slavné rallye nikdy nezúčastnil, pojmenování Monte Carlo mu však už zůstalo.“

Výrazně zaoblená zád' kupé byla opatřena většími okénky, svislé otvory pro přívod vzduchu do motorového prostoru byly tentokrát za zadními bočními okny a jejich šířka se dala nastavovat.

Tatra - od Hadimršky k šestsettrojce

Vůz se slavné rallye nikdy nezúčastnil, pojmenování Monte Carlo mu však už zůstalo.



Původní tvar zádě karoserie kupé Monte Carlo

Tatraplan Monte Carlo se dodnes dochoval v Kopřivnickém muzeu.

Tatra 603

Od roku 1951 nesměla Tatra podle vládního nařízení vyvíjet nové osobní automobily, měla se soustředit pouze na nákladní terénní vozy, určené především pro armádu. S tím se část pracovníků konstrukce a vývoje nehodlala smířit a tak už od léta 1952 tajně připravovali projekt nového automobilu s osmiválcovým motorem v zádí. V Kopřivnici by se to nejspíš nepodařilo utajit, a tak se centrem dění stala

konstrukční kancelář Tatry v Praze na Smíchově.

„Základní tvarové řešení navrhl průmyslový výtvarník František Kardaus.“

Podle vzpomínek pamětníků byly na rýsovacích prknech smíchovské kanceláře připevněny výkresy třinápravových trolejbusů tatra T 400, jimiž se rozkreslené plány budoucího osobního vozu překrývaly vždy, když se blížil neznámý návštěvník. Typové označení T 603 převzal nový typ od osmiválce z konce čtyřicátých let. Základní tvarové řešení navrhl průmyslový výtvarník František Kardaus (1908-1986).



První prototyp T 603 vyjel v létě 1955

Zajímavostí je, v utajení připravovaný vůz nesl označení Valuta, protože hlavním argumentem pro jeho zavedení do výroby měl být lukrativní export na západní trhy.

„Ing. Mackerle dokázal činníky přesvědčit, že budoucí „šestsettrojka“ je právě tím, co potřebují.“

Nakonec se po mnoha jednáních na ministerstvech a předsednictvu vlády se v roce 1953 začaly lámat ledy a v lednu 1954 dostala Tatra oficiálně za úkol vyvinout velký služební vůz.

Zadání bylo sice na hony vzdáleno do té doby připravovanému projektu, ale Ing. Mackerle dokázal činníky přesvědčit, že budoucí „šestsettrojka“ je právě tím, co potřebují. Navrhovaný vůz ale museli rozšířit a prodloužit, takže ztratil původní sportovní vzhled.

„Veřejnosti se černý vůz pětimetrové délky představil jaksi mimochodem.“

Na jaře 1954 byly veškeré podklady předány z Prahy do Kopřivnice, kde se projekt

Tatra - od Hadimršky k šestsettrojce

velkého vozu – teď už zcela legálně – dál vyvíjel. Veřejnosti se černý vůz pětimetrové délky představil jaksi mimochodem v září 1955 při Mezinárodní šestidenní motocyklové soutěži v Gottwaldově (Zlín), oficiálně debutoval o několik týdnů později v Brně. K sériové výrobě však měl v té době ještě daleko.



Zád' prvního prototypu ještě neměla definitivní tvar

Pravidelná výroba vozů T 603 se rozběhla v roce 1957, za celý rok se vyrobilo přes 350 vozů.

„Osmiválcová tatra 603 tehdy stálá 98 000 Kč.“

V roce 1960 se výroba přehoupla přes tisícovou hranici, z továrny vyjelo 1 220 vozů.

Počínaje sezónou 1959 figurovala T 603 i na seznamu vozů prodávaných národním podnikem Mototechna na tzv. volném trhu a určených i pro soukromé motoristy. Osmiválcová tatra 603 tehdy stálá 98 000 Kčs, zatímco čtyřválcová Volha GAZ-21 se i s autorádiem prodávala za 55 000 Kč a tuzemská Škoda Octavia Super byla k máni za 32 850 Kč.

„Tatra 603 první generace dosahovala nejvyšší rychlosti 160 km/h.“

Elegantní vůz byl dlouhý 5 065 mm, široký 1 910 mm a vysoký 1 530 mm. Nezaměnitelné vzezření dodávala „šestsettrojce“ první generace trojice světlometů pod oválným průhledným krytem uprostřed přídě. Čtyřstupňová převodovka měla řadicí páku pod volantem, na sloupku řízení. Tatra 603 první generace dosahovala nejvyšší rychlosti 160 km/h a průměrně spotřebovala 12 až 13 litrů benzínu na 100 km.



První sériová podoba Tatry 603 s trojicí světlometů (1959)

Postupně decentně modernizovaná T 603 se vyráběla po dvě desetiletí, až do léta 1975.

Zdroj: Publikace TUČEK, Jan. *Auta východního bloku*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-2585-7.