

*Ministerstvo národní obrany, Praha
15. prosince 1947*

*Ministerstvo národní obrany nesouhlasí ze zá-
sadních důvodů se zaměstnáním Dra. Ing. H.
Ledvinky v n.p. Tatra.*

*Za ministra
brig. gen. J. Kasalický*

Vladimír Popelář byl pověřen stavbou a odkou-
šením pěti prototypů, postavených na základě při-
pomínek Hanse Ledvinky a interně označených
Tatra 2-107. Poslední z nich byl dokončený kon-
cem září 1947, tedy těsně před otevřením pražského
autosalonu (konal se ve dnech 18.-28. října 1947 a na
dlouhý čas byl poslední takovou akcí, další autosal-
on byl až v roce 1991) a stal se jeho středobodem.
Tam se také zrodil jeho známý název **Tatraplan**,
na počest prvního dvouletého hospodářského plá-
nu 1947-1948, jehož úlohou byla obnova a rekon-
strukce národního hospodářství na předválečnou
úroveň.

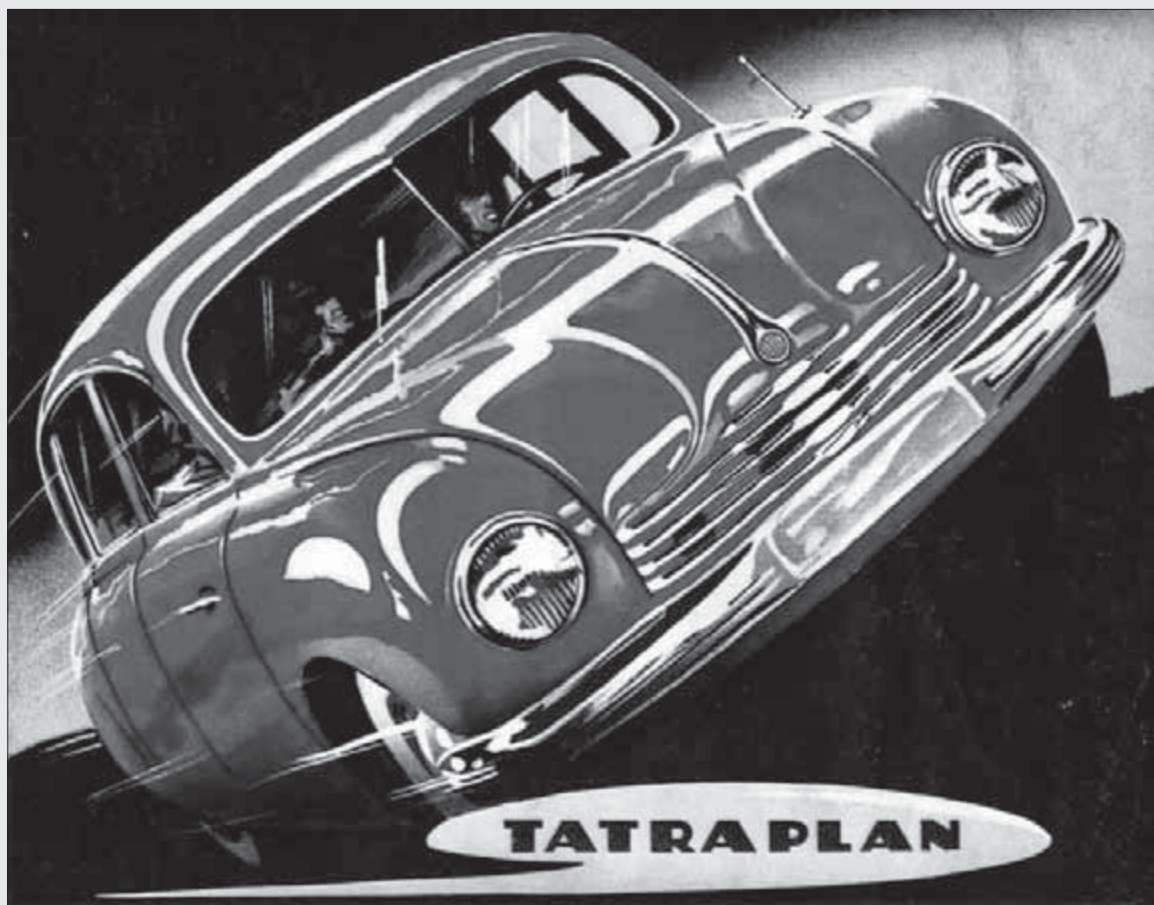
Původně zamýšlené pojmenování Autoplan Tat-
ra, vycházející ze společné ilustrace letadla a nové
Tatry 107 s aerodynamickou karoserií, na Tatraplan
změnil František Kardaš, autor plakátů a spoluau-
tor tvaru karoserie.

Šéfredaktor Světa motorů Ing. Jaroslav
Hausman v dobovém testu o tři roky poz-
ději napsal:

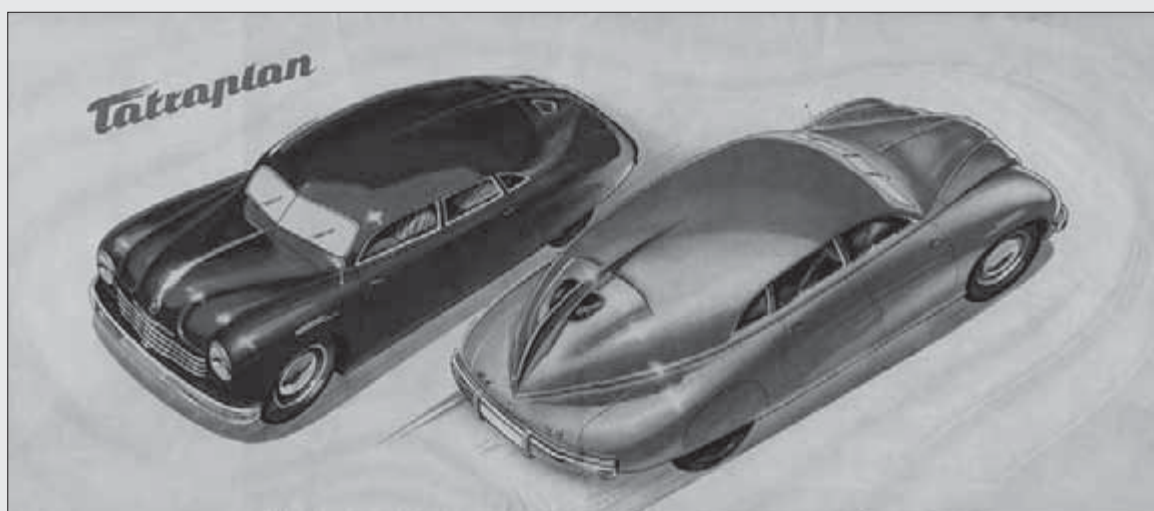
*Název Tatraplan je opravdu přiléhavý. Člověk
má ve voze dojem z jízdy, odlišný od automobi-
lů orthodoxní konstrukce. Poměrný klid a ticho
uvnitř působí dojmem měkkého klouzání letadla
s bezhlučným motorem, jehož zátaž je třeba jen
jemně regulovat. Vůz se jakoby přenáší přes ne-
rovnosti vozovky, čím rychleji, tím hladčeji, jako
letadlo, které se právě odlepuje od země.*

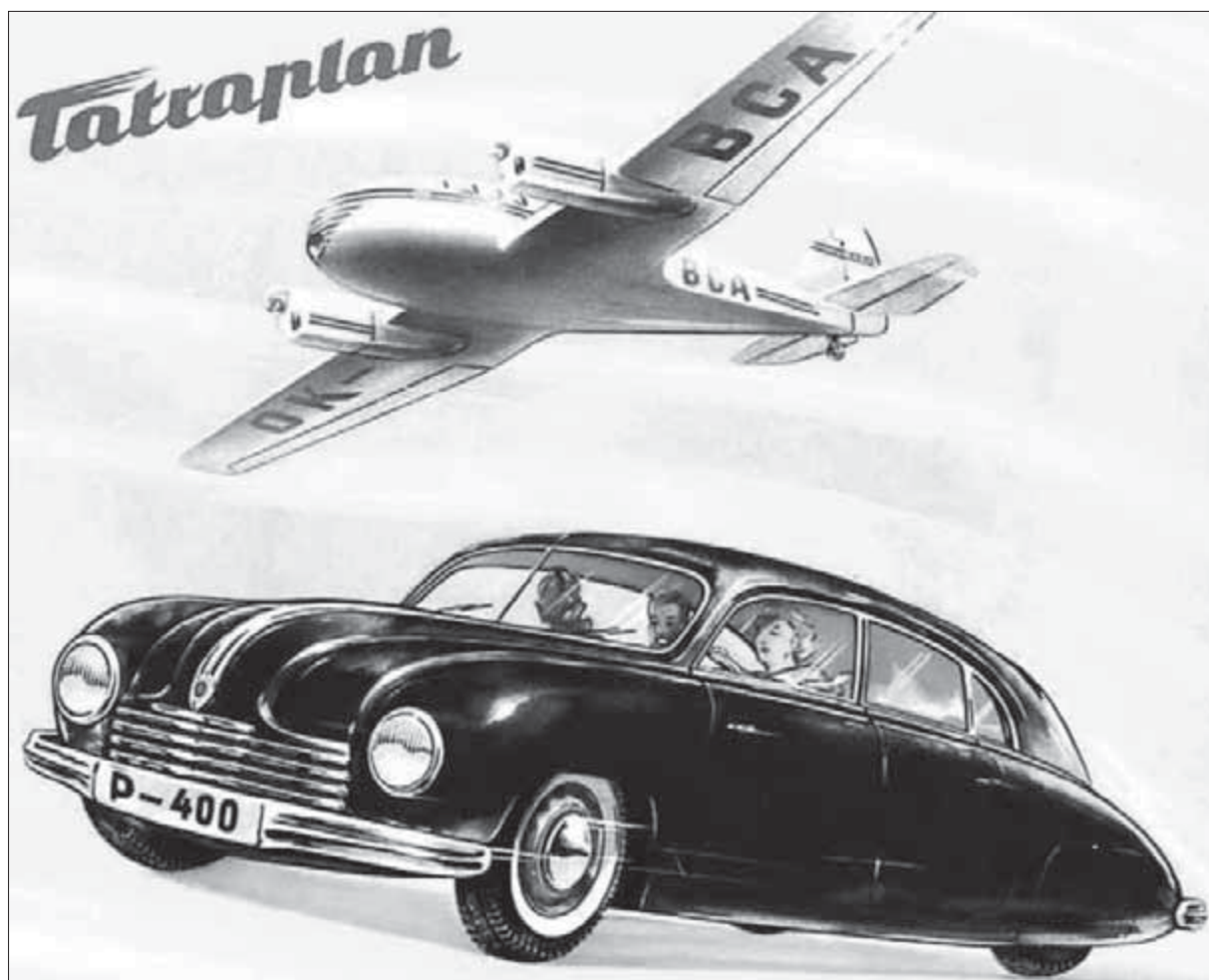


Tatraplan byl nejobdivovanějším vozidlem na pražském autosalonu v říjnu r. 1947



Tři plakáty Tatrplanu z bohaté tvorby Františka Kardause z roku 1949





Tři plakáty Tatraplanu z bohaté tvorby Františka Kardause z roku 1949



Oficiální továrenské fotografie Tatry 2-107 z roku 1947 Dole na zádi jsou patrné odvětrávací otvory

Úryvky z článku **Nový aerodynamický vůz Tatra, typ 107**, který pro Svět motorů v roce 1947 napsal Ing. Dr. Bohumír Mimra, tehdejší první náměstek podnikového ředitele (jedná se o údaje vozidla, označovaného jako Tatra 2-107):

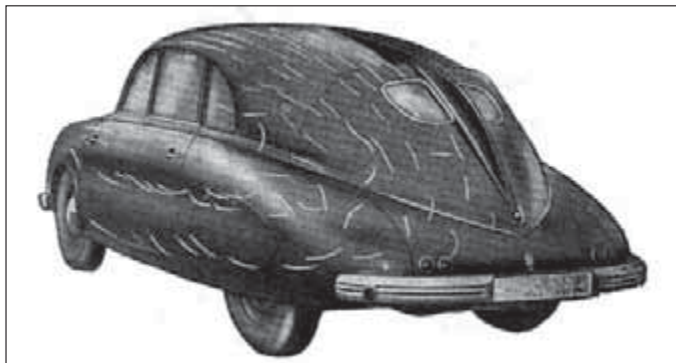
Znárodnění automobilového průmyslu příznivě usměrňuje vývoj našeho motorismu. Veliký počet různých druhů vozů, u nás dosud vyráběných, je postupně redukován, takže po provedeném výběhu budou na příklad z osobních vozů vyráběny jen asi tři typy: menší, střední a větší velikosti. Ve smyslu tohoto konečného programu připravil národní podnik Tatra v souhlasu s disposicemi, které obdržel, řešení vozu většího. Je to vůz, který splní požadavky náročného motoristy na komfort a rychlost jízdy. Přichází na trh v jubilejním roce automobilky Tatra. Při jeho stavbě vycházelo se z dlouholetých zkušeností s výrobou a provozem známého osmiválcového vozu Tatra 87. Má rovněž moderní aerodynamickou koncepci, při čemž vlastní konstrukce je vypracována tak, aby vůz měl co nejmenší celkovou váhu, co nejvýhodnější rozdělení váhy na obě osy, co největší prostor uvnitř vozu, vnější tvar vozu

s nejmenším odporem vzduchu při jízdě, maximální ekonomii provozu a karoserii utvářenou tak, aby podstatně byly redukovány stávající její vysoké výrobní náklady.

Tento nový vůz je tyto dny předváděn naší veřejnosti na první poválečné mezinárodní automobilové výstavě v Praze.

Konstrukčně zůstává vůz celkem věrný tradicím a vývojovým tendencím Tatry, neboť zkušenosti s aerodynamickým řešením v dlouhé řadě let získané, jsou velmi slibné.

Nový typ vozu, který Tatra uvádí, jest výsledkem několikaleté práce zkušební. Vyhovuje náročnějšímu automobilistovi s vyššími požadavky na rychlost, kvalitu jízdy a osobní pohodlí. Zejména pečlivě byl vyšetřován tvar karoserie. V souladu s aerodynamickou teorií byl navržen model v jednotlivých profilech vyexperimentován kouřovými zkouškami obtékáním, celek pak ověřen kontrolou odporů ve větrném tunelu. Dlouhá řada modelů a studií, v našem archivu uložená, svědčí o poctivosti vynaložené práce. Nezanebali jsme žádných prostředků, abychom docílili tvaru, odpovídajícího co nejúplněji aerodynamickým zásadám nejmenšího odporu vzduchu.



Textilní proužky, nalepené na karoserii Tatraplanu, sloužily ke zkoumání obtékání vzduchu po karosérii



Dřevěný model Tatraplanu

Pozn. autora: Automobilka Tatra v letech před a po druhé světové válce testovala nejhodnější tvary karoserie pouze na modelech v míře 1:5 nebo 1:10. Jediným, u nás na to vhodným pracovištěm, byl aerodynamický tunel Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu (VZLÚ) v Praze-Letňanech. Na modelu Tatrplanu v míře 1:5 naměřili

součinitel odporu vzduchu $c_x=0,24$ a na skutečném vozidle $c_x=0,32$. Zkouškou v aerodynamickém tunelu automobilky Volkswagen v roce 1979 byl Tatrplan také naměřený součinitel odporu vzduchu $c_x=0,32$ na čelní ploše $1,94 \text{ m}^2$. Pro ilustraci: u současných vozidel se hodnota c_x pohybuje v rozmezí $0,26-0,35$.

Vlastní tato technická práce byla pak příznivě doplněna návrhy výtvarníků, jejichž přispěním nyníjší tvar značně získal na vzhledu a eleganci. Podobně interiér byl vytvořen ve spolupráci s výtvarníky a vzhlednou úpravou a prostorností uspokojuje i velmi náročného motoristu. Jest řešen tak, že zaručuje pohodlí třem sedícím na zadním a třem na předním sedadle. Přední sedadlo je vcelku. Tím, že řazení rychlostí jest přeloženo na volant a zasouvací páka rychlostí jest umístěna na volantu, páka ruční brzdy pak přemístěna na levou stranu řidiče ke straně vozu, jest získán dostatečný prostor pro třetí osobu, sedící uprostřed sedadla. Přístrojová deska u řidiče jest přizpůsobena pro montáž radiopřijímače.

Čtyřdveřová celokovová karoserie je samonosná, svářená v celku s centrálním rámem. V zimě je vytápěna teplým vzduchem, ohříváným výfukovými plyny v tělesech mimo užitečný prostor karoserie. Objemný kufr asi pro 100 kg zavazadel má prostor cca $0,27 \text{ m}^3$.

Vůz má rozchod vpředu i vzadu 1300 mm, rozvor 2700 mm, největší délku 4540 mm, šířku 1670 mm, výšku 1520 mm, max. rychlost asi 130 km/hod.

Hnací blok je zavěšený v silent-blocích. Čtyřválcový vzduchem chlazený motor boxové konstrukce o výkonu 52 HP (4000 ot/min), obsah válců 1950 cm^3 , vrtání x zdvih $85 \times 86 \text{ mm}$, váha motoru 156 kg. Převodová skříň je čtyřrychlostní, při čemž čtvrtá rychlost je synchronisována. Řazení rychlostí děje se páčkou, umístěnou na sloupku volantu. Přesazení v rychlostní skříni: 1. rychlost 3,55, 2. rychlost 2,265, 3. rychlost 1,44, 4. rychlost 0,966, zpáteční 4,73. Výkyvná zadní náprava má převod 1:4,09. Zadní pérování je provedeno torsními tyčemi s teleskopickými hydraulickými tlumiči. Kola mají pneumatiky $6,00 \times 16$ s ráfkem E 4,00x16, brzdy jsou hydraulické.

Přesto, že vůz jest velmi prostorný, váží s plnou výzbrojí asi 1200 kg. Má s ohledem na pečlivě vyřešený aerodynamický tvar karoserie poměrně malý odpor vzduchu při jízdě, takže spotřeba činí asi 11 l/100 km.

Popisovaný nový typ jest dalším postupem ve vývoji aerodynamických vozů. Výborně jest přizpůsoben dnešním poválečným poměrům. Komfort stávajících aerodynamických vozů je poměrně velmi drahý a přístupný jen exklusivnějším kruhům. Vysokou cenu hlavně ovlivňuje obtížná výroba samonosné celokovové karoserie, se kterou nebylo celkem zkušeností a kterou Tatra u nás vlastně zavedla. Vyžaduje nákladního zařízení, které bylo třeba opatřit, a speciální materiál, jehož výroba není jednoduchá a musela býti u nás postupně vybudována. U popisovaného vozu jest konstrukce karoserie řešena s ohledem na tyto zkušenosti a výrobní požadavky, což jistě přispěje k podstatné redukci stávajících nákladů.



Vzhledové rozdíly mezi Tatrou 2-107 a Tatrou 600 byly minimální. Na firemních fotografiích jsou patrné odvětrávací otvory za zadní kapotou a jiný tvar volantu a uspořádání přístrojové desky



Tatra 2-107 měla jiný tvar volantu a uspořádání přístrojové desky než sériový Tatraplan.



Tatra 2-107 i Tatraplan si zachovaly klasickou siluetu aerodynamických automobilů

Historie vozu Tatra 600 Tatraplan



Typové označení T 107 bylo změněné koncem roku 1947, kdy automobilka Tatra začala uplatňovat nové označování třímístným kódem. Počáteční číslo 1 patřilo nákladním vozidlům, osobní automobily začínaly číslem 6 (pro úplnost: 2 - dodávkové automobily, 3 - železniční vozidla, 4 - trolejbusy, 5 - autobusy, 7 - neobsazené, 8 - speciální vozidla, 9 - motory). Protože nový Tatraplan byl prvním takto označeným osobním automobilem, dostal kód T 600. V roce 1947 kromě šesti prototypů Tatraplanu v Kopřivnici vyrobili také 1727 Tater 57 B a 460 osmiválcových T 87.

Zavádění sériové výroby

V automobilce se rychle střídali nejen hlavní konstruktéři, ale i ředitelé. Po Ing. Emanuelu Červinkovi, který v čele závodu stál v letech 1945-1946, přišel Ing. Josef Heske (1946-1948). Ing. Heske a od srpna 1948 jeho nástupce Ing. Ladislav Hojcký (ve funkci byl do konce května 1951) byli zodpovědní za plnění prvního dvouletého plánu.



Tatraplany před mateřskou továrnou



Pohled do montážní haly v Kopřivnici

Ten ukládal automobilce s přibližně 200 pracovníky v roce 1948 vyrobil 600 nákladních vozidel (ve skutečnosti se vyrobilo pouze 541 kusů, z toho 345 T 111, 98 kusů T 114 a 71 kusů T 115) a 2000 osobních automobilů. Ani zde nebyl plán splněný, neboť bilance byla 815 Tater 57 B, 700 kusů T 87 a 90 kusů nového Tatraplanu, celkem 1605 osobních automobilů.

První „sériový“ Tatraplan opustil továrnu 24. června 1948. Nejpodstatnější vzhledovou změnou oproti Tatře 107 bylo umístění lapačů chladicího vzduchu na horní část zadní kapoty.



Definitivní vzhled přední části Tatraplanu

Ještě před tím byl Tatraplan, v decentní světlešedozelené barvě s tmavě zelenými látkovými potahy interiéru, vystavený také na 18. Mezinárodním ženevském autosalonu v březnu 1948. O měsíc později, v dubnu 1948, ho obdivovali také na autosalonu RAI Amsterdam. V lednu 1950 se Tatraplan, spolu s naší Škodou 1101 Tudor a Aero Minor, představil na bruselském autosalonu.

Nadřazené orgány tlačily na osazenstvo automobilky, aby Tatraplan upřednostnili před ostatními typy a dodávali je odběratelům co nejdříve a v co největším počtu. Zdeněk Václav Kleinhampl, autor mnoha opravářských příruček pro osobní a nákladní automobily Tatra, v článku ve Světě motorů z roku 1951 takto vzpomínal na těžkosti s první stokusovou sérií a na následná opatření, která musela automobilka realizovat.

První Tatraplany se na našich silnicích objevily ve druhé polovině roku 1948. Byla to zkušební série 100 vozů, dodaných z rozhodnutí tehdy příslušných činitelů do zkušebního provozu různými národními podnikům, úřadům a pod. Ukázalo se, že to bylo nešťastné a nedomyšlené. Z různých závažných důvodů bylo totiž nutno připravit urychleně nový typ do výroby, aniž měli vývojoví pracovníci dostatek času k provedení nutných dlouhodobých zkoušek různých detailů, materiálů atd., jejichž účelem je objevit „dětské nemoci“ nové konstrukce dříve, než první vozy dostanou do ruky zákazníci. Patrně se mylně předpokládalo, že zkušební série se nejlépe a nejrychleji vyzkouší přímo v praktickém provozu.

Také výrobním technikům nedopřál stanovený termín provedení po všech stránkách dokonale přípravy náběhu nového typu. Zmíněných prvních sto vozů byly tedy v podstatě prototypy, na kterých se měly v praktickém provozu ukázat případné nedostatky. Podniky, které vozy dostaly, byly většinou na tuto okolnost upozorněny a dostaly k vozům záznamní knížky, do nichž měli řidiči zanášet zjištěné závady. Bohužel, většina řidičů snad o tom ani nevěděla, a tak továrna nakonec dostala jen velmi málo věcných připomínek, které by měly význam pro další vývoj.

Celá akce měla však jeden nepříjemný důsledek. Na vozech zkušební série se přirozeně objevovaly různé menší nebo větší závady, jaké ostatně nezbytně provázejí zrod každého nového typu automobilu na světě. Někteří nedostatečně informovaní řidiči prvních vozů roznesli v kruzích motoristů neopodstatněné pověsti, že vozy jsou špatné, vyrobené z podřadného materiálu a pod. To ovšem byla voda na mlýn různých reakčních živelů, kterým úspěchy národních podniků byly trnem v oku a které pověsti náležitě zveličily a používaly jich jako argumentů o neschopnosti našeho znárodněného automobilového průmyslu. Záhy však měli být velmi zklamáni!

Během přípravy na další seriovou výrobu provedli vývojoví pracovníci Tatry usilovnou a neúnavnou prací potřebné provozní zkoušky a materiálové a konstrukční změny. Další serie neměly již prvotních závad, třeba že se u pruvých z nich ještě tu a tam vyskytovaly některé potíže, které byly postupně odstraňovány.

V roce 1949 začala již Tatra pravidelně vysílat své přísně seriové vozy do četných soutěží a závodů, kde získaly překvapující úspěchy a prokázaly výjimečnou spolehlivost a vynikající jízdní vlastnosti. Továrna zde vyzkoušela za nejtěžších provozních podmínek různé další konstrukční prvky a materiály, výsledky ihned aplikovala v serií, takže během roku 1950 již vycházely z továrních hal Tatraplany, které se staly pýchou československého průmyslu a triumfem našich pracujících, výrobkem obdivovaným a oceňovaným i daleko za hranicemi a v oblastech, kde byly nuceny čelit vážné konkurenci zahraničních automobilek i politickým předsudkům zákazníků.



“Provoz” u Čechova mostu v Praze koncem padesátých let. Kromě Tatraplanu s pražskou poznávací značkou (pro osobní automobily byly v r. 1953-1960 pro Prahu-město vyčleněny série OE, OF, OG, OH a OI) a pána v módním baretu vidíme ještě skříňový Garant dovážený z NDR

Řidičům prvních sto vozidel Tatraplan automobilka připravila tzv. technický deník, do něhož měli zapisovat svoje poznatky a odpovědět na 33 otázek. Cílem bylo zjistit názor na nový automobil a na základě připomínek vylepšit konstrukci vozidla v sériové výrobě. V podnikových novinách Tatrovák z léta 1949 byla reprodukována část odpovědí, které ve veršované formě zaslal řidič jednoho z nejvyšších pražských úřadů.

Jak vůz sedí?

*V zatáčkách vůz krásně sedí
a skvěle se ovládá,
již to všichni jezdci vědí
řídít jej – toť balada!*

*Devět tisíc ujetu mám,
nemění se na tom nic,
proto říci mohu vždy vám:
Chtěli byste něco víc?*

*Jak vyhovuje pérování?
Vůz má dobré pérování –
to říkala dáma, pán,*

*amerika není ani
taková jak Tatraplan.*

*Silnice jsou někdy špatné,
to když jedem na hory,
je to ale málo platné –
přehoupneme „lavory“.*

*Co soudíte o maximální rychlosti?
Jednou jsem jel do Dobříše
ku Praze po silnici,
tachometr lehce píše
stodvacítku číslici.*

*Tuto rychlost nepoužívám,
ale tady jde o to,
abych taky prozradil vám,
že jsem předjel „De Soto“.*

*Jaké máte zkušenosti při jízdě ve městě?
S vozem můžeš dělat triky,
projíždět kol elektriky,
pohyblivý, pružný je,
pěkně se s ním parkuje.*



Proudnicové linie Tatraplanu vyniknou i při pohledu zhora, a to na fotografii i na dobové kresbě

