

Tatra-Heritage

(vykračuje novým směrem...)

Začátkem roku mě zastihla zpráva z rakouského klubu příznivců značky Tatra „Tatra-Freunde International / TFI“, podle níž je v České republice nově založené sdružení Tatra Heritage, které má snahu o bližší spolupráci klubů spřízněných se značkou Tatra, jejich automobilek, muzeí, města Kopřivnice a podobných institucí. Údajně nabízí v různých termínech dvoudenní akce v Kopřivnici, jejichž body programu bývají pokaždé stejné. Náš klub „Tatra-Register Deutschland“ tuto informaci bohužel nezaznamenal. Já jsem se však o tuto nabídku zajímal a ptal se různých lidí v okolí, jestli by o účast neměli zájem. Všechno to znělo až příliš slibně, než aby taková nabídka mohla zůstat bez povšimnutí.

Vzhledem k tomu, že termín konání byl přes pracovní týden, konkrétně 14. a 15. dubna, tedy ve čtvrtek a v pátek, nebylo pro mnoho lidí tak docela jednoduché si cestu naplánovat. Nakonec se přece jen našli tři přátelé Tatry: Jens Keufner, Oliver Marx a Max Trebing, kteří také měli chuť se zúčastnit. Kromě toho se k nám přidružil ještě jeden tatrovácký řidič z Braniborska, který sice není členem klubu, ale chtěl se k naší partě připojit. Jens Keufner se postaral o platbu, v tom nebyl žádný problém. Za osobu se platilo 150 eur, v nichž byl zahrnutý dvoudenní program bez jakýchkoliv dalších výdajů. A v ceně byl také nocleh v hotelu Tatra (kde jinde!).

Příjezd jsme plánovali na den předem, abychom se ještě trochu porozhlédli po Praze, například jsme se chtěli podívat do Národního technického muzea, které bylo po rekonstrukci nově otevřeno. Poznámky k tomuto tématu naleznete v rubrice „Neues aus der Tatra-Welt“ resp. mezi ohlasy ze zpráv v českém tisku v rubrice „Pressespiegel“ (viz kap. XIX).

Jelikož program pořádaný sdružením Tatra Heritage začínal v Kopřivnici ve čtvrtek v polední době, mohli jsme v poklidu přicestovat a předem se seznámit s městem Kopřivnice, hotelem Tatra a s blízkým okolím. Dlouho před cestou nám všem vrtalo hlavou, co tam vlastně uvidíme a kdo se akce zúčastní. Navzdory nejrůznějším kontaktům na tatrovácké scéně mi stále nebylo tak docela jasné, kdo všechno pojede. Každý, koho jsem kontaktoval, totiž odmítl. To mělo různé důvody. Většinou byl problém v době konání přes pracovní týden, ale i v příliš daleké cestě. Vzhledem k německému jazyku byla totiž akce zřejmě méně zacílena na místní.

Během cesty i v Kopřivnici bohužel panovalo deštivé počasí. Letní teploty z předešlého týdne naneštěstí zcela zmizely. Takže jsme si nejdřív udělali pohodlí v kavárně Fifty fifty hotelu Tatra, že se možná už dozvíme něco

bližšího. Záhy jsme se seznámili s Petrou, mladou učitelkou z Brna, která se nám představila jako tlumočnice pro příští dva dny a která už také čekala v kavárně. Ani ona ale nevěděla, jak velká má být skupina, pro kterou má překládat, a kolik nás asi bude. U kávy a občerstvujících nápojů však v naší společnosti brzy ztratila poslední pochyby, jestli jí bude skupina vyhovovat. Už se stalo...

Brzy za námi přišel i organizátor akce a předseda sdružení Tatra Heritage, Josef Kasperkevič, aby nás přivítal. Informoval nás, že zúčastnit se mají ještě tři hosté z Rakouska, které bychom měli potkat na našem prvním bodu programu, na kopřivnické radnici. Tam o chvíli později, přesně ve 12:30, program oficiálně začínal. Nejdříve jsme se ve skupince všichni seznámili a hned jsme poznali, že příští dva dny bude veselo. Petra, naše tlumočnice, to zjistila už o chvíli dříve. Pana Kasperkeviče a jeho kolegy Jana Hrubého, který zastával funkci fotografa a dokumentoval každou maličkost, se také zhostila radostná nálada.

Nejprve jsme se krátce pozdravili v budově městské správy - dřívější správní budově automobilky Tatra, která své prostory před několika lety v rámci snižování výroby a racionalizace podnikání přenechala městu a byla přesunuta do menší, příhodnější budovy továrního areálu. Poté jsme se odebrali do 7. patra, kde jsme byli oficiálně uvítáni ze strany města. I starosta, pan Josef Jalůvka dorazil do naší společnosti a byl naší návštěvou velmi potěšen. Bohužel měl brzy další důležitější termín, takže měl jen omezený čas, po který s námi mohl promluvit a zodpovědět naše dotazy. I když zdůraznil, že narozdíl od dřívějšíka se už Kopřivnice neskládá jen z Tatry, ale že se na okraji jejího areálu v posledních letech usídlily různé větší podniky z oblasti automobilového dodavatelského průmyslu, přesto se nám přiznal, že i jeho láska patří moravské automobilové značce, a to se ví, že také jeden veterán značky Tatra soukromě vlastní.

Tisková mluvčí nám pak představila historii města, jeho pamětihodností, okolí, tamějších významných osobností a další zajímavé věci, přičemž atmosféru výkladu vizuálně podbarvovala obrazová prezentace. Po dobré hodině, která utekla velmi rychle, jsme se opět rozloučili. Na památku této návštěvy nám byla přichystána ještě dárková taška se zajímavým obsahem.

Pak se šlo do většiny z nás už známého Technického muzea Tatra, umístěného hned vedle našeho hotelu. Tam nás přivítal Radim Zátoupek, který pro nás připravil exkluzivní prohlídku celou expozicí v perfektní němčině. To měla Petra, naše tlumočnice, úplně volno, takže se i ona mohla plně soustředit na vystavená vozidla. Téměř ke každému exponátu jsme od Radima Zátoupeka mohli vyslechnout všelijaké příběhy. V zimní sezóně muzeum zavírá už v 16 hodin místo v 17. Tak to ovšem neplatilo pro nás! Skoro do 18 hodin jsme pak totiž byli v oficiálně zavřeném muzeu jedinými hosty. Smělo se fotografovat,

co kdo ráčí, přičemž nás pustili i mimo vyhrazená místa, a poté, co jsme se zdvořile dovolili, jsme se směli i posadit do některého z vozidel. Pro mě osobně byl vrcholem automobil T 815 GTC s ohromným obytným prostorem, který proslul cestou kolem světa. Rozčlenění jeho vnitřního prostoru se vším tím vybavením mi připomínalo spíše oceánskou jachtu. Ještě jednou chci na tomto místě poděkovat Radimu Zátokovi za tak skvělou prohlídku, při které pojem „časový plán“ jako by vůbec neexistoval.

Do večere zbývala ještě chvilka času, tak jsme si v hotelové restauraci alespoň dali jedno znamenité pivo Radegast. K našemu překvapení tam zrovna seděli zástupci sdružení Tatra Veteran Car Club Kopřivnice, které úctyhodně reprezentuje dlouholetá předsedkyně Alena Čípová. To bylo příjemné shledání. Asi o hodinu později se ale už zase rozloučili. Mezitím k nám z Bavorska znenadání dorazil také předseda rakouského klubu Tatra-Freunde International / TFI, Ulrich Platzek. Ani on si nechtěl tuto akci nechat ujít, z časových důvodů však mohl dojet až k večeru.

Každopádně jsme si mohli zařízenou večeri - menu o třech chodech, které se podávalo speciálně pro nás ve zcela nově zrekonstruovaném hotelovém salonku v 1. patře - dát všichni společně a v poklidu. Kdo by si snad myslel, že teď bude „volno“, ten se spletl. Co totiž v programu nebylo uvedeno, byl nadcházející filmový večer s promítáním. A to se ví, že k vidění byly filmy jen a jen s Tatrou nebo o ní, jeden zajímavější než druhý. Nabídku tvořila hezká směs starších i novějších filmů o osobních i nákladních automobilech, mezi nimi také například úryvky z filmů Hanzelky a Zikmunda nebo krátkometrážní film „Šťastnou cestu“, který pokaždé znovu pobaví. Skončilo se tak pozdě, že už zbyl čas jen na jednu skleničku v hotelovém baru.

A jaké vyvrcholení nám přichystal druhý den? Podle programu se začalo ráno po snídani u vchodu správné budovy automobilky, která se před pár lety přestěhovala do závodního areálu. Po několika snímcích jsme se odebrali dovnitř, kde jsme se v „ředitelských patrech“ mohli usadit v nějakém druhu konferenční nebo přijímací místnosti. Naši malou skupinku přišli pozdravit zástupci firmy Tatra, kteří nás srdečně přivítali. Během další hodinky jsme byli prostřednictvím různých obrazových a filmových příspěvků názorně a s velkou ochotou obeznámeni s historií a s aktuální situací a produkcí podniku. Sledování dovedně nafilmovaných záběrů nákladního vozu Tatra, který vypadá, že vším projede a všechno zdolá, člověka pokaždé uchvátí.

Zdůrazněna byla především už několik let trvající spolupráce s francouzským výrobcem automobilů Renault. V důsledku této spolupráce připadla nezanedbatelná část produkce Tatry na nové střední nákladní vozidlo T 810. To se využívá hlavně v armádě, ale povolna už i v civilní sféře, a bohužel představuje

obrat od koncepce Tatry. To znamená: žádný páteřový rám, žádné vzduchem chlazené motory. Ani typická tatrovácká kabina. To všechno a šestiválcové, kapalinou chlazené motory pochází od Renaultu. Co se stane, když se příliš dlouho lpí (pouze) na úspěšné koncepci, si prožil Volkswagen v 60. a 70. letech 20. století - téměř ho to zruinovalo! Z tohoto pohledu by se mělo hledět spíše dopředu - přece jen na přídi vozidla stále ještě stojí tučným písmem TATRA a vyrábí se v Kopřivnici. A možná, že jde dokonce i o návrat ke kořenům, jelikož ty úplně první Tatry a další kopřivničtí předchůdci se přece stavěly přesně podle této koncepce...

Odpovědným zástupcům Tatry byly pokládány i dotazy týkající se nového nákladního automobilu T 158 a také spolupráce se společností DAF (viz zprávu v sekci „Neues aus der Tatra-Welt“, kap. IV). Ohledně ní nepadla ve výkladu žádná zmínka. Odpovědi bohužel do problematiky příliš jasno nevnesly, pouze naznačily, že i s DAF se pomýšlí na spolupráci, bližší informace nám k tomu ale prý nemohou být řečeny. Bylo vidět, že se tomuto tématu raději chtějí vyhnout. Ovšem my jsme nějaké ty interní informace už měli.

Po informativní přednášce v „ředitelském patře“ jsme byli pozváni na prohlídku automobilkou. Další pracovník Tatry nás teď prováděl finální montáží a na zvláštní přání výrobou motorů a převodovek. Zdálo se, že čas nehraje žádnou roli; všechno jsme si mohli důkladně prohlédnout a na cokoliv se ptát. Ačkoliv už se mi několikrát poštěstilo navštívit výrobní závody, pokaždé mě znovu fascinuje, jak z jednotlivých částí (motor, převodovka, velké trubice, poloosy, odpružení, brzdy, kola a dodatečné díly) vznikne během chvilky jen sešroubováním celé vozidlo. A ne jen pouhé „vozidlo“, ale se svými až šesti nápravami takřka monstrózní nákladák! A na kraji nenápadně stály i dvě kabiny ze společnosti DAF a také jejich motory, ještě nevybalené z přepravních beden. Průvodce k tomu však nic bližšího nedodal...

K poměrům v automobilce je nutné podotknout, že množství produkce na kusy se zdá být docela nízké. Nám byla řečena čísla okolo 1 500 vozidel ročně. Když se to přepočítá, dalo by se to zhruba pokrýt prací, kterou jsme viděli. Samozřejmě se také blížilo páteční poledne, což znamená konec týdenní šichty.

Mimochodem „poledne“: z toho všeho běhání (asi tak dvě hodiny) jsme dostávali také pomalu hlad a po skončení této pro všechny nesmírně zajímavé prohlídky jsme jeli zpátky do hotelu Tatra, kde se ve zvlášť pro nás rezervované vedlejší místnosti servíroval tříchodový oběd. Toto posílení bylo také potřeba, protože byl přece nachystaný ještě odpolední program.

Dostali jsme svolení jet našimi auty společně na polygon testovacích tratí Tatra. Tam jsme zaparkovali na nerušeném místě a obdivovali jsme řadu pěti různě konstruovaných nákladních vozidel Tatra z aktuální

produkce, mezi nimi také podvozek s žebřinovým rámem typu 810. Kromě toho měl každý nárok na jednu jízdu ve valníku typu T 815-7 se znakem náprav 8x8 v armádním provedení. Přičemž pojem „valník“ je poněkud zavádějící. Model T 815-7 vypadá totiž jako extrémně brutální nákladák s ohromnými schopnostmi. V tu chvíli nám přišlo právě vhod, že přestalo pršet a slunce se ukazovalo stále více.

Toto vozidlo má jednoduše elegantní, pancéřovatelnou kabinu, díky své nízké konstrukci však dobře projede terénem a je ideální pro přepravu především v letadlech, vlcích a podobně. Nízká, a bez nákladu i lehká konstrukce je zásadní předností tohoto vozidla. A kromě toho osm kol, ač profilovaných pro nejtěžší terén, zajišťuje dobrou přilnavost. Já osobně jsem na tatrovácím polygonu zažil už všelijaké jízdy v nejrůznějších nákladácích, ale to, co nás čekalo tady, byla podle mě naprostá pecka!

Ten jejich mladý řidič chtěl nejspíš zahraničním návštěvníkům ukázat, co všechno taková Tatra doopravdy umí. Něco takového se dá jen stěží popsat, pokud člověk nezná tamější terén nebo pokud tam s námi nebyl. Nejvíce na mě zapůsobila ležérnost, s jakou se tato mnohonožka suverénně sunula přes všechny různé druhy povrchů stále dál, a pak také jak bezproblémově zvládala náklony a stoupání. V úseku s podélně nakloněnou vozovkou (skoro až 45 stupňů) se zdálo, že se s námi Tatra rovnou převrátí, ale nic takového. Byla na té stěně jako přilepená. Kola jako by měla přísavky.

O tom, že Tatra zdolá i ten nejpříkřejší svah v terénu dosahující 22 stupňů (což odpovídá 45 procentům) směrem zespodu nahoru, jsem neměl pochyb. Svah byl zpevněný a už jsem si to v rámci předváděček mnohokrát zažil. Ale že se řidič po malém okruhu lesem, který byl nahoře, bude chtít vrátit a sjet tou samou cestou zase dolů, to už mě poněkud zaskočilo. Co přišlo dál, mě ale naprosto vyvedlo z míry. On ne že by si pomalu oťukával horní okraj a pak se opatrně překlápěl vpřed, ale on se do toho útesu (jiné slovo mě v této souvislosti nenapadá) víceméně prostě jen tak rozjel.

Někdy bylo vidět už jen nebe a pod námi zela hluboká propast. Cítil jsem se jako Jens Weisflog na velkém skokanském můstku v Zakopane ve Vysokých Tatrách. A v tom se Tatra musela vznést, což také doopravdy udělala. Při přejíždění hrany vozidlem se znakem náprav 8x8 se totiž cestující v přední kabině nutně chvíli vznášejí ve vzduchu. Když se pak těžiště přemístí za tuto hranu, vozidlo vyloženě padá vpřed. Pocit, který nejspíš žádná horská dráha na světě nenahradí...

I naše tlumočnice Petra musela do vozidla usednout a trať si projet. Její výraz poté vyjadřoval něco mezi radostí a rozechvělostí - mírně řečeno. Průběh dne si při přijímání zakázky představovala nejspíš jinak...

Kolem 16. hodiny akce končila - bohužel! Každý dostal ještě dárkovou tašku automobilky Tatra s všelijakými informacemi k aktuální produkci a pár dalších maličkostí. Nakonec se ještě mezi účastníky losovalo o hezký model auta Tatra. A každý ještě také dostal listinu na památku účasti na této báječné akci. Zkrátka nebralo to konce...

Panu Kasperkeviči a panu Hrubému ze sdružení Tatra Heritage patří velký dík a nesmírné uznání za organizaci a realizaci tohoto nabitého programu! Nikdo z naší skupiny návštěvy nelitoval. Už se těším na další akce!

Roland Henkel