



Tatra 30 s rozvorem prodloužených Mercedes-Benzů S (3170 mm) měří na délku jen 4100 mm. Americká střeška garantuje nerušený výhled do kraje.

Rožnovská třicítka

První čtyřválcový vzduchem chlazený boxer OHV? Zapomeňte na Porscheho prabrouka od NSU z roku 1934, výroba Tatry 30 začala o osm let dříve. Velmi původní šestimístný faeton s koženým čalouněním a originální (prosakující) střechou opečovává Miroslav Bil z Rožnova p. R. Vozila i Tomáše Baťu.

■ Současný majitel „vanu“ T 30, vyrobenou tři roky po premiéře tohoto modelu, zdědil po svém otci – stejně jako své jméno. Miroslav Bil senior, který zemřel před 20 lety, patřil ke staré gardě veteránistů a platil za zapřisáhlého Tatrováka. Společně s Jaroslavem Panáčkem a Vladimírem Bubeníkem stál v únoru 1973 u zrodu rožnovského veteránklubu. Tehdy nebylo jiné cesty než jej založit pod hlavičkou AMK Svazarmu Tesla Rožnov.

coby „odbornost“ nazývanou Veteran Car Club. Skupinka asi třiceti aktivních členů, majitelů a zachránců řady zajímavých vozidel záhy uspořádala několik atraktivních akcí. Všechno to začalo v roce 1974 jízdou z Rožnova pod Radhoštěm, města známého hlavně svým krásným skanzenem, do slovenské Banské Bystrice. Následující sezonu obohatil úvodní ročník dodnes známých „Veteránů Valašskem“, na jejichž startu nechyběly skvosty jako Bugatti 35, Mercedes-Benz 500 K, BMW 328, ale i laurinky, waltery nebo zástupce pozapomenuté značky KAN, tedy Královéhradecké automobilní továrny.

Miroslav Bil starší, kamarády přezdívaný pro své bohaté zkušenosti i postavu „největší Tatrovák“, neúnavně organizoval burzy náhradních dílů pro veterány a nejen radou pomohl i řadě začínajících citelů kopřivnických automobilů. „Pokud si pamatuji, tak se v naší domácnosti vystřídaly modely T 11, T 12, T 30, T 52, T 54, dále několik hadimrsek T 57, osmička neboli T 87, T 600 Tatraplan, T 603 i T 613, nemluvě o velkém množství

náhradních dílů. Některá vozidla před renovací, od tatraplanu po šestsetřínáctku, jsme tehdy používali na běžné ježdění.“ vzpomíná náš hostitel.

Podle certifikátu z kopřivnického muzea, kde uchovávají knihy s dobovými ručně psanými záznamy o všech zakázkách, byla zobrazená Tatra 30 s číslem podvozku 9136 a motorem 30378, s karoserií faeton o čtyřech plnohodnotných a dvou pomocných sklopných sedadlech objednána do výroby 21. září 1928, 6. října dodána a 17. listopadu převzata jistým Richardem Steinerem ze Znojma.

Další osudy vozu – ostatně jako u většiny podobně starých historických vozidel – zůstávají zahaleny tajemstvím. Do rodiny Bilových tatřička přibyla asi před 35 lety z Loun, v rámci výměny za hasičskou T 17 s řadovým šestiválcem OHC. Celkově dobrý stav našťáště nevyžadoval větší zásahy, jen průběžně pro-

váděné drobné opravy. Až v roce 1987, před startem rallye z Vídně do Kopřivnice, došlo na renovaci karoserie včetně laku, chromu a výměnu sedádků, tedy nejpotřebovanějších částí původního koženého čalounění. Velmi autentický vzhled trochu ruší novodobé repliky původních zadních světlíků či blinkry na předních blatnících, z dobové výbavy chybí snad jen ukazatel směru v podobě velké šipky vedle čelního skla a ještě snad hledáček. Tedy přídavný světlomet, který bylo možné manuálně natočit třeba na domovní čísla domů v uliční řadě při nočním hledání adresy.

Bilovi mají s tatrou o rozvoru 3170 milimetrů, skoro přesně odpovídajícím aktuálnímu Mercedes-Benzu S Long, spojeno mnoho příjemných zážitků. Kromě bezpočtu rodinných výletů absolvovala řadu domácích i zahraničních soutěží. Stará dáma je občas zaskočila věkem omluvitelnými vrtchochy, třeba když večer před startem německé rallye bylo nutné na parkovišti vyměnit soukolí diferenciálu. Při tatrovácké rallye Beskydami zase sjeté pneumatiky tatra na mokru neudržely, takže vyletěla ze zatáčky a skončila v příkopu. Nezbylo než vyměnit ohnutou přední tuhou nápravu a opravit blatníky, včetně přelakování.

Počasí moc nepřálo ani naší vyjížďce, během níž jsme neplánovaně otestovali i skládací střechu. Podobným konstrukcím se tehdy říkávalo americké, protože se o jejich rozšíření zasloužily právě fordky, chevrolety a spol. Ostatně automobily s „Made in U.S.A.“ vyraženým na výrobním štítku, případně pocházející z evropských montážních ►



V jedné ose byl motor pevně spojen se spojkou, převodovkou, nosnou troubou a rozvodovkou s diferenciálem. Nikde žádný kloub.



Faeton má za sebou řadu domácích i zahraničních veteránských rallye

V roce 1993 si tatřičku vyzkoušel Tomáš Baťa (vykukuje zcela vlevo, za stojícím Miroslavem Bilem starším)



Při jedné ze soutěží neudržely sjeté a stářím ztvrdlé pneumatiky třicítka na silnici. Odnesla to přední náprava a blatník.



Za první republiky se u nás ještě jezdilo vlevo, proto volant na pravé straně. Vnitřní okružní ovládá klakson.



Miroslav Bil ml. předvádí snadné nastupování předními dveřmi otevíranými proti směru jízdy. Tatra je vysoká 1650 mm.



Přestože jsou boky ve značné délce otevřené, při jízdě dovnitř kupodivu neprší. Starou střechu zespodu provizorně utěsnili plastovou fólií.



„Karoserie oplechovaná, lakovaná stříkací metodou,“ zdůrazňoval prospekt. Takže žádná koženka nebo natírání štětkou, oddychl si zákazník.



Většina čalounění je původní, vyměněna byla jen kůže na nepotřebovanějších místech - sedácích



Okenní kličky tu nenajdete, před povětrností chránily nasazovací panely s celuloidovými průzory

závodů zámořských koncernů, hrály před 90 lety na československém trhu v kategorii střední a vyšší třídy prim. Obrovskou výhodou vyvažující poměrně složitý systém vzpěr je skutečně nerušený výhled do krajiny, který ocení hlavně cestující na prostřední a zadní řadě sedadel. V létě interiérem příjemně profukuje a i když prší, za jízdy se dovnitř kupodivu nedostane skoro ani kapka. Když se však voda „mete“ ze stran nebo pokud se výrazněji ochladí, pak přijdou vhod nástavce s bočními celuloidovými fóliemi. Kličky spouštění oken byste tedy ve faetonu hledali marně. Léty zkřehlá a popraskaná střecha námi provětrané „třícítky“ už dávno netěsní, nouzově je proto podložena černou plastovou fólií.

Odlíšíť tatra od většiny automobilové produkce 20. a počátku 30. let dokáže i laik. Hned na první pohled zaujme osobitá příd bez chladiče, svým tvarem připomínající žehličku. Kapota se navíc odklápí směrem vzhůru společně se světlomety a dokonce i předními blatníky. Výsledkem je bezkonkurenčně snadný přístup k přední nápravě, motoru či palivové nádrži. Při výrobě neortodoxního rámu podvozku, řešeného jako nastavný celek pevně sešroubovaný z motoru, suché spojky, čtyřstupňové převodovky, nosné trouby a rozvodovky s diferenciálem, se ve velké míře uplynuly lehké hliníkové slitiny. Výsledkem je velmi úhledná



Ventilátor garantoval, že se tatra nepřehřeje ani v Alpách. Na obrázku je oblíbená limuzína.



Výroba běžela v Kopřivnici a Vídni, na území Československa měla tehdy Tatra dvanáct prodejen

konstrukce a navzdory značné tuhosti na ohyb i krut také lehká stavba. Vždyť samostatně pojízdný podvozek váží necelých šest metrů, plně šestimístný vůz jen něco přes tunu. Mimochodem na bázi Tatra 30 vznikla díky stavebnímu systému rámu i třinápravová verze 6x4, známá jako T 26/30. Její vý-



Tuhá náprava s příčným půleliptickým perem a trojúhelníkovou vzpěrou dostala třecí tlumiče a lankové brzdy

kony v terénu dodnes berou dech.

Protilehlé umístění dvou dvojic válců je základem výborného vyvážení pohonné jednotky, ventilátor na setrvačniku zajišťuje dostatek chladícího vzduchu, takže se tatra nepřehřeje ani při popojíždění v koloně za parného léta. V dobách, kdy se ještě nebylo

možné spolehnout na kvalitní nemrznoucí směsi, zákazníci v zimním provozu ocenili absenci chladiče. Nucené chlazení vzduchem má pochopitelně i řadu nectností, které mu uzavřely cestu k masovému rozšíření. Vyšší tepelné namáhání zkracuje životnost těsnění pod hlavou válců, trvale běžící



Pod žehličkovitou kapotou, vyklápenou spolu se světlomety a blatníky, pracuje vzduchem chlazený čtyřválcový boxer. Obejde se bez řemenu i palivového čerpadla, vše je snadno přístupné.

ventilátor ve vyšších otáčkách motoru odebírá nemalou část výkonu, horší to bývá se spotřebou benzínu i oleje. Topení se musí obejít bez výměníku s cirkulující chladicí kapalinou. Místo toho se u žehličkovitých tatrovek používaly žabrované bypasy na výfukovém potrubí, zabudované v podlaze

u nohou cestujících. Jenže kolem netěsných spojů pak do kabiny pronikaly spaliny. Absence vodního pláště kolem válců a jejich hlav znamená významné oslabení akustické izolace, takže vzduchem chlazené motory už z dálky poznáte podle charakteristického zvuku. Na šepot květin musíte zapomenout

i v případě vytočené sedmnáctistovky, tlačící Tatra 30 do svahů Beskyd. „Třícítce“ však nemůžeme upřít kouzlo velmi originální, promyšlené a účelné konstrukce, která kopřivnické značce získala respekt po celém světě. Licenci na hned několik typů předválečných tatrovek se podařilo



Foto J. Pekárek, archiv M. Bila a autora

prodat i do nesporně vyspělého Německa, Rakouska či Francie. Sotva už se dočkáme doby, kdy by se Němci s Francouzi přetahovali o práva na výrobu aut vyvinutých na našem území. I v tomto smyslu zůstává faeton Miroslava Bila svědkem ztracených časů.

Zdeněk Vacek