

JP

Nestranný a nezávislý měsíčník všech automobilistů a motocyklistů
orientovaný na historii motorismu

ČÍSLO

9

září
2007

POUZE Kč

100.00

Motor Journal



BRNO-SOBĚŠICE

sobota 29. 9. 2007

www.VeteranBrno.cz



Hanzelka, Zikmund a Tatra 87

Autobusový návěs NO 80

Benzínové začátky značky DKW





Cestovatelská dvojice H+Z (Hanzelka a Zikmund) s Tatrou 87 vyjíždí 22. dubna 1947 na cestu kolem světa

Šedesát roků

Tatra 87 a dva pracovití i obětaví cestovatelé

Je to již dávno, alespoň z hlediska délky lidského života. Tehdy před šedesáti léty jsme se my, nyní už vyvrážděnější a šedivější, těšili na rozhlasové reportáže uváděné zvukem automobilové houkačky, při kterých nám nepřímo, jen ústy hlasatele, předávali své zážitky ing. Jiří Hanzelka a ing. Miroslav Zikmund z cestování Afrikou a jižní Amerikou. Hodiny jsme trávili četbou jejich reportáží, knih, prohlížením fotografií, které cestou pořizovali, a posléze i zhlédnutím průběžně dokončovaných celovečerních filmů. Reportáže H+Z z první cesty se staly nejsledovanějším pořadem Československého rozhlasu. Výsledkem jejich publikační činnosti jsou téměř dvě desítky cestopisných knih vydaných o celkovém nákladu více než 6,5 milionů svazků a přeložených do 11 jazyků. Najdou se u nás pilnější a úspěšnější publicisté? Dosud nikoliv. Patří jim oběma mnoho našich díky za všechny ty příjemné i vzrušující chvíle, za poznání, poučení a nepochybně také i za nejednu inspiraci.

Po padesáti letech

Před desíti léty, v roce 1997, u příležitosti půlstoletého jubilea startu této populární dvojice, byla před budovou Českého autoklubu v Praze v Opletalově ulici i uvnitř uspořádána slavnost, které se zúčastnili

jak oba hlavní aktéři, tak i část pamětníků. Odborní pracovníci Národního technického muzea přijeli s autentickou Tatrou 87. Současně měla prezentaci i půvabná knížka „Život snů a skutečnost“, ve které jsou samostatně odpovědi pánů Hanzelky

a Zikmunda (známých po zkratce H+Z) na 2 x 50 stejných otázek, které jim právě po padesáti letech položil a také zaznamenal redaktor Jaromír Slomek.

Mezi pamětníky byl tehdy ještě Viktor Mráz, bývalý závodník a významný funkcionář, který vykonal mnoho pro rozvoj motorismu zvláště v omezených podmínkách totalitního režimu. Ten spolu s ing. Jaroslavem Hausmanem předávali své bohaté řidičské zkušenosti oběma mladým nadšencům při praktických jízdách v někdejších armádních výcvikovém prostoru v Praze Kbělich.

Start

Připomeňme si, jak se tehdy 22. dubna 1947 vydali Tatrou 87 na cestu kolem světa dva mladí komerční inženýři Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund. Na místě tradičního startu před budovou autoklubu v Opletalově ulici v Praze se s nimi rozloučili představitelé výrobního podniku Tatra, členové autoklubů a také závodník a podnikatel Jaroslav Smažik, předseda Autoklubu Prahy XII-Vinohrady, jehož byly cestovatelé členy.

Atraktivní, stříbřitě šedivý osmiválec Tatra byl ozdoben československou vlajkou, a zlatým odznakem autoklubu a emblémem patrona cestovatelů svatého Křištofa. Cestovatelé doprovázela kolona motoristů až na hranici Prahy. Poté pokračovali na Plzeň a Železnou Rudu dále Německem, Švýcarskem do francouzského přístavu v Marseille, odkud se přeplavili do přístavu Casablanca v Maroku v severní Africe. Africkou pevninou po cestách, ale především necestách, pouštích, zvláště pak Nubijskou, a pralesy projeli k jihu až do Kapského Města. Odtud následovala plavba do jižní Ameriky, kde oba cestovatelé pokračovali Latinskou Amerikou. V Mexiku společně cestování světem přerušili, nebo přesněji ukončili jeho první polovinu. Přispělo k tomu zranění Jiřího Hanzelky, při ručním natáčení motoru Tatry mu totiž klika přerazila zápěstí levé ruky, a proto se letecky navrátil do Prahy a podstoupil náročnou operaci.

Výjimečnosti ve všech směrech

Miroslav Zikmund pak s „tatričkou“ přicestoval francouzskou nákladní lodí do Evropy a 1. listopadu 1950 se oficiálně opět všichni tři setkali před budovou autoklubu. Tam se také pozdravili s mnoha nadšenými příznivci, které si získali prostřednictvím svých reportáží, a to zvláště těch, které byly vysílány rozhlasem. Během své cesty prožili četná dobrodružství, podstoupili nejedno nebezpečí, přinesli řadu obětí,



Jaroslav Smažík, předseda autoklubu Vinohrady, předává oběma cestovatelům maskotu pro štěstí před startem cesty kolem světa 22. dubna 1947 v 8.30 hod. Vedle stojí ředitel Růžička a jeho náměstek Svoboda

AUTOKLUB REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ

ZVE PANA

K PRÁTELSKÉ SCHŮZCE PORÁDANÉ V PONDĚLÍ DNE
21. DUBNA 1947 V 17 HODIN V PŘIJÍMACÍCH SÁLONECH
KLUBOVNÍHO DOMU AKRČS NA ROZLOUČENOU S PÁNY

ing. Jiřím HANZELKOU a ing. Miroslavem ZIKMUNDEM.

PODNIKAJÍCÍCH VOZEM TATRA-87 SPORTOVNĚ-PROPA-
GAČNÍ CESTU KOLEM SVĚTA, KTEROU NASTOUPÍ PŘÍSTI
DEN V 8.30 HODIN OD BUDOVY AUTOKLUBU RČS
V PRAZE II, OPLETALOVA TRÁDA.

Při příležitosti se také proběhne taneční zábava.

Původní pozvánka k „přátelské schůzi“ pořádané v pondělí 21. dubna 1947 v klubovně AKRČS na rozloučenou s inženýry Hanzelkou a Zikmundem před začátkem sportovně-propagační cesty kolem světa

prokázali mnoho houževnatosti i zdatnosti a vše s úspěchem zakončili.

Cesta to byla v historii motorismu zcela výjimečná a velmi náročná, vždyť šlo o časově nejdelší jízdu jediným sériovým osobním automobilem. Příprava na ni byla dlouhodobá a velmi odpovědná, trvala nejméně 8 let. Oba budoucí cestovatelé se poznali již roku 1938 jako studenti Vysoké školy obchodní v Praze. Jiří pocházel od Kopřivnice a jeho otec pracoval ve vývojovém oddělení Tatry do doby, než se stal osobním řidičem tehdejšího ministra Hodži. Továrna prominentním zákazníkům dodávala nejen samotný automobil, ale podle jejich přání doporučila i řidiče. Miroslav vyrůstal v Plzni a jeho tatínek se vypracoval až na místo strojvedce rychlíkových lokomotiv. Základním předpokladem zamýšlené cesty byla znalost cizích jazyků,

angličtiny, francouzštiny, španělštiny, italštiny, němčiny, ruštiny a i některých orientálních jazyků včetně odborné terminologie. Dalšími předpoklady byly dobré vědomosti o světovém zeměpisu – přečetli mnoho cestopisů, jen v pražské technické knihovně prostudovali tisíce stran většiny ročníků The National Geographic Magazine, sháněli a překreslovali stovky map (kopírovací stroje prakticky ještě neexistovaly), vypracovávali přehledy o zaměření československého vývozu atd.

S „Osmičkou“ až na kraj světa

Zcela zvláštní uznání zaslouží „Osmička“ Tatra. Krasavice. Zamílovali se do ní nejen oba dva cestovatelé, ale i mnoho dalších. Bývaly to celé shluky obdivovatelů, kdekoli se objevila – od Marseille přes Chartum až

po Mexiko. S obdobnými projevy pozornosti až údivu se setkávaly i další typy „aerodynamických“ Tater všude kam přijely. Nejvíce snad právě u typu 87 – neobvyklé štíhlé proporce připomínají rekordní nebo závodní vozidlo, letadlo bez křídel či dokonce někomu i ponorku. Také vzduchem chlazený osmiválcový motor vzadu se svým charakteristickým hukotem, tolik rozdílným od všech ostatních – toto vše zapříčiňovalo nápadné odlišení i od nejmodernějších automobilů nejvýznamnějších světových značek. Originální karoserie proudnicových tvarů navržená s respektováním poznatků aerodynamiky a na zadní kapotě s bohatým žebrovaním doplněná výraznou usměrňovací svislou plochou ploutví byla v té době nevídaná. Splnutím blatníků a stupaček s karoserií se též dosáhlo mimořádně výhodného využití vnitřního prostoru. Posuvný kovový díl otevírací střechy, montovaný standardně, nabízel přednosti kabrioletu, do určité míry nahrazoval i klimatizaci, ale především byl odolnější proti poškození. Nebyl to však jen přitažlivý vzhled vozu, který se podílel na úspěchu cesty, ale především jeho odolnost i vlastnosti dané oběma dělenými nápravami, dále motor s přímým chlazením vzduchem a přirozeně též celková provozní spolehlivost.

Automobil z Československa budil senzaci všude, kam přijel. Zvláště úžasný musel být průjezd v délce cca tisíce km Nubijskou pouští, která se stala tou nejobtížnější zatěžkávací zkouškou, jakou mohl tento vůz prodělat, projel místy, kam dosud žádné jiné vozidlo neproniklo. Ba bez nadsázky lze napsat (či věrohodněji „opsat“ pozn. autora), že své posádce dokonce zachránil i život. To však už by byla témata, která poutavou formou zvěčnili sami cestovatelé.



TATRA 87 po nezaviněné „bariérové havárii“, po záhadném selhání brzd. Cestovatelé měli štěstí, utrpěli pouze drobná zranění. Automobil poté vyměnili za nový, téhož typu, který byl spolu s dalšími vozidly v přístavu v Alexandrii

Systematické přípravy

Po ukončení studií a všech teoretických příprav předložili čerství inženýři projekt cesty děkanovi fakulty a některým profesorům k posouzení. Dostalo se jim plného souhlasu, a to nejen zde, ale i od tehdejšího Spolku komerčních inženýrů, který byl v té době ještě aktivní. Když si tak ověřili správnost svého projektu, mohli přikročit ke zdolávání všech dalších bariér.

Rozhodujícím okamžikem se stalo jednání na pražském ředitelství Tatry v Kartouzské ulici, byli totiž v tom měsíci již šesti, kteří předkládali návrh se žádostí o zapůjčení vozu k propagační jízdě. Nebyli nijak neskromní a možná právě tato odvaha sehrála svoji roli, když si řekli o „nejdokonalejší současný automobil“ (posuzováno tehdejšími měřítky) a tím byla „ministerská osmička“ – jak bylo tehdy nazýváno vozidlo, které vozilo ministry. Podnikový ředitel ing. Růžička se svými náměstky Františkem Svobodou a dr. ing. Mimrou seriózně připravovaný elaborát se všemi časovými i finančními propočty a dalekosáhlým programem prostudovali a rozhodli kladně. Nezálekli se odpovědnosti a případných rizik – zaslují také všichni uznání a vděk. „Když se protlačíte džunglí československých úřadů, tak Vás žádná džungle na světě neohrozí. Vůz Vám půjčme, ale v tom ostatním nespolehejte už na žádnou pomoc Tatry.“ Tato slova odstartovala další intenzivní přípravy a jednání.



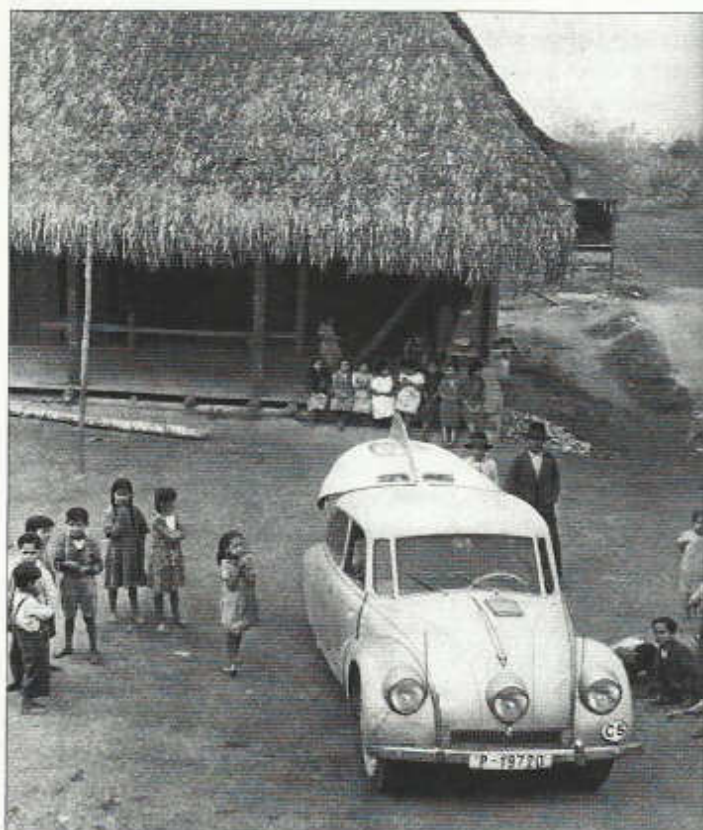
TATRA v obležení zvědavých diváků – vůz bez vody – neuvěřitelné

Při výběru výstroje a vybavení na cestu kladli oba cestovatelé důraz na to, aby dle možností vše pocházelo z domácí produkce. U automobilu a pneumatik to bylo zcela jednoznačné. Fotoaparáty Flexaret formátu 6x6 i kinofilmová Etareta byly vyrobeny v Meoptě Přerov, podobně tomu bylo s dalekohledy Aeronar 8x40. Osobní zbraně, pistole i lovecká kulovnice nesly značku Z a ČZ. Speciální autorádio zkonstruovali a postavili posluchači pražské techniky a bylo na takové úrovni, že nejen umožňovalo poslech stanice Praha

v Súdánu a Keni, ale odolávalo i všem nástrahám během cestování. Stejně tak měřicí přístroje, speciální kufry, prádlo, oděvy, obuv, spací pytle a další, vše neslo pečť tuzemské práce. Výjimkou byly jen další kamery, filmy, elektrické holicí strojky a zvláštní tropická výstroj.

Největší bariéra – státní administrativa

Jako každý průkopnický čin i tento cestovatelský záměr vzbuzoval pozornost, kritiku, nadšení, obavy... Vyvolal i vlnu zlé



Nezvyklému automobilu patřil obdiv těch nejmenších – před školou v Santa Lucia



Na horské cestě – copak ale prohlíží Jiří Hanzelka?

vůle, závisti i intrik, ale také přátelství, porozumění a snahu pomoci. Tehdejší ministerstvo informací a osvěty se vyjádřilo pozitivně, zbývali ještě úředníci Národní banky, kteří stáli před problémem, který vybočoval z rámce běžné agendy. Studijní, propagační a osvětové argumenty se dají obtížně vyjadřovat čísly a financemi. Zaměření cesty bylo původně z velké části technické a hospodářské, nicméně se nakonec našlo jisté podmiňující řešení. Devizy byly povoleny jen na africký úsek cesty s tím, že už před ukončením tohoto úseku cesta přinese republice nejméně tolik prostředků, kolik na ni bude vynaloženo. Samotnou kapitolou bylo jednání na zastupitelských úradech, průjezdní víza apod.

Za praxí do Kopřivnice

V Kopřivnici i v pražské opravě prošli oba hrdinové tříměsíční praxí, aby řádně poznali celý automobil, jeho vlastnosti a údržbu. Na rozdíl od jiných cestovatelů upustili nejen od přívěsu, ale i od střešního nosiče. Veškerou výstroj, zásoby i náhradní díly dokázali promyšleně uložit do interiéru a do zavazadlových prostorů, i když co do hmotnosti to bylo neuvěřitelně mnoho nad dovolené zatížení. Tatra musela být stejně tak dopravním prostředkem jako předváděcím vozidlem. Četné a relativně těžké díly byly uloženy spolu s rezervními koly pod přední kapotou a také v prostorách předních blatníků. Pod sedadly řidiče i spolujezdce měly své místo kanystry benzínu, další dva za opěradly na výšku. (Standardní palivová nádrž o objemu 55 l a k tomu čtyři kanystry po 20 l, celkem 135 l – bezpečné to být však nemohlo). Prostor podlahy mezi zadními dveřmi a středovým nosníkem vyplňovaly ploché dřevěné schránky se zbývajícími náhradními díly, konzervami, lahve s nápoji, zásobami potravin, fotomateriálu



Odvahu, hrdinství i veliké úsilí bylo třeba k překonání podobných úseků cest, či dokonce mostů

apod. V odděleném zavazadlovém prostoru, který je mezi motorem a zadním opěradlem, bylo vyhrazeno místo pro písemnosti, archiv, zásoby olejů a pro karton s prádlem. Prostor na zadním sedadle pak vyplňoval široký kufr, ušitý na míru a k podlaze přichycený silnými řemeny. Naplněný prádlem, oděvy, obuví, příruční knihovnou, léky, záložními fotoaparáty a kamerou měl hmotnost až 130 kg. Ploché víko tohoto kufru tvořilo základnu pro zbytek příručních zavazadel a také dvou psacích strojů. Na předním nárazníku byly podle potřeby upevňovány plátěné vaky na vodu.

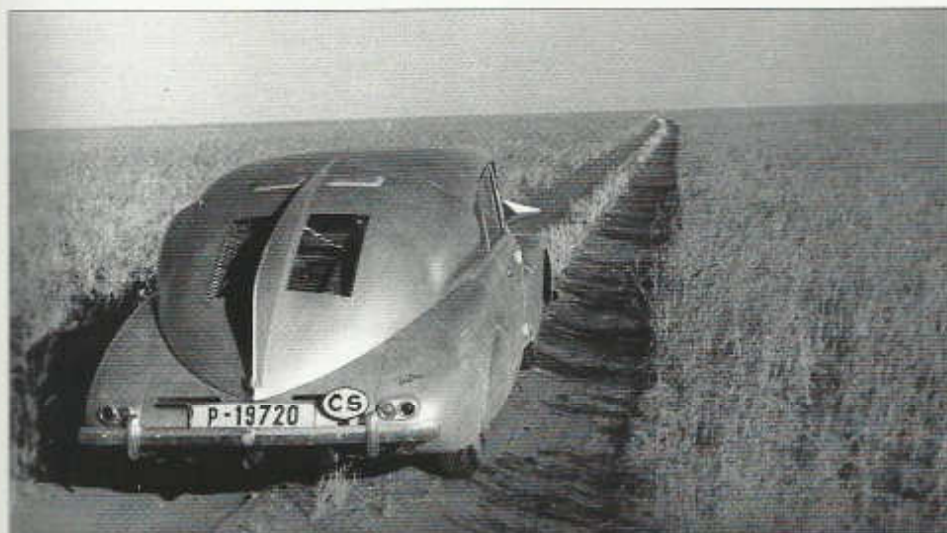
Náročná a všestranná zkouška vozidla

Během triapůleté cesty se Tatra 87 plně osvědčila, výhody vzduchem chlazeného motoru vynikaly právě za extrémně vysokých teplot. K chlazení je potřeba menší množství vzduchu oproti srovnatelnému motoru s chlazením prostřednictvím kapa-

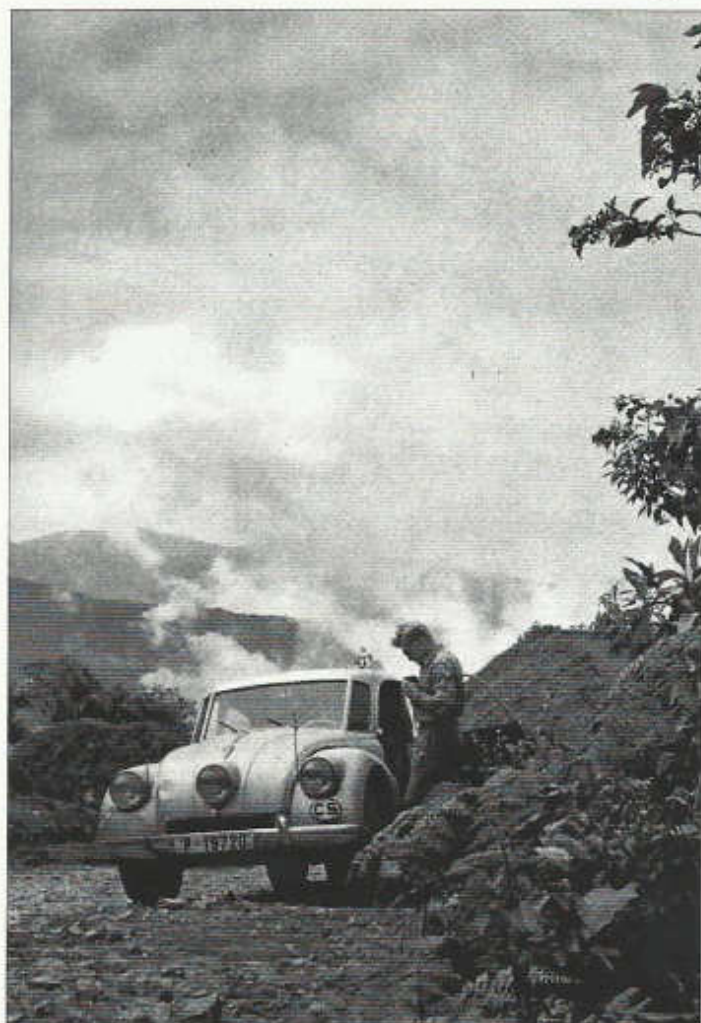
liny – důvodem jsou vyšší rozdíly teplot žebér válců i hlav oproti vzduchu, který odvádí teplo. Hladký spodek vozu se příznivě projevoval v syčkém písku, na bahnitých cestách při překonávání brodů apod. Příjemné a lehké řízení umožňovala hřebenová převodka řízení a výhodná byla i páčka pro ovládání akceleračního (ruční plyn – částečná náhrada tempomatu), a to zvláště při vyprošťování vozu, o které nebyla nouze, a také při dlouhých jízdách. Jako významný prvek pasivní bezpečnosti se projevila poměrně měkká, snadněji deformovatelná přední partie karoserie, o čemž se dvojice statečných cestovatelů nedobrovolně přesvědčila při doslova bariérové havárii – na hranicích v Sirte při záhadné poruše brzd.

V Tripolisu byli totiž pozváni k vojenskému guvernérovi, který jim řekl, že je dále po vytčeném úseku cesty nepustí, že se nalodí a přeplaví do Alexandrie. Namítli, že mají platná víza a že by měl respektovat rozhodnutí úřadu jeho veličenstva... Guvernér tento argument tedy respektoval, ale následovalo jiné opatření. U jejich Tatry byly naříznuty brzdové hadičky a téměř přestřípnuto i lanko ruční brzdy, navíc v cestě zůstaly nastraženy dva kamiony – taková byla dedukce, nikoli však prokazatelný argument poruchy brzd.

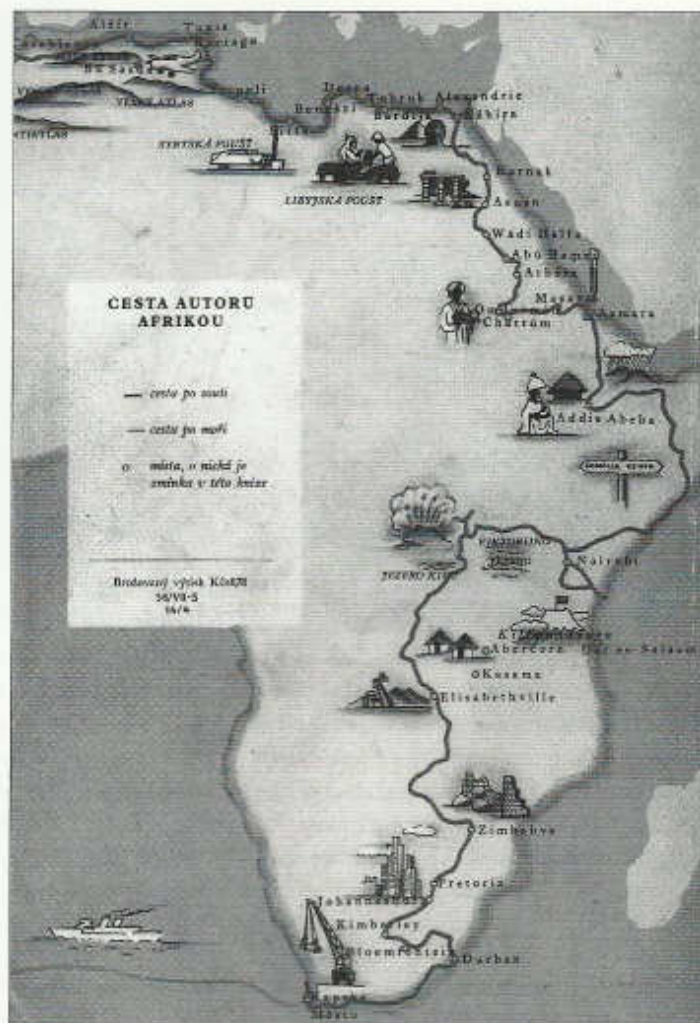
Čelní náraz do betonového pilíře pak vykonal své, ale naštěstí posádka utrpěla jen drobná poranění. Druhým štěstím bylo, že v přístavu v Alexandrii byly tři neproclené Tatry stejného typu, takže po dohodě s továrnou mohli vyměnit havarovaný vůz za zcela nový. Tato událost je také důkazem, že jízda byla uskutečněna s naprosto standardním provedením automobilu. A také pak, že po havárii už celou cestu méně pospíchali a více se dívali.



V suchých stepních podmínkách před šedesáti roky mohly ještě plně vyniknout výhody vzduchem chlazeného motoru



Kamenitá cesta ve výšce 3200 m nad mořem – kolik zápisů v „Guinessově knize rekordů“ asi získali tito naši zdatní cestovatelé?



Přehledné vyznačení trasy po východní části Afriky od Casablanky až na jih do Kapského Města

Dosažené cíle, splněné sliby

Cesta sama o sobě neměla být cílem, ale prostředkem k propagaci vozu Tatra, dalších československých výrobků a i k propagaci

naší republiky. Pracovní náplní cestovatelů bylo získávání technických poznatků o voze za nejrůznějších podmínek, kvalifikované studium trhů a jejich potřeb – marketing. Významným hlediskem zůstávalo i reportážní zhodnocení cesty ve formě rozhlasové, tiskové, knižní i filmové. Mnohé se podařilo splnit v míře vreholné, jen jeden z původních cílů – komerční – dluh vůči automobilce Tatra, která poskytla vozidlo, nemohl být splacen. Když začaly docházet první větší objednávky na tento automobil, jeho výroba byla již zrušena, došlo k politickým změnám a bylo nařízeno produkovat užitková vozidla terénního charakteru pro potřeby armády, zcela ve smyslu pokynů z Moskvy.

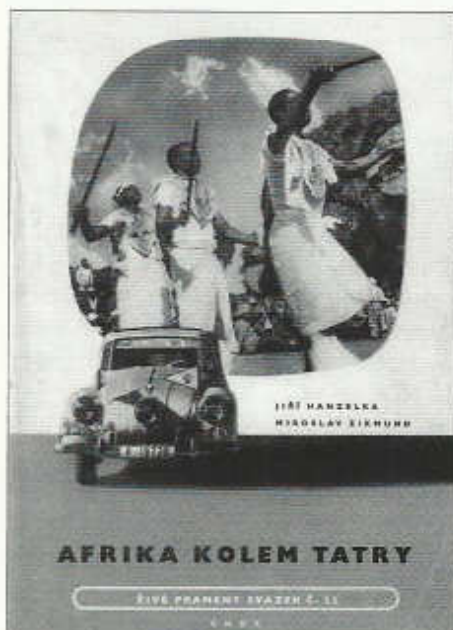
Odměna

Podle rozhodnutí tehdejšího ministerstva těžkého průmyslu se za úspěšnou propagační cestu měl jako odměna předati ing. Hanzelkovi a Zikmundovi „1 ks vozu Škoda 1200 – roadster“, jak je možné zjistit v archivovaných dokumentech ve Státním ústředním archivu v Praze. Po nezbytných průtazích, tak typických v našich podmínkách, kdy se mimo jiného uvažovalo i o odměně v podobě

vozu T 87, se kterým vykonali cestu třemi světadíly (zahrnuta i Evropa), nakonec obdrželi společně Tatrapiplan.

Vymazat vzpomínky

A jaký byl další osud slavné T 87? Po příjezdu do Prahy, samotná délka cesty byla cca 50 tisíc km, si odbyla několik výstav, poté se vrátila do Kopřivnice, kde byla rozebrána, pečlivě prohlédnuta, přeměřeno opotřebení funkčních částí, repasována a nakonec předána do Národního technického muzea v Praze. Tam se jako autentický doklad dlouhé cesty stala po nějakou dobu velmi přitažlivým objektem v dopravní expozici. Potom ale přišlo období „normalizace“ a oba cestovatelé upadli do politické nemilosti. V roce 1968 byl totiž Jiří Hanzelka navrhován na úřad prezidenta republiky a před tím ještě vyvolala pobouření jejich „Zvláštní zpráva č. 4“, popisující kriticky situaci v tehdejší Sovětské svazu. A tak aby ani známý automobil nepřipomínal dvě známé osobnosti, zůstala T 87 uložena v depozitáři. V nedávné době se tomuto automobilu, spolu s několika dalšími významnými vozidly v souboru tatrovek, dostalo zvlášť



Jednou z devatenácti publikací autorů H+Z byla i Afrika kolem Tatry prodávaná za 6,76 Kčs po vydání v roce 1956



Na barevném snímku pořízeném o 50 roků později (22. 4. 1997) před budovou autoklubu sedí opět ing. Hanzelka za volantem Tatry



Autentická a proslavená Tatra zapůjčená z Národního technického muzea u příležitosti oslavy po půl století, které uplynulo od startu cesty

ního ocenění, byl prohlášen za „Národní kulturní památku“.

Do světa s T 805

Pro úplnost možno ještě doplnit, že druhá polovina cesty kolem světa, zahrnující především Balkán, Blízký a Střední východ, Indii, Cejlón, Indonésii, Japonsko a Sovětský svaz, byla započata také 22. dubna, ale o 12 let později – roku 1959.

Byla to však již expedice dvou proslavených cestovatelů (H+Z), doplněná o lékaře a automechanika se dvěma speciálními, žel poruchovými, automobily Tatra 805 s přívěsy.

Češi vždycky rádi cestovali

Náš národ měl vždy své cestovatele. Již Alois Jirásek jim vzdal hold a popsal „dle paměti o staročeském cestování“, že za dob krále Jiřího z Poděbrad, tedy před více než pětistý léty, vladyka a rytíř Václav Šašek z Mezhoře, ten ovšem na koni „hnědáku“

Jiskra, v družině pana Lva z Rožmitálu se dostal „Z Čech až na konec světa“ a šťastně také zpět. Je zajímavá shoda okolností, že maminka ing. Zikmunda se narodila ve vesnici Břikov u Přestic stejně jako zmíněný rytíř Šašek. Následovala celá řada dalších cestovatelů, vzpomeňme především jmen jako MUDr. Holub, z motoristů pak RNDr. Baum, B. J. Procházka s J. Kubísem, F. A. Elstner, manželé Škutiniovi a F. V. Foit. Je pozoruhodné, že cestovatelské posádky jmenované na posledních třech místech s automobily Aero Minor II, předválečný Škoda Rapid a Tatra 57 B, ale nezávisle na sobě, vyjeli rovněž roku 1947 také do Afriky. Žádní další však neuskutečnili své cesty v tak širokém rozsahu, v tak komplexním pojetí, neshromáždili a publicisticky nezpracovali tolik dokumentačního materiálu, tak významně nepropagovali naši republiku, jak to dokázali tyto dva komerční inženýři Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund. Muži, kteří projeli něko-

lika kontinenty, nasbírali ohromné množství informací i zkušeností, své cíle splnili bez nejmenších pochybností, ale jak málo jsme se mnohdy dokázali poučit a využít výsledky jejich práce, úsilí a obětí?

Proto připomeňme alespoň některé z jejich poznatků či myšlenek, které nám v různých formách předkládali:

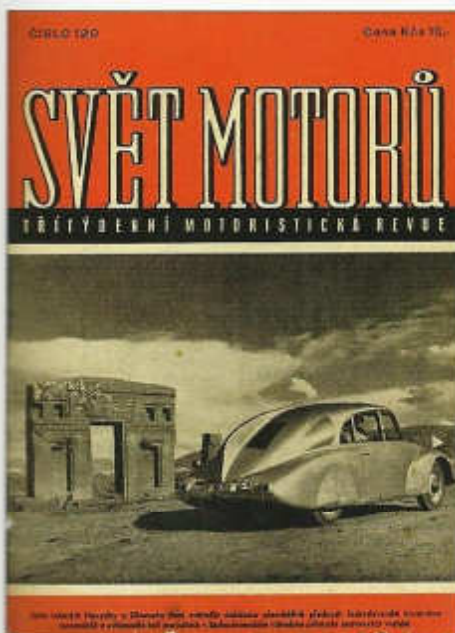
- dokonalost každé práce, služby nebo výrobku je právě to, co v soutěži se světem rozhoduje ...
- mozky a talenty mohou růst jen z činnosti ...
- produktivita každé práce do značné míry závisí na kulturnosti a příjemnosti pracovního prostředí – to prokázali přesnými rozbory sociologové, psychologové a ekonomové ...
- růst produktivity přináší přesun pracujících z výroby do oblasti služeb ...

Stále aktuální myšlenky

Ing. Hanzelka v již citované knize „Život snů a skutečností“ (žel poslední knize obou autorů Z + H – první byla „Afrika snů a skutečností“) píše, že měl moudrého otce, který mu krátce před první cestou řekl: „Synku, asi to bude úspěch, dobře jste se připravili. Ale dej si pozor na jednu věc, úspěch znamená peníze. Neznám člověka, kterého by peníze nezkažily, když jich má moc. Nenechávej si víc, než potřebuješ.“ A on tuto zásadu dodržoval, ze všech příjmů si ponechával pouze na provoz rodiny, na práci a skromnou rezervu. Ostatní nějakým způsobem pouštěl z ruky. Prostě pokud měl a bylo někde potřeba, tak dával.

Závěrem úryvek z osobní korespondence Jiřího Hanzelky (před 15 léty) autorovi tohoto článku: „Tatraplán a zejména T 87 si pozornost a uznání opravdu zaslouží. Nemyslím, že naše vozy ještě někdy o tolik předběhnou vývoj ve světě, jak se to dařilo ve třicátých a čtyřicátých letech.“

Stanislav Karger



Reportáže z cest H+Z přinášel nejenom Svět motorů, ale i tehdejší časopis Mladý technik a další periodika

