



Tatra kolem světa

První český automobil objel
zeměkouli už v roce 1935

Prvním českým a doslova průkopnickým automobilem, který absolvoval velkou cestu kolem světa, byla šestikolová Tatra typu 72. Stalo se tak již před více než osmdesáti lety, v roce 1935, a terénní cestovatelský speciál postavený pro tak náročnou cestu byl současně také

staly předchůdkyněmi současných i poněkud módně pojatých vozidel kategorie „off road“ a vynikaly schopností projíždět obtížným terénem. Se speciální karoserií od firmy Uhlik a postavenou pro expediční cestu manželů Baumových se pak stal tento typ Tatra 72 i jedním z prvních obytných automobilů v Evropě a vůbec prvním českým vozidlem, které vykonalo cestu kolem světa – přirozeně též i na několika lodích nezbytných pro překonání vzdálenosti po moři mezi jednotlivými světadily.

Tuto svoji cestu popsal RNDr. Jiří Baum v knize se skromným názvem *Kolem zeměkoule*, která byla vydána poprvé roku 1937 a podruhé v roce 1956 v nakladatelství Mladá fronta. Knihu věnoval „své choti, věrně průvodkyni na cestách“. Následovala ještě další vydání i v pozdější době, poslední pak roku 2007 v nakladatelství L. Marek v Brně.

Abychom přiblížili našim čtenářům období cestování a silničního provozu i pocity dvoučlenné posádky před osmdesáti lety, vyjímáme z tohoto cestopisu několik útržkovitých a upravených ukázek zaměřených především na samotnou cestu a její trasu.

Start na Vánoce

Jejich dlouhá cesta začala 23. prosince 1934 před budovou pražského Autoklubu. Byl to smutný zimní den, když se loučili s hloučkem přátel, kteří jim přišli popřát šťastnou cestu. Předchozí přípravy, spěch a rozčilení způsobily, že jim vše připadalo jako film, běžící nepřistojnou rychlostí – film, který se zpomalil, teprve když Vodičkovou ulici zamířili na silnici směrem na Plzeň. Byli dobře připraveni. Tentokrát (dříve použili tatrovky typu 12 a 30/54) měli relativně velký šestikolový vůz (6 x 4) se dvěma převodovkami (druhá

ač byly výslovně zapsány v jejich karnetu (cestovním dokladu, který obvykle vydával příslušný autoklub). Jakmile opustili průmysk, zmizel sníh a počasí bylo teplejší. Projeli Brixenem a nocovali v Bolzanu. Další den zakončili v Brescii a pak pokračovali v husté mlze do Milána. Když se vyjasnilo, byla jízda opět zábavou a z vozu vystoupili až u prvního ze svých cílů – v přístavu Janov. Tam bylo už tepleji, po zimě ani stopy. Mohli odložit kožichy a uklidit je na „půdu“, do schránky na střechu jejich obytného automobilu.

Cesta lodí

Příchod Nového roku prospali na parníku Remoto, na kterém pluli kolem pobřeží Itálie a ostrova Kréta až do Port Saidu a dále Suezským průplavem, který propojuje Středozemní moře s Indickým oceánem. Za proplutí zaplatila tehdy jejich celá loď přes dvě stě tisíc našich korun, tedy přibližně cenu pěti osobních automobilů Tatra 30. Ale i tak to bylo výrazně ekonomičtější, než objíždět celou Afriku. Obepluli Indii a posléze krátce zakotvili v přístavu Colombo na Cejlonu. Ve městě na hlavních třídách se již propojoval Orient s moderním komfortem, nicméně dále opět pokračovali v plavbě po širém moři. Byly to dlouhé dny horka i dusna, přejeli rovník, ocitli se na jižní polokouli a teprve po dalším týdnu konečně spatřili břehy Austrálie. Tam docestovali v únoru, tamější nejteplejší měsíc v roce, a bylo tam horko opravdu strašlivé.

Z Austrálie do Japonska

Kontinent protinožců projeli napříč od západu k východu a následně severu země a dále se přeplavili do Japonska. Tak jako byla jízda Austrálií obtížná svými pustými, neobývanými či komorními úseky,



Nalodování Tatry 72, příhodně nazývané „Miss Austrálie“

vyhnout s protijedoucím vozidlem a jedno z nich musí vycouvat do širšího úseku, stane se jízda utrpením. Proto také japonští řidiči mívali téměř vždy i svého pomocníka (závozníka), který býval za podobných okolností neocenitelný. Ten pak z vozu vystoupil a dirigoval svého kolegu při couvání. Tyto někdejší úzké cesty byly pozůstatkem z dob, kdy chudí lidé cestovali pěšky a zámožní kočáry na koních. Pozůstatky sil

zdálo, jakoby trávil všechn svůj volný čas přímo v jízdní dráze.

Po Japonsku a týdnech strávených na moři se dalším úsekem cesty stala Kalifornie. Než tam ovšem dopluli, přejeli 15. října 180. poledník, a tak dalšího dne měli stejné datum, tedy opět 15. října. Stejně zajímavé by to bylo i při plavbě opačným směrem, kdy by jeden den zcela vynechali. Další zastávka a imponderabilia cestovní

**Das Ehepaar Dr. Baum, fuhr als Erstes mit einem tschechischem Automobil um die Welt.
Der Tatra T 72, mit 3 Achsen und individuellen Aufbau vom Karosserier Uhlik, war ein Vorläufer eines SUV und Campers – gleichzeitig diente er als ein Fotolabor und Archiv...**

Autoklubu v nynější Opletalově ulici (tehdy Lutzově ulici) v Praze, když šťastně absolvovali s šestikolovou světle šedivou Tatro 72 velkou cestu kolem světa. Jejich dvoučlenná výprava, která se uskutečnila pod patronací Národního muzea, vyjela 23. prosince předchozího roku z tétož místa (prostor před Autoklubem patřil k tradičnímu místu startu). Cesta měla především pracovní, studijní a poznávací

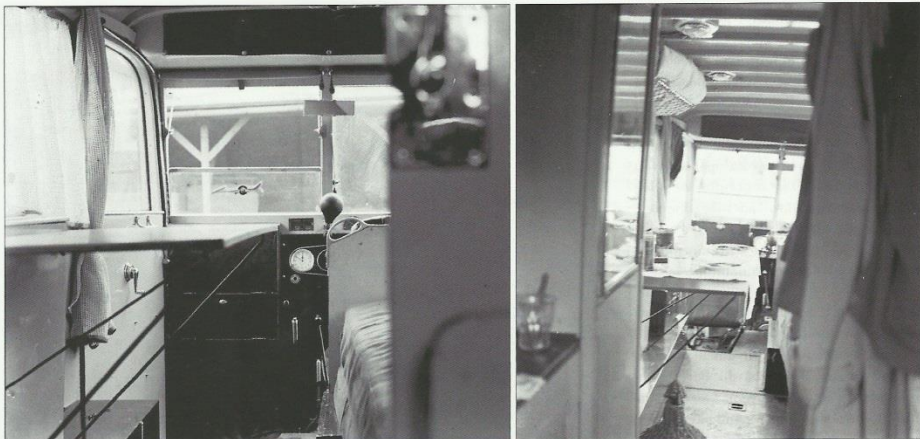
osvědčily při dálkových cestách (či spíše necestách) v náročných klimatických podmínkách, a to již před více než 80 lety. Měly k tomu dobré předpoklady, dané konstrukcí podvozku – páteřový rám, dělené nápravy a spolehlivý vzduchem chlazený motor. Přednosti přímého chlazení vzduchem vynikaly především v končinách s vysokými teplotami ovzduší. Trínápravové tatrovky typu 26/30 a modernizovaného typu 72 se

Když míjeli Plzeň, vysoké haldy u Staňkova vypadal jako obrovské krtiny. Druhý den projeli Bavorskem a Rakouskem a bez problémů dojezdi do Innsbrucku. Třetí den je čekal Brennerský průmysk. Byl zasazený a lidé je varovali, že uváznou. Ukázalo se však, že pro šestikolovou taturu průmysk nebyl zdaleka takovou překážkou jako italská celnice. Dvě hodiny tam sepišovali všechny náhradní součástky,

(registrační značku) s japonským číslem, kterou tam používali během svého pobytu. Průjezdy nekonečně dlouhými vesnicemi kolem těchto úzkých silnic bylo možno přirovnávat s proplétáním se mezi účastníky výročního trhu v našich městkách. Bylo to nepřijemné cestování přelidněnými osadami. Se špatným povrchem silnic se lze ještě smířit, ale pokud k tomu nutno počítat i nedostatečnou šířku a nelze se

projezdy japonských vesnic, které v přední polovině vycházely z motocyklové konstrukce a v zadu měly dvě kola a malou nákladní karoserii (korbičku). K nejrozšířenějším patřila jízdní kola, často táhouné lehký dvoukolový vozík. Dopravní situace v městských částech byla také složitá a průjezdy pomalé, většina ulic neměla chodníky pro pěší a mnoho obyvatel, jak se

projezdy japonských vesnic, které v přední polovině vycházely z motocyklové konstrukce a v zadu měly dvě kola a malou nákladní karoserii (korbičku). K nejrozšířenějším patřila jízdní kola, často táhouné lehký dvoukolový vozík. Dopravní situace v městských částech byla také složitá a průjezdy pomalé, většina ulic neměla chodníky pro pěší a mnoho obyvatel, jak se



Tatra 72 byla upravena pro jízdu v různorodých extrémních podmínkách



připravil. Již 25. června 1934 převzal tento náš cestovatel šestikolový podvozek Tatry, tehdy nového typu 72, který navazoval

izolovali pomocí výplní z korkových desek, aby po celou dobu jednoho roku mohla co nejlépe sloužit jako pojízdný domov

Po převzetí vozu z karosárny firmy Uhlík, tedy již s hotovou obytnou nástavbou, podnikli Baumovi zkušební cestu po Slovensku,



Dr. Baum und seine Frau bereisten auch schwer erreichbare Länder. Er war zugleich ein sehr guter Fotograf und seine entdeckterische Mission kam dem National Museum zu Gute.

připravuje nejnovější budoucnost.

Na své cestě manželé Baumovi nasbírali mnoho přírodovědného materiálu (ten také průběžně poštou zaslali do své vlasti), pořídili na šest tisíc fotografických negativů a mimo cestopisných reportáží poslouchali i mnoha motoristickými informacemi z míst, kterými projeli. Jejich cesta nebyla také poznamenána honbou za nějakým rekordem, automobil jim především posloužil jako optimální dopravní prostředek na místa, kam by se jako přírodovědci jiným způsobem obtížně dostávali. Během cesty se ale nevyhnuli prohlídkám a opravám, projížděli pustinami a nejednou potřebovali především velkou dávku štěstí. Jednou dokonce, při výměně kola mezi vzdálenými osadami, se dr. Baumovi přiskřípla ruka nešťastně mezi pneumatiku a podběh a nebyť pomocí jeho paní, kdo ví, jak mohlo vše skončit.

První cesty dr. Bauma

Nebyla to však první cesta zoologa dr. Bauma. Již o několik roků dříve cestoval spolu se sochařem F. V. Foitem Afriku s dvouálcovou Tatrou 12. S další spolehlivou a především silnější Tatrou 30/54, to již v doprovodu manželky, podnikl několik větších cest po Evropě (především Skandinávii a Španělsku) a na svoji další a největší cestu se také velmi dobře

stav a planu cestovatele, tepelne i hlukove j... pro 30 obrněných automobilu).



Při návratu do Čech byly na opuštěných silnicích v Bavorsku závěje hluboké až půl metru. Manželé Baumovi s tatrou však projeli všude a bez nehody

kou – v roce 1938 do Afriky. Po návratu do Československa, těsně před obsazením republiky německou armádou (podle informací Ing. Petra Bauma), byl jejich expediční automobil přestavěn na nákladní a odprodán, aby jej nacisté nezabavili.

K osobě RNDr. Jiřího Bauma je možno ještě dodat, že se narodil ve stejném roce jako Eliška Junková, tedy roku 1900. Zajímal se o bádání v přírodě, rád cestoval, vystudoval přírodovědeckou fakultu, ovládal celkem jedenáct jazyků a byl i výborným fotografem. Stal se honorárním spolupracovníkem Národního muzea

Dr. Baum beherrschte 11 Sprachen und war auch ein guter Mechaniker

chození pěšky a podobnými, často poněkud klamnými reklamními argumenty vybízeli k jejich nákupu. Jízda americkými městy také nebyla obtížná, i když tam jezdilo velké množství aut. Ulice mají široké i přehledné a předpisy méně složité než u nás (především s právem přednosti u vozidel příjezdících zprava). Přirozené, že navštívili i Hollywood s jeho rozsáhlými ateliéry a také kalifornské vnitrozemí.

Zpátky doma

Uprostřed listopadu se opět nalodili, tentokrát na dánský nákladní parník Europa, pluli podél západního pobřeží Spojených států a dále Panamským průplavem (jeho stavba byla dokončena po mnoha nezdařech a překážkách roku 1915) se zastávkou ještě v dalším přístavu na ostrově Jamajka. Po několikadenní plavbě se dostali k evropským břehům do Doveru a po Temži



Co předcházelo stavbě „off roadu“?

Jaké byly prvopočátky stavby osobního terénního automobilu (off roadu), pravděpodobně jednoho z těch, které lze přiřadit k nejstarším i prvním obytným vozidlům v celosvětovém měřítku? V roce 1925 vybídla armáda kopřivnickou Tatra, aby se na základě typu 11, který má páteřový rám a dělenou zadní nápravu, začala zabývat vývojem trínápravového osobního vozidla. (Pohon předních kol nebyl v té době ještě úspěšně konstruktivně vyřešen.) O rok později předvedla tato automobilka tři vzorové kusy trínápravových vozů (podle současné specifikace 6 x 4) s dvouválečovými motory objemu 1100 ccm a nabídl je ke koupi vojenské správě. Ta skutečně jeden podvozek zakoupila a ve spolupráci s Vojenským technickým ústavem a praporem útočné vozby podrobila zkouškám. Ty probíhaly mezi 4. prosincem 1926 a 15. březnem 1927 v náročných horských podmínkách jízdy na 10 000 kilometrů. Podvozek byl zatížen 950 kg a prověřován za nejrozmantějších podmínek na polních cestách, v terénu, přes překážky i na sněhu. Vozidlo uspokojilo v každém směru, s výjimkou málo výkonného motoru a tím jen „plazivých“ rychlostí. Nutno však zohlednit v kontextu tehdejších podmínek a v porovnání

s „ryzím“ koňským potahem. Zásadní podíl na dobrých trakčních vlastnostech měla především dvojice zadních náprav s redukční převodovkou, s uzávěrkami diferenciálů a také s úměrně velkým průměrem kol. Nieméně tento šestikolový automobil byl nadále vylepšován, a to použitím silnějšího motoru – vzduchem chlazeného čtyřválece typu 30 o objemu 1679 ccm a o výkonu 24 k (17,7 kW). Ve větším počtu než v armádě však našel uplatnění pro civilní potřeby, a to v nejrušnějším provedení – jako malý autobus, nákladní, hasičský či sanitní vůz, což nepochybně souviselo s „tradičně“ zaostávající úrovní našich českých silnic a cest vůbec. Významnou předností dvojice náprav v porovnání s jednou nápravou je zmírnění otřesů přenášených koly od vozovky. Této přednosti je stále využíváno nejen u užitkových vozidel, ale také u mnoha soudobých přívěsů.

Trínápravový Tater typu 26/30 bylo vyrobeno v letech 1927 až 1933 celkem 181 kusů. Pokračovatelem typu 26/30 se stal typ 72, který dostal výkonnější motor objemu 1910 ccm, kapalínové brzdy i tlumiče pérování, objemnější nádrž paliva, bohatěji dimenzované pneumatiky apod. Během tří let bylo vyrobeno 328 kusů v různých modifikacích, menší počet byl dodán armádě. Další 200 licenčních vozů pak

bylo vyrobeno ještě ve Francii u firmy Loraine-Dietrich.

Stanislav Karger

Foto: archiv Technického muzea Tatra

Základní technické údaje

Tatra typu 72 roku výroby 1934 (standardní provedení).

Motor: čtyřválec s protilehlými válci, ventilový rozvod OHV, přímé chlazení vzduchem (lopatky ventilátoru součástí setrvačniku). Akumulátorové zapalování. Objem motoru 1910 ccm, výkon 30 k (22 kW) při 3000 ot/min.

Převodové ústrojí: suchá vícelamelová spojka, čtyřrychlostní převodovka a redukční převodovka uložená ve skříní rozvodovek zadních náprav. Uzávěry diferenciálů zadních kol.

Podvozek: páteřový nástavbní rám s centrální ocelovou rourou. Přední náprava tuhá, odpružená příčným listovým perem. Zadní polonápravy – kyvadlové, provozní brzdy kapalínové Lockhead, parkovací brzda mechanická, kola disková, pneumatiky 6,00 – 18“.

Rozměry a hmotnosti: délka v závislosti na rozvoru 4250 až 5300 mm, šířka 1520 mm, hmotnost podvozku cca 950 kg.

Provozní vlastnosti – největší rychlost 60 km/h, spotřeba paliva (dle provozních podmínek) 18–35 l/100 km.

Wie kam es eigentlich zum Bau eines geländegängigen Dreiachсers mit Wohn-Aufbau? Die tschechische Armee beauftragte die Tatrawerke, einen solchen Wagen zu bauen. Es entstanden zuerst drei Prototypen auf der Basis von T 11 (um 1925), dann mit T 30 (1927 – 1933 wurden 181 Stück gebaut) und schliesslich T 72 (ab 1934) mit 2L Motorisierung. An die 330 Autos wurden gebaut. Viele dienten als Busse, Krankenwagen und Postautos, kleinerer Teil ging an die Armee. Lorraine-Dietrich baute ca. 200 Dreiaхser mit beiden angetriebenen Hinterachsen und Differentialsperre.

Technische Angaben:

T 72, Baujahr 1934 –Standartausführung mit beiden angetriebenen Hinterachsen
Motor:

4-Zylinder, Boxermotor mit OHV Steuerung, luftgekühlt, Inhalt 1910 ccm, 30 PS bei 3000 U/M.

Trockenkupplung, Reduktionsgetriebe, Differenzialsperre, Pendelachsen, hydraulische Lockheadbremsen. Grosse (600 – 18) Pneu Vorne Querblattfeder.

Fahrgestell:

Gewicht 950kg: zentrales tragendes Rohr

Höchstgeschwindigkeit betrug 60 kmh, Verbrauch, je nach Gelände 18-35 L/100 Untertitel GWP