

POHÁDKA O ŤAPINĚ

Byla jednou jedna tatra, která spatřila světlo světa v roce 1924, měla jen dva válce, jež zvládly vyprodukovat akorát tak 12 koňských sil výkonu, a v sedmdesátých letech získala majitele, který se s ní vydal na velkou cestu po Rusku a posléze z Československa až na Aljašku. Ano, vím, zní to téměř pohádkově, tak se pohodlně usadte a poslouchejte příběh, který se opravdu udál.



1978: NA ALJAŠKU

Během velké výpravy v roce 1978, která dvě tatrovky zavedla až na Aljašku, ujely veterány přes území USA a Kanady přes 20 000 km. Heroický výkon jak pro stroje tak i posádku je nutné ocenit zejména s přihlédnutím k faktu, že tehdejší komunistický režim se snažil této cestě všemožně zabránit. Co by za takovou propagaci dnes kopřivnická značka dala...



Většinou štěrková aljašská Taylor Highway má délku 258 km.



Stále funkční jemná mechanika začátku dvacátého století – švýcarské palubní hodiny a německý rychloměr cejchovaný až do 80 km/h.



Páka čtyřstupňové mechanické převodovky je namontována přímo na centrální páteřnici, která je tvořena ocelovou trubkou o průměru 110 mm. Ruční i nožní brzda působí jen na kola zadní nápravy. Na veteránech je nejcennější patina, která z řapiny přímo číší – z čalounění sedáku vykukují koňské žíně staré téměř devadesát let.



HISTORIE

Tatra 11

Továrna v Kopřivnici byla založena v roce 1850 a zprvu vyráběla kočáry, v roce 1897 se v Kopřivnici započalo (jako na prvním místě v Rakousku-Uhersku) s výrobou automobilů, a to známým modelem President. Po první světové válce se v Kopřivnici soustředili kromě užitkových vozů také na vozy sportovní a osobní. V říjnu 1919 se tak mohla uskutečnit náročná testovací jízda s šestiválcovými modely U-6, která vedla do Tater. Vzhledem k tomu, že náročnou zkouškou prošly tři vozy bez zaváhání, počala se na jejich počest používat výrobní značka Tatra. V roce 1921 byl položen základní kámen nové kopřivnické továrny a o dva roky později se rozjela výroba vozu Tatra 11 typ 4/12. Jak bylo tehdy zvykem, montovaly se na modely 11 (později 12 – vyšší výkon a některá dílčí vylepšení) nejružnější typy karoserií (celkem asi 17) od dodávkových vozů přes landaulety, roadstery až po sportovní karoserie. Typ 11 byl vyráběn do roku 1926, výroba typu 12 pokračovala až do roku 1934. Za poslední článek této vývojové řady lze považovat Tatr 57b (hadimršku), která se vyráběla až do roku 1949.

110200 Klikový hřídel		
abomí	110210	Klikový hřídel
madla	E 3-4	Závěs
aneco	E 606	Klin
rabive	NMP 45	Norma valeskové ložisko
rsbo	F.u.S.A50	Kuličkové ložisko
racemí	F.u.S.B15	Kuličkové ložisko
abrado	110203	Malé ručkové kolo
abripo	110204	Dýska k zadnímu kole
abropo	110220	Osovce pro osvětlovací dynamo
rausces	F.u.S.A35	Kuličkové ložisko
abrupo	110221	Šroub k osazení spoje
abscus	110222	Podložka k šroubu 110221

To byly doby! Originální příručka k vozu obsahovala seznam všech součástek včetně objednávacích kódů a doplňkových smyšlených slovních názvů pro omezení chybivosti při objednávání náhradních dílů prostřednictvím telegrafu.

NÁHODA JE JEDNOU Z JISTOT VAŠEHO ŽIVOTA. Jasně, můžete tvrdit, že osud máte pevně ve svých rukou, a do značné míry to bude pravda, protože své hlavní směřování si vybírá každý z nás, ale bez potřebného štěstí a náhody by se spousta věcí ve vašem životě nikdy nestala. Kdybych jedné srpnové neděle odjel z restaurace poblíž Karlštejna o pět minut dříve, nikdy bych zřejmě nepotkal pana Františka Valšubu s manželkou Janou v jejich Tatře 11, a nikdy bych tak nepsal tento článek. Můj život by samozřejmě běžel dál, aniž bych tušil, o jak zajímavé setkání jsem přišel. Pořád bych se snažil, aby náš magazín o veteránech byl plný co nejpoutavějších příběhů, ale jeden opravdu mimořádný by v něm možná navždy chyběl.

Také události, které budou popsány dále, by se neudály bez přispění tu většího, tu menšího zásahu štěstěny a náhody. Hlavně by se ale neudály bez houževnatosti a vytrvalosti party nadšenců, kteří navzdory hluboké komunistické totalitě sedmdesátých let začali spřádat plány, na které se dnes, když máme téměř absolutní volnost pohybu, neodvážil nikdo ani



„ČTYŘI MAJITELÉ VČETNĚ MNE JI NAZÝVALI ŘAPINOU, TAKŽE PŘEZDÍVKU LZE TAKÉ POVAŽOVAT ZA HISTORICKOU.“

František Valšuba

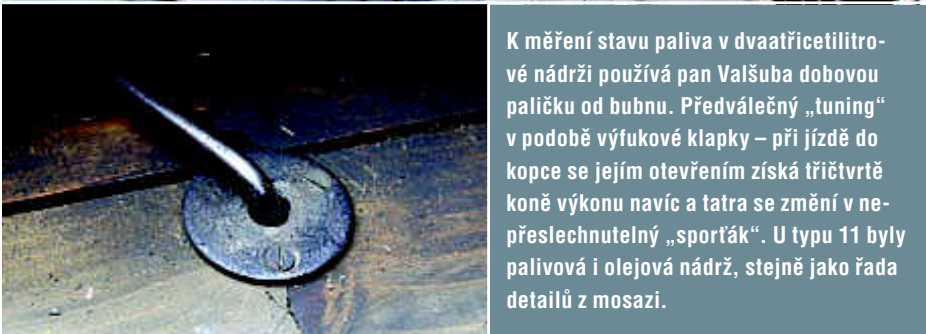
pomyslet. Už samotný popis jízdy s téměř devadesát let starou tatrou by vydal na velmi zajímavý článek, jenže díky tomu, že nezůstalo jen u snění, otevírají se pro tento příběh úplně nové dimenze.

Ostatně více vám napoví průběh našeho zmíněného prvního setkání. Chystáme se k odjezdu z restaurace, když před ní zrovna přijíždí Tatra 11 z roku 1924. „Nádhernej kus,“ říkám si v duchu a oceňuji hlavně fakt, že z vozu dýchá původní stav. Po přečtení nápisu „From Czechoslovakia to Alaska“ na kapotě už neváhám ani vteřinu a jdu na výzvědy. „Ano, v roce 1978 tato tatra opravdu dojela z Prahy až na Aljašku a zpět,“ říká pan Valšuba a ochotně mi svůj stroj ukazuje.

Slovo dává slovo a o několik týdnů později už sedím vedle něj v jeho tatře a vyrážíme objevovat krásy Karlštejska. Hned na výjezdu ze vrat chápů, proč si vůz vysloužil už u předchozích tří majitelů přezdívkou Řapina – vzduchem chlazený dvouválcový boxer s objemem 1053 cm³ jako by opravdu promlouval citoslovci řap, řap, řap. Už svým zvukem dává tušit jednoduchost své konstrukce, která však několikrát dokázala (jak už to tak u jednoduchých věcí bývá) svou genialitu. Tatra 11 byla prvním vozem, který začal v roce 1923 sjíždět z nových výrobních závodů v Kopřivnici, a nebyl to pouze motor, který byl na tomto typu revoluční – malá tatrovka přišla s koncepcí lehkého vozu s centrální páteřnicí a se zadními výkyvnými polonápravami. Konstrukce odpovídala potřebám poválečné doby, kdy byly silnice rozbité, kupní síla obyvatelstva nízká a nebylo příliš servisních míst. Počátky automobilizmu byly kouzelné hlavně v tom, že bylo možné objevovat a přicházet se zcela novými konstrukčními řešeními, a to nejen dílčích částí, ale také celého vozu – a přesně taková byla Tatra 11. Tehdejšími pochybovačům záhy ukázala, jak moc se ve svých skeptických názorech mylí. Z dnešního pohledu to bude znít až komicky, ale dvouválcovou tatr 12 koní proslavily zejména sportovní



Ideální cestovní rychlost po rovině je kolem 60 km/h. Za povšimnutí stojí nejen kola umístěná v rozích, ale také světlá výška vozu 200 mm.



úspěchy. I ve dvacátých letech se sportovní podniky jezdily na čas, ale byly zároveň i obrovskou zkouškou trvanlivosti a spolehlivosti strojů. To-vární jezdec Josef Veřmiřovský (mimochoodem pan Valšuba měl to štěstí se s ním setkat i osobně) začal hned po zahájení výroby sbírat vavříny, a to jak v Československu (např. vítězství na letním brněnském kilo-metru v kategorii do 1,1 litru), tak v zahraničí. Obrovským úspěchem proto bylo vítězství z roku 1925, kdy se malá tatra stala absolutním vítě-zem největšího ruského závodu na trati Petrohrad–Moskva–Charkov–Rostov–Vladikavkaz–Tbilisi. Nejenže na rozblácených cestách těžila ze své nízké hmotnosti 680 kilogramů, ale osvědčil se i vzduchem chlazený motor, který po skončení závodu vykázal spotřebu 7,6 l/100km. A aby toho nebylo málo, ještě v témže roce excelovaly tři speciálně upravené závodní tatty vítězstvím týmu na legendárním sicilském okruhu Targa Florio. Hlavně toto vítězství odstartovalo téměř raketový zájem o sériové vozy – tedy typy 11 a později 12.

Ted' nás dvanáctikoňová tatříčka vyváží do kopců nad Berounkou, pan Valšuba se v táhlejším stoupání předklání a levou rukou otáčí ko-vovou páčkou na podlaze vozu. Zvuk výfuku okamžitě získává sytější zabarvení. „To je klapka výfuku, která přidává na výkonu,“ vysvětluje a s potutelným úsměvem dodává: „Ted' máme díky tomu o tři čtvrtě koně více.“ Mimochoodem klapky na výfuku byly počátkem dvacátých let poměrně oblíbené, ale kolem roku 1925 je zakázali a jejich použití tvr-dě pokutovali – automobilisté jimi totiž velmi rádi plašili koně s povozy.

Nejenže zná pan Valšuba svou taturu do posledního šroubečku, zná také velmi detailně její historii. „Je to vůz z období počátků stavby road-sterů a jeho prvním majitelem byl pan velkostatkář Mašek, který žil



**„V ÚDOLÍ SMRTI
BYL DVOUVÁLEC
CHLAZEN VZDUCEM
O TEPLOTĚ 80 °C
A ZVLÁDL TO ÚPLNĚ
BEZ PROBLÉMŮ.“**

František Valšuba

u Soběslavi a patřil k největším velkostatkářům na Soběslavsku,“ začíná své vyprávění a pokračuje ve vzpomínání: „Měl hezký zámek v Želči u Tábora, po roce 1948 mu však komunisti všechno sebrali, takže utekl do Vídně, kde žil až do své smrti. Já jsem se ale potkal s jeho tehdy dvace-tiletým řidičem Vojtěchem Koblasou, který mu pečoval o dva vozy.“ Poz-ději byla tatrovka na pokyn majitele prodána panu Knížeti (bechyňský architekt), s nímž měl opět František Valšuba možnost se osobně setkat. „Když se jím ale narodil první syn, tak už pro ně bylo auto malé, a proto ho prodali firmě Hlaváč do Písku,“ vypráví pan Valšuba. „Z Písku pak putovalo do firmy Českomoravská Kolben-Daněk do Karlína, kde byl tehdy autosalon.“ Právě z autosalonu koupil tento vůz magistrátní ředitel města Smíchova pan Schimmer, který s ním jezdil na chatu ve Bzové u Žebráku. Po smrti pana Schimmera zůstal vůz jeho manželce, která ho předala svému synovci panu Bernáškovi. „Ten tuhle nesmrtelnou taturu dokázal mechanicky úplně zničit, protože pro ni neměl cit,“ říká dnes již s úsměvem František Valšuba: „Byla to první převodovka Tatty 11, kterou jsem viděl zničenou a v takovém stavu jsem vůz nakonec i koupil.“ Samotná koupě ale také nebyla úplně jednoduchá. „Pan Bernášek bydlel na Hřebenkách a taturu parkoval pod plachtou na ulici. Je tedy jasné, že přitahovala takovou pozornost, že mu lidé stále plachtu strhávali, aby se podívali, co pod ní je,“ poodkrývá souvislosti koupě pan Valšuba. „Pan



Pod poklopem se vzadu skrývá tzv. sedadlo pro tchyni. Prostor ale spíše slouží k převozu zavaza-del a opěradlo k vylepení samolepek s názvy zemí a míst, kam tatříčka zavítala. Mnohem působivější je však pohled na pravý bok vozu, kde nechybějí ani samolepky z USA, Aljašky či Ruska. S touto SPZ vyrazila tatra v roce 1978 na Aljašku.



DATA & FAKTA

Tatra 11

Motor: Vpředu uložený vzduchem chlazený dvouválec s protiběžnými písty, ventilový rozvod OHV, zdvihový objem 1056 cm³, vrtání × zdvih 82 × 100 mm, kom-presní poměr 1:4,8, nejvyšší výkon 12 k při 2800/min, nejvyšší točivý moment se neudává, ztrátové mazání, karburátor Zenith 26 ABC, zapalování magnetem Bosch typ BE2f.

Přenos sil: Pohon zadních kol, třílamelová suchá spoj-ka, mechanická čtyřstupňová převodovka se zpětným chodem.

Karoserie/podvozek: Třímístný sportovní roadster s karoserií z jasanu. Podvozek s centrální páteřnicí, vpředu tuhá náprava s příčným půleliptickým listovým perem, vzadu výkyvné polonápravy s příčným půlelip-tickým listovým perem, bubnové brzdy s účinností na zadní kola, pneumatiky 710-90.

Rozměry/hmotnost: Délka × šířka × výška 3470 × 1480 × 1670 mm, rozvor 2645 mm, pohotovostní hmotnost 673 kg.

Jízdní výkony: Zrychlení z 0 na 100 km/h ani nejvyšší rychlost se neudává, spotřeba paliva 9–10 l/100 km.

Období výroby/počty kusů: Tatra 11 byla vyráběna v období 1923 až 1926, celkem bylo vyrobeno 3540 ks.



Natažení plátěné střechy vyžaduje grif a souhru dvou lidí. Střecha vám během nečasu dodá spíše jen pocit útulnosti, realita je bohužel mnohem mokřejší.



Z dnešního pohledu je jízdní komfort mizivý, pokud jste ale nadšenec, urazíte s tatrou i několik set kilometrů denně. Ostatně od roku 1974 ujel pan Valšuba s tímto vozem přes 180 000 km.

Bernášek začal cítit, že je vůz v ohrožení, a vešlo ve známost, že se ho chystá prodat. Chodili za ním lidé s nejrůznějšími nabídkami od bonů do tuzexu, s platbou v hotovosti za dolary a podobně. Já jsem se s ním seznámil jako jeden ze zájemců, přičemž jsem neměl ani českou hotovost, přesto jsme nakonec dohodli splátkový kalendář. Dodnes mi zůstává trochu záhadou, proč dal přece jen přednost mně před solventnějšími zájemci, ale asi v tom byly jiné emoce.“ Pan Valšuba už měl tehdy více vozů, takže bylo jasné, že auto bude v dobrých rukou, ale o tom, co spolu tito dva ještě zažijí, neměl nikdo ani potuchy. Vůz koupil František Valšuba v roce 1972, ale ne za účelem oné velké cesty. „Měl jsem tehdy i jiné výdaje, takže peněz se nedostávalo a na nějaké cestování nebylo ani pomyslení,“ vzpomíná současný majitel na počátek sedmdesátých let.

Do restaurování vozu se František Valšuba pustil v roce 1974, tedy dva roky po jeho koupi. Současný stav vozu tak kombinuje zcela původní části (např. čalounění sedadel) s těmi, které byly restaurovány v sedmdesátých letech. Jako celek má tato tatra prostě úžasnou patinu.

Rozvážným tempem zdoláváme stoupání směrem na Mořinu, a byť výkonu opravdu není na rozdávání, tatrovku jen tak něco nezaskočí.

Komfort odpružení je velmi dobrý, také místa uvnitř (vzhledem k šířce vozu) je poměrně dost, a to jak v oblasti ramen – pravda, to levé mám vystrčené z vozu ven – tak pro nohy. Když se kopec láme, Ťapina ožívá a tempo se zrychluje. V pohodě držíme rychlost kolem 60 km/h, vůz je stabilní, po silnici téměř vůbec neposkakuje a při brzdění před zatáčkou ani není znát, že má bubnové brzdy pouze na zadních kolech. Jak už to tak u starých vozů bývá, nejvíce umu a souhry vyžaduje řazení. Pan Valšuba mění rychlostní stupně citlivě, soustředěně a přitom s takovým grímem, který nemá člověk „z ulice“ šanci kdy vůbec získat. Kola ochotně následují pokynů z velkého volantu a ani manévrování na místě není díky lehkému předku kdovíjak náročné. Blížíme se zpátky k Berounce, já se těším na teplý čaj a přemýšlím o tom, jak jen to mohla kopřivnická Tatra dopracovat tam, kde je nyní, když měla před sto lety v přímé konfrontaci s okolním světem tak skvěle našlápnuto...

Zdánlivě si dnes pan Valšuba užívá v klidu života a společně s manželkou vyrazí za hezkého počasí s Ťapinou na piknikové vyjíždky do okolí. Úplně zahálet ale neumí. Na konci našeho povídání se opět stáčí hovor k tématu úspěchu sportovních tater v roce 1925. „Jsem v partě, která dělá repliky speciálů Targa Florio,“ říká s potutelným úsměvem na tváři pan Valšuba. „Máme kompletní technickou dokumentaci – motor má například dva výfukové ventily, zapalování magnetkou na dvě svíčky na válec, což je neuvěřitelně komplikovaná věc.“ Kdyby mi to neříkal člověk, který před třiceti lety zvládl dostat taturu až na Aljašku, jen bych se velkoryse pousmál. Avšak přede mnou stojí muž, který má schopnost dotahovat věci do konce, a i když ani jednou neřekl, že by se chtěl na Sicílii vypravit, je mi jasné, o čem sní. „V mém věku si věci už moc neplánujete. Nikam nespěchám,“ usmívá se František Valšuba. Jenže snílek zůstane snílkem. Lidé se nemění. A to je dobře.

TEXT: Jan Blažek

FOTO: Václav Novák a archiv Františka Valšuby



Navzdory jízdnímu řádu přitáhla stará tatra i pozornost řidiče linkového autobusu. Snad si na toto párminutové zpoždění nikdo nestěžoval.

Cílová fotografie: Tatra 11 (1924) a Tatra 12 (1930) na nejvzdálenějším bodu cesty – soutoku Yukonu a Tanany. Dál už to nejde.



Z ČECH AŽ NA KONEC SVĚTA

Příběh tatro, která se dostala až na Aljašku a pak zpět do české kotliny, je vlastně takové retro na druhou. Vždyť výprava samotná se udála před více než třiceti lety, a to s vozy, které už tehdy měly solidní historickou hodnotu. Trvalo mi několik dní, než jsem si začal reálně uvědomovat, jak heroické muselo být odhodlání této party k uskutečnění jejich snu – bez mobilů, internetu a v nepřátelském prostředí komunismu, který místo toho, aby lidi, jako je František Valšuba či Míla Urban, podporoval, tak jim naopak neustále házel klacky pod nohy.

S Mílou Urbanem, který vlastnil Taturu 12 Phaeton z roku 1930 a který byl zároveň duchovním otcem celého projektu jízdy až na Aljašku, se František Valšuba seznámil v roce 1974, kdy absolvovali vzpomínkovou jízdu do Sovětského svazu po stopách Velké ruské jízdy (1925, Petrohrad–Tbilisi–Moskva).

„Tato cesta nás s Mílou Urbanem ujistila v tom, že naše vozy jsou schopny větších cest než jen nějakého výletu po Sovětském svazu,“ vzpomíná pan Valšuba. Míla Urban se tedy rozhodl realizovat dávný sen, jízdu historickými vozidly po původní plánované trase závodu New York–Paříž (1908). Problém samozřejmě nastal s potřebnými povoleními a českým nadšencům záhy došlo, že studená válka vystaví jejich snažení červenou, a to jak na ruské, tak na americké straně. Nápad se tedy změnil – cílem jízdy byla určená Aljaška. „Chtěli jsme absolvovat nedokončenou trasu onoho závodu, totiž jet až na Aljašku,“ říká pan Valšuba.

„Logicky ale nastal velký problém s vycestováním a byla to opět souhra náhod, která nám pomoh-

la získat devizový příslib,“ vysvětluje pan Valšuba. „Tenkrát byl ministrem financí pan Leopold Lér, což byl Stramberák, tudíž měl k Tatě vztah, a my jsme se k němu dostali přes mého přítele v Dobříchovicích ing. Tylečka, který byl jeho spolužák.“ Pan Valšuba dal tedy panu ministroví osobní záruku, že se všichni čtyři členové expedice vrátí zpět do ČSSR (což se také stalo), a po překonání nespočtu dalších, zejména byrokratických problémů skupinka opravdu 19. května 1978 vyrazila z Prahy přes Le Havre lodí do New Yorku, kde započala jejich přes 20 000 kilometrů dlouhá pouť až na Aljašku a pak zpět do New Yorku křížem krážem přes USA. Po návratu čekaly na čtyři účastníky namísto bouřlivého přivítání perzekuce ze strany komunistického režimu – byly jim sníženy platy, byli propouštěni ze zaměstnání, o své cestě nesměli nikde mluvit, natož ji prezentovat.

O všech zážitcích napsal Míla Urban knihu Nesmrtelných 12 HP, kde jsou detailně popsány všechny peripetie spojené s jeho „bláznivým“ nápadem. Doporučuji si ji přečíst, pokud ji ale seženete. Dvě třetiny prvního vydání byly totiž (v roce 1992!) cíleně skartovány, protože byli v knize jmenováni lidé, kteří dělali všechno možné i nemožné pro to, aby se tento úžasný sen čtyřem dobrodruhům nikdy nesplnil.

Mílovi Urbanovi se ale bohužel už žádné další sny nesplní – během přípravy tohoto článku totiž ve věku 78 let zemřel a vydal se tak na svou další dobrodružnou eskapádu. Mílo, šťastnou cestu!



Až kyčovitě typická americká scenerie



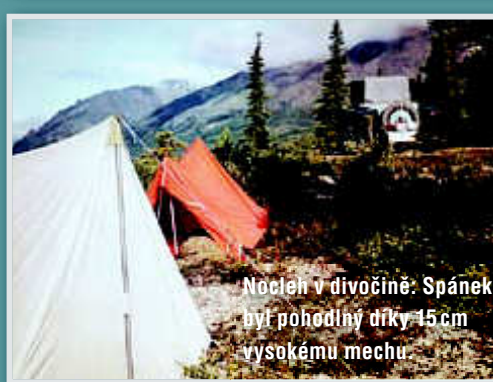
Na lodi Lermontov při cestě zpět. Historií jsou obnovení i newyorská Dvojčata.



František Valšuba (74 let)

Veteránista, restaurátor, sběratel, cestovatel a v neposlední řadě pokračovatel v šesté generaci sklenářů Valšubů. Specializuje se na dvouválcové tatro – tedy typy 11, 12 a 13, které sbírá a vlastní více než desítku typů a karoserií. Sedmnáct let pracoval ve Filmovém průmyslu na Barrandově ve vývoji kamer, po návratu ze své „velké cesty“ však tuto profesi opustil a od té doby se věnuje sklenařině, rodině a svým koníčkům.

Zabriskie Point v národním parku Údolí smrti.



Nočleh v divočině: Spánek byl pohodlný díky 15 cm vysokému mechu.



Typická pouštní krajina u výjezdu z Údolí smrti – tatro nabírají směr Las Vegas.