



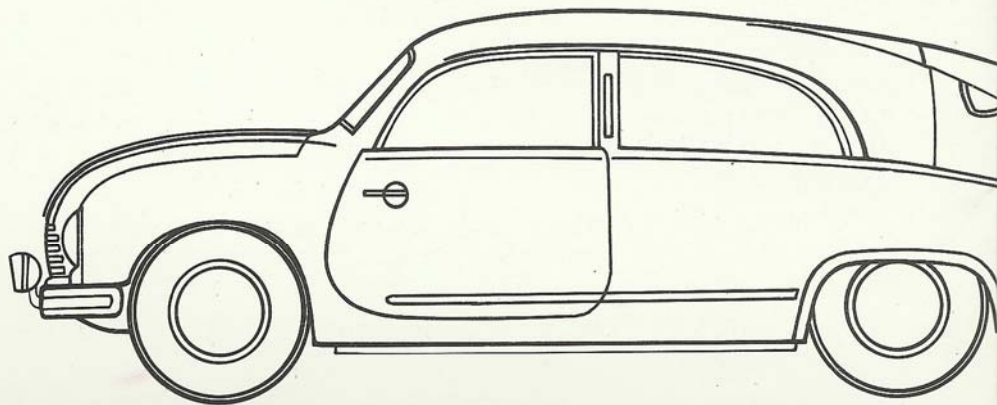
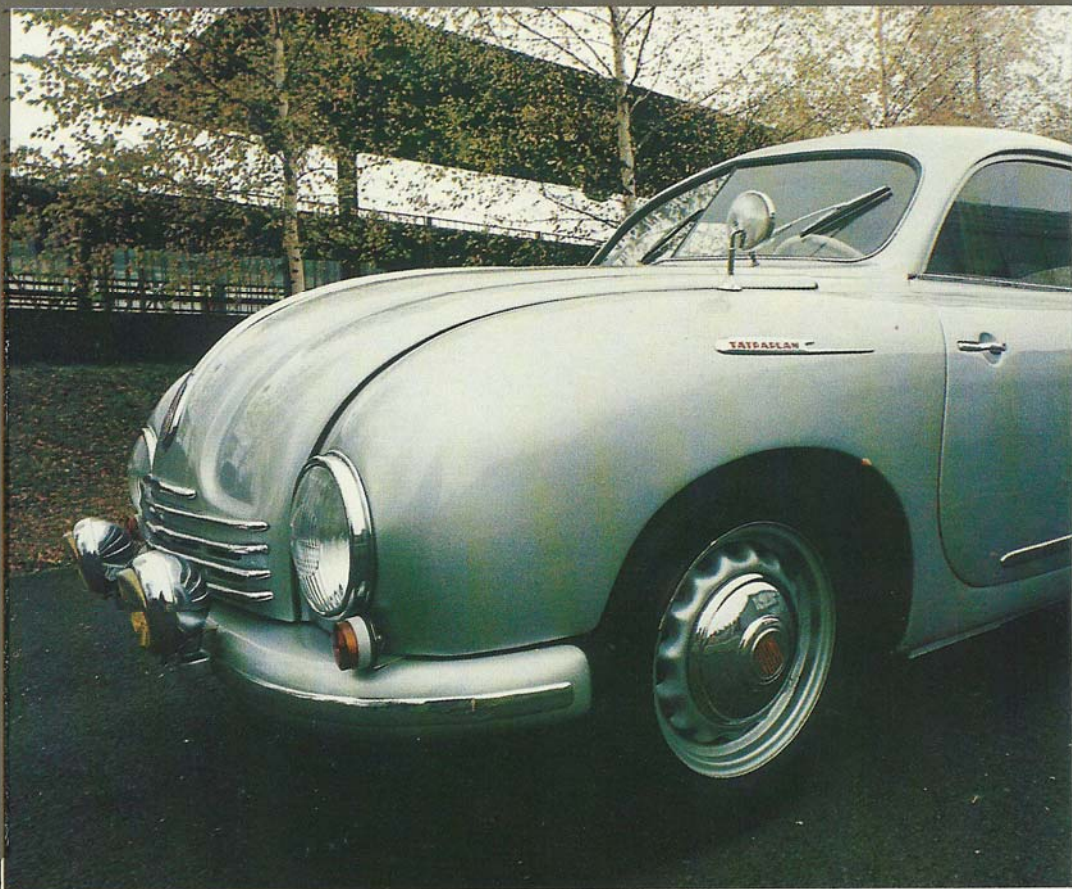
TECHNICKÉ MUZEUM



TATRAPLAN

**MONTE CARLO
T-601**

MONTE CARLO T-601







Technická data vozidla

T 601

Tatraplan Monte Carlo

Počet válců

8

Vrtání/zdvih

φ 75 x 72 mm

Zdvihový objem

2545 cm³

Nejvyšší výkon

55 kW/75 k/4200 ot./min.

Druh rozvodu

OHV

Chlazení

vzduchem

Zapalování

Pal Magneton 12 V

Karburátor

dvojitý SOLEX 30 UAAIP

Objem palivové nádrže

56 l

Převodová skříň

4 rychlostní + zpátečka

2. - 4. synchronizovány

suchá jednodamelová

bubnové - kapalinové

Spojka

Brzdy

Hmotnosti:

Celková hmotnost

1092 kg

Užitečné zatížení

450 kg

Rozměry vozidla:

Rozchod kol

1300 mm

Rozvor náprav

2700 mm

Rozměr pneumatik

6.00 x 16 "

Délka

4540 mm

Šířka

1670 mm

Výška

1520 mm

Světlná výška

200 mm

Jízdní vlastnosti:

Max. rychlost

175 km/hod.

Zrychlení z 0 na 100 km

11,29 sec.

Spotřeba dle EHK: 90/120 km/hod/město

9/10,5/11,5 max. 15 l

Po roce 1945 byl připravován do výroby nový model osobního automobilu, který měl svými vlastnostmi nahradit úspěšný a oblíbený typ Tatra 57 "Hadimršku" a přiblížit se aerodynamickému osmiválci Tatra 87. Původní typové označení nového automobilu bylo Tatra 107. Hnací jednotku tvořil plochý, čtyřválcový, vzduchem chlazený benzínový motor o obsahu 1,75 litru (vrtání/zdvih - φ 80 x 86 mm). Chlazení zajišťoval svislý radiální ventilátor, který ale nepříznivě ovlivňoval celkovou výšku motoru.

Hnací agregát (t.j. motor, převod a zadní náprava) byl uložen vzadu, letmo od středu podlahy samonosné karosérie. Výkyvné polonápravy byly odpérovány torsními tyčemi, uloženými ve spodní nosné části karosérie napříč vozu a spojenými s polonápravami lisovanými ocelovými rameny, která přenášela suvnou sílu. Přední nápravu tvořily dva paralelní svazky listových per. Na jejich koncích byly do ok uchyceny otočné čepy přední nápravy.

Karosérie měla pontonové boky, spolu s aerodynamicky řešenou vnější částí podlahy, zaoblenou kapotu, zakrytá zadní kola a dozadu se svažující střechu. Přední šípové sklo bylo zaskleno ve středu bez středního sloupku, pouze pomocí úzké gumy profilu T.

Další prototypy měly již motor o obsahu 1952 cm³ o vrtání 85 mm s vertikálně uloženým axiálním ventilátorem a jedním karburátorem.

Na prvním poválečném autosalonu, který se konal na podzim r. 1947 v Praze se stal doslova šlágrelem osobní vůz Tatraplan. V té době ještě nesl označení T 2 - 107, později změněné na typ T 600 s obchodním názvem Tatraplan.

Motory další série měly horizontálně uložený axiální ventilátor ve skříni odlité ze siluminu.

Tatraplan je dosud posledním poválečným typem, ze kterého se odvodilo nejvíce variant. Patřily k nim sportovní verze dvoudílného vozu Tatra 602 - Tatraplan sport i Tatraplan kabriolet z roku 1949 postavený ve spolupráci s karosárnou Sodomka ve Vysokém Mýtě.

Na konstrukci a výtvarném řešení se podíleli vedoucí konstrukce Klejch a karosářský mistr Miloslav Říha. Po vzneseném požadavku na dodávkový a sanitní vůz s motorem vpředu se zpracovaly projekty dvou automobilů pod označením Tatra 201. Původní motor byl uložen před přední nápravou pod původní kapotou Tatraplanu. První prototyp měl zadní část upravenou pro sanitní účely včetně nosítek a druhý otevřený dodávkový typ dřevěnou zadní část karosérie vyztuženou žebry v kombinaci s plechovými výlisky. K unikátům patřil Tatraplan - diesel, vybavený čtyřválcovým vzduchem chlazeným motorem Tatra 912.

Neméně zajímavým vozem byl Tatraplan Monte Carlo typ 601 s dvoudveřovou hliníkovou karosérií. Ta měla rozdílnou (poněkud zvednutou) zadní část, zaoblená a prodloužená zadní boční skla, která umožnila vrátit lapače vzduchu opět tam, kde je měl první prototyp T 107. Dvě zvětšená okna změnila i tvar zadní kapoty. Lištování a oba nárazníky se lišily od sériového provedení. Všechny vnější plechy, kromě podlahy a celého vnitřního skeletu byly hliníkové. Vůz byl určen pro sportovně soutěžní účely, ale i ke zkouškám několika variant motorů. Z počátku šlo o téměř sériový motor, který byl koncem roku 1950 nahrazen čtyřválcem o vrtání 90 mm a zdvihovým objemem 2500 cm³ o výkonu 47 kW/64 k při 4700 ot./min. Tento motor při poslední přestavbě nahradil osmiválec typu Tatra 603 A a v tomto provedení se vůz dochoval do dnešních dnů.

Poprvé v zahraničí staroval Tatraplan Monte Carlo řízený Karlem Vrdlovcem společně se třemi dalšími vozy T 600 v Rakousku na 1. Internationale Österreichische Alpenfahrt 1949. Čtyři Tatraplany obsadily první čtyři místa v celkové klasifikaci. Karel Vrdlovec, vítěz soutěže, získala cenu pro nejlepší automobil v soutěži - stříbrnou alpskou protěž a cenu hejtmána města Salzburg. Tatraplany zvítězily i v klasifikaci značkových týmů. Dva z nich přispěly významnou měrou i k vítězství v soutěži národních týmů společně s p.Lancmanem na Minoru.

Známé soutěže Rallye Monte Carlo, pro kterou byl vůz stavěn, se nominovaní jezdci Jaroslav Pavelka a Bruno Sojka nezúčastnili. Ve dnech 7. - 11. září 1950 startovaly dva Tatraplany v Rallye International Interlaken. S vozem T 601 MC posádka Kopečný-Kubíček a s druhým vozem posádka Pavelka - Zahradníček. První část soutěže tvořila pětietapová hvězdicová jízda. Tatraplany startovaly z Prahy. První etapa Praha - Luxemburg, druhá do Haagu, třetí do Bruselu, čtvrtá do Paříže a pátá do Lausanne. Oba vozy absolvovaly 2100 km dlouhou trať bez trestných bodů. Soutěž pokračovala jízdou pravidelnosti na trati Lausanne - Interlaken, jízdou zručnosti na letišti v Interlaken a končila závodem na 350 km dlouhém alpském okruhu s tolerancemi v časových kontrolách max. 5 sec. V celkové klasifikaci obsadili Kopečný s Kubíčkem 5.místo a 7.místo Pavelka se Zahradníčkem. Byl to druhý největší úspěch vozu T601 MC v těžké zahraniční konkurenci.

V létech 1949 - 1953 vůz startoval v mnoha domácích soutěžích a posádky získaly řadu předních míst a vítězství.

Po ukončených jízdních zkouškách a testech byl vůz prodán soukromému majiteli a v osmdesátých letech jej jako ojetý zakoupilo podnikové Technické muzeum. Po dokončení náročné celkové generální opravy s ním poprvé vyjeli pracovníci muzea Horymír Klos a Dušan Poruba na XIV. Internationalen Tatra - Treffen v rakouském Obertrum, kde obsadili druhé místo ve své kategorii.