

MUSEUM
MUSEUM
bulletin





Muzeum
Novojičína

OBSAH ČÍSLA 03/21

ČASOPIS, KTERÝ DRŽÍTE V RUCE,
VZNIKL U PŘÍLEŽITOSTI OTEVŘENÍ
KOPŘIVNICKÉHO MUZEA
NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ
TATRA. CELÝ TENTO VELKOLEPÝ
PROJEKT JE SPOLEČNÝM DÍLEM
MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE
A AUTOMOBILKY TATRA. MUZEUM
NOVOJIČÍNSKA PAK UVEDLO
EXPOZICI DO ŽIVOTA. SEZNÁMÍME
SE S PŘÍBĚHEM JIŘÍHO HLACHA,
S DUCHOVNÍMI OTCI MUZEA
PÁNY SMOLKOU A SKÁCELEM,
KTERÍ SE PODĚLÍ O SVŮJ VZTAH
KE KOVOVÝM SENIORŮM
I SOUČASNÝM STROJŮM. TAKÉ
POZNÁME SPECIFIKA KONSTRUKCE
TATER A V NEPOSLEDNÍ ŘADĚ
ZAVZPOMÍNÁME S KARLEM
LOPRAISEM NA SVĚTOVÉ
ÚSPĚCHY KOPŘIVNICKÝCH
KAMIONŮ NA SOUTĚŽNÍM
POLI. NU A POD POKLIČKU
KONZERVÁTORŮM NAHLÉDNEME
SKRZE UNIKÁTNĚ DOCHOVANÝ
KOČÁR KOPŘIVNICKÉ VÝROBY.
PŘÍJEMNÉ ČTENÍ!

Editorial

Obsah..... 2
Slovo vedoucího pobočky...3
Expozice se představuje.....6

Muzeum

Dlouhá cesta k muzeu14
Hlachova sbírka..... 16

Fenomén

Tatra koncept.....20

Rozhovor

Monsieur Dakar24
Nové tatra projektují,
ty starší je inspirují.....30

Sbírky

Coupé,
předchůdce tatrovek40

Výstava

Miroslav Rybička,
sochař na motorce42

Focus

Mimo plán!44

Musaeumplay

Pro malé i velké.....48

// EDITORIAL

Výroba automobilů a vůbec jejich budoucnost je velmi živým tématem. Proti zatím dominantním spalovacím motorům dnes stojí hybridní, elektrická či vodíkem poháněná vozidla. Nenechme se ale zmást, třeba první elektromobily se objevily už v 19. století. Ovšem z mnoha důvodů právě spalovací motory na řadu desetiletí ovládly automobilový průmysl. Doba se však mění a roste tlak na prosazování alternativních – ekologických pohonů. Zásadní roli dnes hrají elektromobily. O jejich ekologičnosti bychom mohli vést debaty, ale ty přenechme odborníkům.

MNOHDY NESNADNÝ, ALE O TO ZAJÍMAVĚJŠÍ VÝVOJ

AUTOMOBILISMU ZACHYCUJE NOVÁ EXPOZICE MUZEA

NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ TATRA

Závažné problémy i v automobilové výrobě odstartovala pandemie covidu-19. Ta narušila výrobní, obchodní a další logistické řetězce. Aktuálně chybí např. čipy (moderní spalovací vůz jich potřebuje až 300) i různé materiály, jako je ocel, plast nebo lithium. Automobilový průmysl tak musí čelit otázce restrukturalizace a je více než jasné, že se ocitáme v jádru nastupujících změn. Naštěstí je automobil už ze své podstaty zvyklý razit si svou cestu vpřed. To se projevilo již na samém počátku, kdy si musely vozy vydobýt svou pozici v dopravě a dokázat, že nejsou jen hračkou movitých majitelů. Mnohdy nesnadný, ale o to zajímavější vývoj automobilismu zachycuje také expozice Muzea nákladních automobilů Tatra, která mapuje historii kopřivnického podniku od výroby prvních kočárů až po současnou produkci, jež se úctyhodně vypořádává s aktuálními požadavky na moderní nákladní vozidla.

Lukáš Filip



Publikaci vydává Muzeum Novojičína, příspěvková organizace

MUSEUM

NOVOU EXPOZICI MUZEA UVÁDÍ TENTO KOČÁR
 VYROBENÝ OKOLO ROKU 1890 V DÍLNÁCH
 PODNIKATELE IGNÁCE ŠUSTALY



MUZEUM NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ
TATRA JIŽ PŘED SVÝM OTEVŘENÍM
BUDILO VELKÝ ZÁJEM ZE STRANY
VEŘEJNOSTI. MNOZÍ S TATROU
JEZDILI NA VOJNĚ NEBO V PRÁCI,
NĚKTEŘÍ JI OBDIVOVALI ALESPŮ
ZPOVZDÁLÍ A NĚKDO SE DOKONCE
STAL JEJICH VÁŠNIVÝM SBĚRATELEM.
NE NÁHODOU ZÍSKALA TATRA V ROCE
2017 PRVNÍ PŘÍČKU V ANKETĚ ČESKÁ
ZNAČKA V KATEGORII TRADIČNÍ
ČESKÁ ZNAČKA. KOPŘIVNICKÉ
VOZY JSOU ZKRÁTKA FENOMÉNEM
A POMĚRNĚ SNADNO SE STÁVAJÍ
SRDEČNÍ ZÁLEŽITOSTÍ. NOVÉ MUZEUM
SI VZALO ZA CÍL TATROVÁCKÉ
AUTOMOBILY NEJEN VYSTAVIT, ALE
TAKÉ JE ZASADIT DO KONTEXTU DOBY,
VE KTERÉ VZNIKALY, A PŘEDEVŠÍM
PŘIBLÍŽIT JEJICH JEDINEČNÉ PŘÍBĚHY.

MONIKA ŠPACÍROVÁ

EXPOZICE SE PŘEDSTAVUJE

/NASTARTOVÁNO

Nová expozice umožňuje zhlédnout téměř 80 vozů, přes 20 motorů a také množství modelů a jiných drobných exponátů. To vše je vystaveno v rámci 14 tematických celků s ohledem na časovou posloupnost výroby. Kromě obvyklé produkce typologických řad se některé z celků věnují specifickým odvětvím – tatrám ve službách hasičů, tatrám expedičním nebo těm se sportovními ambicemi.

Historii podniku do druhé světové války se věnuje první, druhý a čtvrtý tematický celek. V rámci expozice se návštěvník seznámí se zakladatelem podniku Ignácem Šustalou, který začal v roce 1850 v Kopřivnici vyrábět kočáry zvané Neutitscheinka. V průběhu let se výroba začala soustředit mj. na železniční vagóny a následně došlo k prvním experimentům s automobily. Počátky těch nákladních reprezentuje replika prvního nákladního vozu NW, jehož originál byl realizován už v roce 1898. Prohlédnout si můžete rovněž představitele počátku sériové výroby – podvozek TL 4 s rámovou konstrukcí. Vozy tohoto typu vycházely z vozidel TL 2 a spolu s nimi se staly těžiskem automobilové produkce v období první světové války.

Období po roce 1918 přineslo společenské, politické, ekonomické i kulturní změny. Zásadní roli měla přetrvávající poválečná hospodářská krize. To se pochopitelně dotklo také automobilového průmyslu – pozornost se proto obrátila směrem k lidovému vozu. Ten se v roce 1923 stal tématem pražské automobilové výstavy, kde svůj vůz představila rovněž Kopřivnická vozovka. Tehdy se zrodila „malá Tatra 11“ konstruktéra Hanse Ledwinky. Přihlížející diváci uchvátila svou jednoduchou konstrukcí páteřového rámu s výkyvnými polonápravami a vzduchem chlazeným

zážehovým motorem. Vůz odstartoval novou éru v dějinách podniku a jeho konstrukční řešení se stalo signifikantním znamením vozu Tatra dodnes. V expozici jsou prezentovány typy T 11, T 12 i první čistě užitkový vůz T 13. Následují typy malých užitkových vozidel s páteří – T 26/30, T 72, T 82, T 93, T 43, T 43/52. Od roku 1927 se pak v nabídce podniku objevil první skutečně nákladní automobil s centrální nosnou rourou a výkyvnými polonápravami – Tatra 23 přezdívaná Buldok. Období meziválečných nákladních vozů je v muzeu dále zastoupeno typy T 24/67, T 25 a T 85.

Po vypuknutí druhé světové války se ve středu zájmu ocitl zbrojní průmysl. Ani ten automobilový ale nezůstal stranou. Okolnosti spojené s tímto obdobím přibližuje pátý celek – Tatra 111 a její sourozenci. Vývoj vozu T 111 byl zahájen v roce 1942 a už v roce 1943 se rozběhla jeho sériová výroba. Pro pohon Tatra 111 byl poprvé v historii automobilky použit vznětový vzduchem chlazený motor. Legendární T 111 se udržela ve výrobě až do roku 1962, kdy ji plně nahradil nový typ T 138. Od vozu T 111 bylo odvozeno několik dalších typů. V expozici je k vidění například těžký tahač T 141 nebo valník T 128.

Na poválečnou výrobu a produkci do roku 1989 se zaměřuje celkem pět tematických celků. Během prohlídky se seznámíte s vozy vyvíjenými pro armádní i civilní potřebu. K vidění je například řada vozů T 805 přezdívaných Kačena. Tuto přezdívkou si vysloužily díky kolébavému pohybu při jízdě. Hned opodál můžete obdivovat obrněnce s geny Tatra – OT-810 či OT-64, který dokázal plavat na vodní hladině. Zájem jistě vzbudí designová ikona Tatra 138 z přelomu 50. a 60. let, jejíž líbezné tvary okouzlí nejednoho člověka. Úspěšně na ni



LEGENDÁRNÍ EXPONATY



navázal typ T 148, kterého se poprvé v historii automobilky vyrobilo více než 100 000 kusů. Svou velikostí vás ohromí Tatra 813. Vznikly z potřeby vývoje nového dělostřeleckého tahače a nakonec se uplatnily také v civilní oblasti. Jejich výroba odstartovala v roce 1967. Můžete se těšit na provedení T 813 8x8 KOLOS i variantu T 813 S1 8x8 zvanou Drtikolka. Následný vývoj kopřivnických

automobilů byl zásadně ovlivněn rozhodnutím RVHP, které stanovilo, že Tatra bude výhradním výrobcem terénních nákladních vozidel s nosností nad 12 tun. Vývoj nové Tatra 815 trval téměř deset let. Vyráběla se v různých modifikacích a stala se nejdéle vyráběným vozem značky Tatra. V této části si kromě jiných můžete prohlédnout vojenský prototyp T 815 VT 8x8

z roku 1974 s původním provedením kabiny nebo prototyp cisterny na palivo Tatra 815-6 8x8 LIWA PETRA.

Produkcí po sametové revoluci je věnován celek s označením Nová produkce. Po roce 1989 se podnik musel vypořádat s celou řadou obtíží. Řeč je například o zhroutení obchodních vztahů, nástupu tržního hospodářství i střídání majitelů. Složitě období přese

všechno společnost ustála a mohla tak pokračovat ve vývoji nových automobilů. Novodobou produkcí prezentují vozy Tatra 815-2 Terra, Tatra 810 a Tatra 815-7. Pozornosti by neměla uniknout zmínka o patentovém řešení, zvaném King Frame, které v podstatě umožnilo přetrvání tatrovácké koncepce dodnes.

NOVÉ TECHNOLOGIE

LUKÁŠ FILIP

Ačkoliv by se zdálo, že výstavní plocha nového muzea, která čítá více než 5 000 metrů čtverečních, poskytuje dostatečný prostor pro prezentaci tatrovácké sbírky, je třeba si uvědomit, že exponáty – zvláště ty novodobější – jsou prostorově výrazné. Proto už při vzniku expozice bylo jasné, že opravdu nebude možné ukázat vše přímo v prostoru haly. Nemluví se zde jen o počtu vozidel – i když i u nich se naráží na limity –, ale především o poskytnutých informacích. Expoziční plachty s grafikou a texty



poskytují jen omezený prostor pro estetické a uživateli příjemné zprostředkování informací. A navíc je potřeba myslet také na zahraniční návštěvníky. Rozhodnutí využít možnosti moderních technologií bylo logickou a přirozenou volbou. Právě technologie AR a VR jsou řešením, jak předat návštěvníkům to, co se fyzicky do prostorů muzea z nějakého důvodu nevešlo. Například v tematických celcích s nejstar-

šími vozy je řada podvozků, ale kompletní vozidlo ve sbírce muzea nefiguruje, resp. už třeba fyzicky nemusí existovat. Díky mobilní aplikaci si může návštěvník podvozek zobrazit včetně nástavby s pomocí rozšířené reality.

To není vše, návštěvníkovi se také mohou „virtuálně otevřít“ některá vozidla. Např. po njetí na Tatra kolem světa se zobrazí 360stupňová fotka interiéru vozidla. Řeší to skutečnost, že zájem návštěvníků vidět interiéry vozů bude velký, ale je nemožné každého

zájemce pustit dovnitř dané technické památky – sbírkového předmětu.

Tato technologie také přináší přínést překlady textů pro zahraniční turisty. Njetím na konkrétní odstavec plachty uvidí cizinec ve svém zařízení jeho překlad ve zvoleném jazyce a může si jej také nechat přečíst.

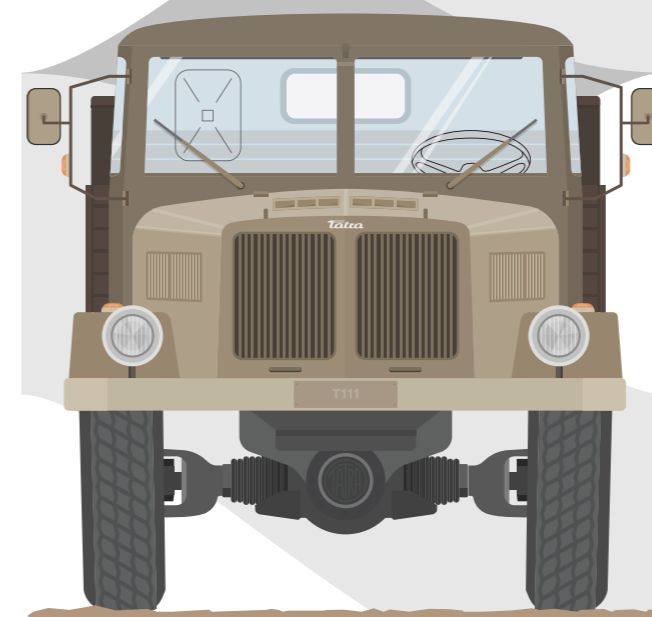
Většina exponátů, resp. jejich popisových tabulek, je osazena

QR kódem. Pomocí AR aplikace nebo fotoaparátu zařízení (bez nainstalované aplikace) dojde k načtení QR kódu, který zobrazí doplňující a rozšířené informace o daném exponátu (text, fotografie, technické dokumentace aj.)

V zadní části muzea bude na plastické zdi prezentovaný krátký videomappingový film o fenoménu Tatra. Videomapping je směr vizuálního umění, které

ROZŠÍŘENÁ REALITA (ZKRATKOU AR – Z ANGLICKÉHO AUGMENTED REALITY) JE OZNAČENÍ PRO REÁLNÝ OBRAZ SVĚTA DOPLNĚNÝ POČÍTAČEM TVOŘENÝMI OBJEKTY. JINAK ŘEČENO JDE O ZOBRAZENÍ REALITY A NÁSLEDNĚ PŘIDÁNÍ DIGITÁLNÍCH PRVKŮ. TATO TECHNOLOGIE UMÍ POSKYTNOUT INFORMACE, KTERÉ JSOU SKRYTY ZA PLACHTOU. NASMĚROVÁNÍM ZAŘÍZENÍ NA KONKRÉTNÍ PRVKY – TZV. IMAGE TARGETY (OBRAZOVÉ CÍLE) – LZE PREZENTOVAT FOTOGRAFIE, VIDEO, Z DVOUROZMĚRNÝCH SCHÉMÁT VYTVOŘIT TROJROZMĚRNÉ MODELY, ROZHÝBAT ANIMACE A VYSVĚTLOVAT TŘEBA PRINCIP ZÁŽEHOVÉHO NEBO VZNĚTOVÉHO MOTORU.

využívá projekci ve volném prostoru na libovolné objekty, např. fasády domů nebo interiéry budov. Obecně hlavním smyslem videomappingu jsou projekce, které spolupracují s vybraným objektem a usilují o rozbití vnímání perspektivy u diváka. Pomocí projektorů lze zakřivit a zdůraznit jakýkoliv tvar, linii nebo prostor. Princip výrazného trojroz-



Na této stránce si můžete vyzkoušet technologii rozšířené reality.



Na ilustracích si můžete vyzkoušet technologii rozšířené reality. Pro unikátní zážitek si stáhněte aplikaci Muzeum nákladních automobilů Tatra.



měrného dojmu spočívá ve hře s umělými „stíny“. Objekt, který je iluzorně v popředí, je fakticky tvořen jen světlem – stíny vrhat nemůže. Hlubkou prostoru však lze vykreslit imitací stínů objektu. V centrální části muzea se AR technologií názorně odprezentuje to, co dělá Tatra Tatra – princip tzv. tatrovácké koncepce.

Není to vše, co je nachystáno nebo se postupně chystá. Každopádně díky možnostem moderních technologií přináší muzeum návštěvníkům zážitek, který by byl bez těchto technologií nemožný nebo velmi komplikovaný. Expozice automobilů uchvátí a funguje sama o sobě. Ale kdo se odváží jít „za plachtu“, nebude zklamán.



// DLOUHÁ CESTA K MUZEU

MUZEUM RADIM ZÁTOPEK

Myšlenka zřídit novou a moderní expozici tatrovek se objevila už roku 2008. Vyšla tehdy z iniciativy podniku TATRA a.s. Cílem bylo především zlepšení podmínek umístění sbírkových předmětů. Za tímto účelem byla v prosinci 2008 založena obecně prospěšná společnost Vědecko-technické muzeum TATRA. Pokrytí nákladů mělo zajistit využití prostředků z fondů Evropské unie. Hlavní myšlenkou bylo vytvoření vhodného prostoru prezentujícího historii jedné z nejstarších automobilek na světě. Úkolem společnosti bylo zachycení vývoje výrobků, ukázky standardní výroby a především využití moderních poznatků vědy v praxi.

V té době byla produkce kopřivnického podniku prezentována v Technickém muzeu TATRA. Vystaveny tam byly osobní i nákladní automobily, řada podvozků, motorů, letadlo a další unikátní technické exempláře. V posledních letech se ale hlavním výrobním artiklem staly vozy nákladní a bylo více než zřejmé, že není možné tuto část výroby s ohledem na omezený prostor stávajícího muzea dostatečně prezentovat.

V portfoliu nového Vědecko-technického muzea TATRA se měly objevit modely, prototypy, sériové výrobky či interaktivní modely strojů a mechanismů vytvořené z původních výkresů nebo poznámek konstruktérů. Pomocí filmů měly být přiblíženy vzrušující okamžiky z mnoha realizovaných firemních projektů (cestovatelské a závodní účasti, testy a zkoušky vozidel). Adrenalinové okamžiky pak měli návštěvníci prožívat na trenažérech.

Plán počítal například také s depozitářem, renovačními dílnami, čítárnou, studovnou, konferenčními místnostmi, sálem i archivem. Všechna tato zařízení měla sloužit k badatelské a studijní činnosti a pro setkávání odborné i laické veřejnosti při pořádání nejrůznějších vědecko-vzdělávacích akcí. Na vytvoření realizačního scénáře spolupracoval tým odborníků nejrůznějších profesí, který sestavila TATRA a.s.

Pro výstavbu budoucí expozice byl vytipován objekt v areálu automobilky. Výrobní hala, původně slévárna, postavená mezi lety 1910–1911. Budova byla později využívána pro výrobu a expedici mechanických dílů. Název Stará slévárna však budově zůstal až do dnešních dnů.

Do plánů byl rovněž zahrnut objekt současné restaurace u jižní strany budovy, kde měla být umístěna recepce, prodejna a infocentrum. Na realizaci projektu Vědecko-technického muzea Tatra byla vyhlášena architektonická soutěž.

Na základě několika vypracovaných studií podala Tatra v roce 2010 žádost o dotaci na realizaci projektu z evropských strukturálních fondů. Tehdy však byla upřednostněna studie týkající se oblasti Dolních Vítkovic v Ostravě. Projekt muzea byl tedy ukončen, neboť získání dotace bylo hlavní podmínkou pro zahájení výstavby.

Přemístění muzea do nové haly se stalo znovu aktuální v roce 2015, kdy podepsala Tatra Trucks a.s. a Moravskoslezský kraj novou dohodu o vytvoření muzea.

Impulsem se stalo získání sbírky od pana Jiřího Hlacha, která čítala několik desítek vozidel značky Tatra. Některé z nich se dochovaly pouze v několika málo kusech na světě. Po vytvoření prvotního návrhu zahájil pověřený tým práce na tvorbě expozice. Počítalo se s přestěhováním celé sbírky osobních a nákladních automobilů z Technického muzea. Navíc měly být doplněny nově vytipované kusy z depozitáře. Pro expozici byly navrženy také interaktivní prvky, které odpovídaly nejnovějším trendům.

Tato varianta však neumožňovala maximální využití sbírky Jiřího Hlacha, což bylo podmínkou pro získání dotace. Nejen z tohoto důvodu bylo dodatečně rozhodnuto o rozdělení stávající sbírky na část prezentující osobní výrobu, která zůstane zachována ve stávajícím muzeu v centru města, a část druhou, která bude prezentovat sbírku automobilů nákladních. Toto rozhodnutí umožnilo představit i rozměrné exponáty, po desítky let umístěné v depozitáři. Během příprav nové budovy bylo několik vzácných exponátů opraveno nebo restaurováno.

Proměna bývalé slévárny začala 1. března 2019 a pokračovala nepřetržitě do prosince 2020. Došlo k odstranění přístavby a byla provedena celková přestavba, která posunula objekt do 21. století. Realizace expozice vrcholila převozem 77 exponátů, zahájeným 6. 4. 2021. Převezeny byly také desítky technologických prvků, motory a doplňující sbírkové předměty.

// HLACHOVA SBÍRKA

KATEŘINA MOKRYŠOVÁ

MUZEUM



MUZEUM

Foto: archiv MNM

Jiří Hlach (1947–2020) se okolo automobilů pohyboval od dětství. Vyučil se automechanikem, pracoval jako řidič autobusu a kamionu. Svůj první „veterán“ získal již v 17 letech. Mezi jeho první kousky patřily motorky a osobní vozy. Později se začal orientovat na nákladní vozy různých výrobců. Jeho srdcovkou se staly tatrovky, za svůj život se mu podařilo získat několik desítek vozů značky Tatra. Od roku 2011 vozy vystavoval ve svém soukromém muzeu

v jižních Čechách v Trhových Svinech. V roce 2015 téměř celou sbírku odkoupila TATRA TRUCKS a.s. Tatrovky se tak vrátily do města svého vzniku. Slavnostního otevření muzea se bohužel Jiří Hlach nedožil, 17. listopadu 2020 náhle zemřel.

Proto jsme se na otce zeptali nejstaršího syna Jiřího Hlacha, Jiřího Hlacha mladšího.

Vyprávění se uskutečnilo symbolicky (i když vlastně neplánovaně) přesně rok poté, kdy byl Jiří Hlach starší v Kopřivnici naposledy. Jako každým rokem navštívil se svým synem v září 2020 Tatra Veterán Rallye Beskydy. Jiří Hlach mladší zavzpomínal, jak emotivní akce to tenkrát pro tatínka byla. Po dlouhé době se opět setkal s Drtikolkou, kterou spolu s téměř celou svou sbírkou prodal Tatře. Svou Drtikolku téměř nepoznal. Když ji viděl

poprvé na zemědělské usedlosti, byl to vrak – o oranžové barvě se téměř nedalo mluvit. Pan Hlach mladší vzpomínal na břizu, která vozem prorůstala. Jeho tatínek ji koupil, protože ji chtěl zachránit před „šroťákem“... A to se mu povedlo. Základní péči dostala u svého nového majitele, úplně nový kabát pak díky renovaci v Tatře pod vedením pana Ondřeje Skácela. Na Tatra Veterán Rallye Beskydy ji viděl po letech opět znovu. A letos se do ní,

do „tátovy“ Drtikolky, po roce posadil v našem muzeu i pan Jiří Hlach mladší.

Poprvé Jiří Hlach mladší navštívil Muzeum nákladních vozů Tatra v květnu při slavnostním příjezdu Slovenské strely. Bylo to po letech první a dojemné setkání se všemi „tátovými“ vozy. Líbily se mu vyleštěné exponáty i muzeum. O to větším dojmem na něj zapůsobilo, jakých změn dostaly interiéry muzea od jeho první květnové návštěvy.



Pro Jiřího Hlacha staršího byla auta a především tatrovky bez nadsázky celý jeho život. Snad poprvé se setkal se značkou Tatra již v dětství, kdy jeho tatínek jezdil starou Tatro 12 pro mléko. O mnoho let později si typově stejné auto našel ve Frýdku-Místku. I tento exponát je v novém muzeu k vidění.

VZPOMÍNKY JIŘÍHO HLACHA MLADŠÍHO NA SVÉHO TATÍNKU A JEHO TATROVKY

Svůj vytříbený vkus pan Hlach dokázal i svým prvním vozidlem, které si pořídil. Šlo o luxusní kousek – Mercedes 290. Jedná se o typově podobný model kabrioletu, ve kterém byl spáchán atentát na Reinharda Heydricha. Bohužel i tohoto se musel zbavit. I přes to, že mezi jeho první sběratelské kousky patřily především osobní vozy a motorky, časem se soustředil na nákladáky, a to především na značku Tatra. Mezi jeho nejoblíbenější auta patřily obecně T 111, tou nejoblíbenější je valník a červeno-bílá sklápěčka, kterou vystavujeme v našem muzeu. Jsou to ale také Tatry 805 či 813. Z osobních tatrovek to byly 603 nebo 613, kterými před sametovou revolucí jezdil.

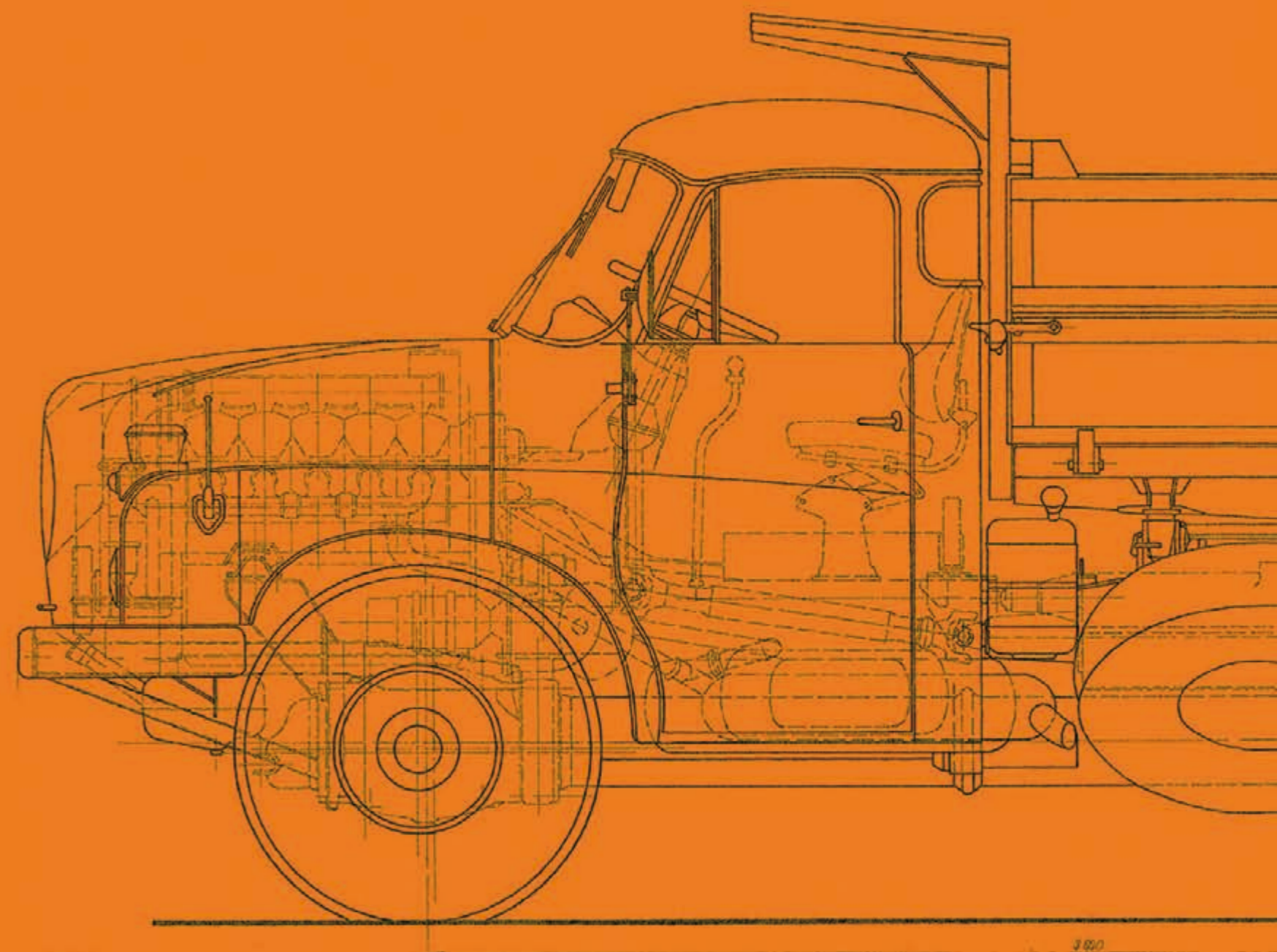
I přes to, že pan Hlach za svůj život nasbíral tolik vozů značky Tatra, pár vytoužených kousků se mu sehnat nepovedlo. Třeba originální vůz generála Čepičky – Tatro 803, kterou našel u Prahy u sběratele, který mu deklaroval původ vozu. Nicméně se nakonec zjistilo, že vůz je pouze kopií vyrobenou podle fotografie, a tak pan Hlach s těžkým srdcem od koupi odstoupil.

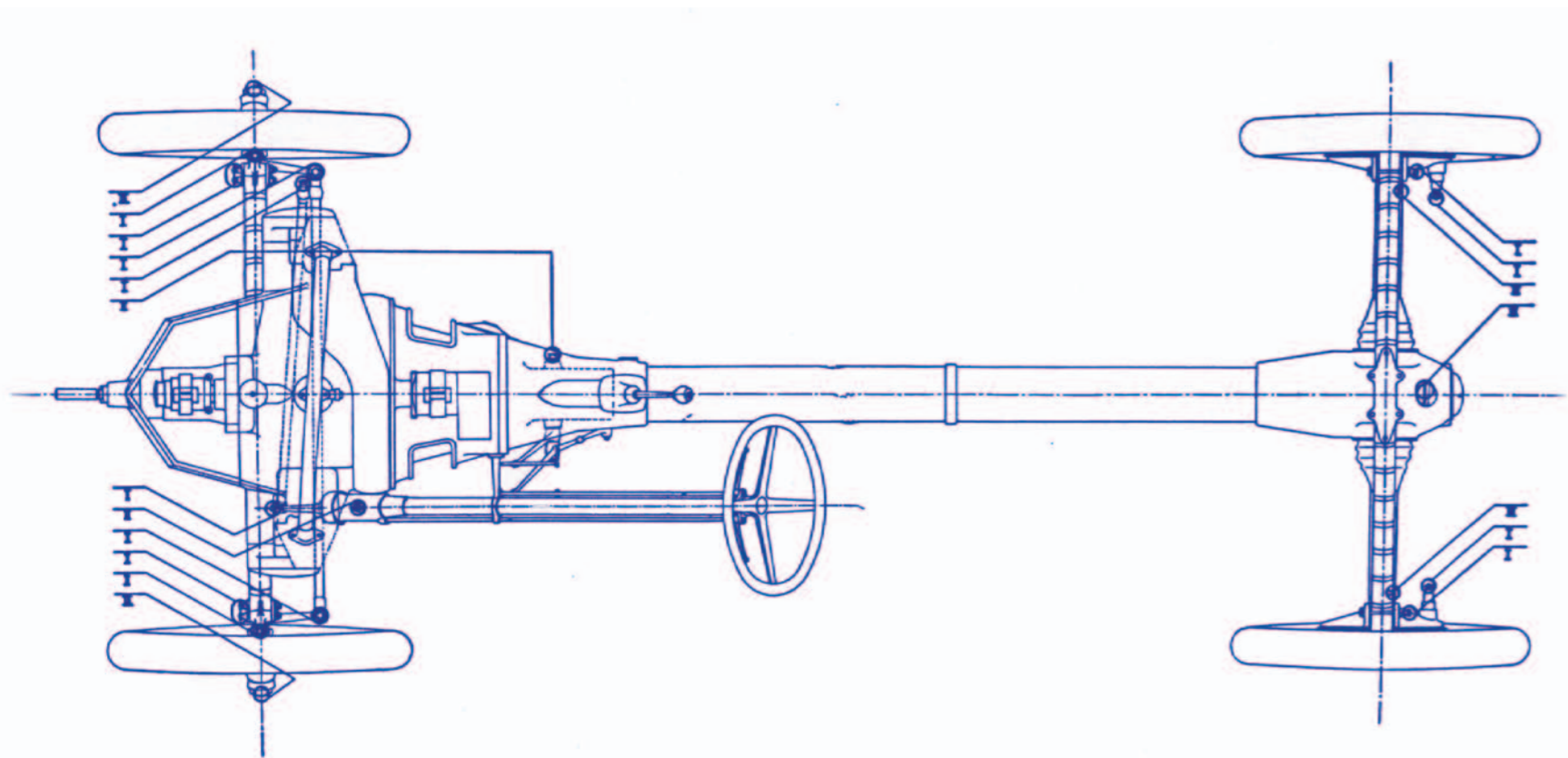
Jiří Hlach mladší si na památku na tatínka a na své dětství ponechal krásnou Tatro 805 i s jejím příběhem. Původně vůz vyrobený pro filmové ateliéry sloužil jako maskérna, posléze šatna, než ho získal letecký mechanik, který si „osmsetpětku“ přestavěl na obytný vůz. Kvůli rybaření v ní přes sezonu přespával nad orlickou přehradou v lese, kde si T 805 zaparkoval. Když vůz získal Jiří Hlach, bylo jeho synovi devět let. Jiří Hlach mladší stále rád vzpomíná na všechny dovolené a krásné rodinné chvíle, které s rodiči a starší sestrou v autě prožili. Ještě dnes občas svou T 805 provětrá. Před dvěma roky získal Jiří Hlach mladší 2. místo na „Cestě kolem Světa“. Místní akce pořádaná kolem třeboňského rybníka soutěžící prověřuje nejen v orientační jízdě, ale i ve vědomostních a manuálních dovednostech.

Díky svému otci Jiří Hlach s tatrovkami nejen vyrůstal, ale vytvořil si k nim i vřelý vztah. Vypráví, jak jeho otec svá auta hledal na jaře a na podzim, kdy jsou stromy bez listů. Když měl štěstí, pak si pro vyhlédnuté auto jeli oba Tatro 613. Nové nákladní vozy získával především prodejem svých prvních nasbíraných veteránů – osobních vozů. Po revoluci chtěl na svém pozemku postavit nové prostory pro svou sbírku, ale to mu bylo bohužel znemožněno. Časem se mu po strastiplném hledání naskytla možnost pronájmu výrobní haly v Trhových Svíněch, kde vytvořil muzeum. Po skončení nájemní smlouvy však o střechu nad svými vozy přišel. Pan Hlach začal pro své nákladáky hledat „nový domov“. Téměř uspěl u Národního muzea, to by však odkoupilo pouze vybrané kousky. V té době zavola svému známému, snad aby si „vyllil srdíčko“, snad pro radu... Naštěstí jím nebyl nikdo jiný než tatrovácký konstruktér Ing. Ondřej Skácel. A dále už to znáte... Byla to záchrana celé Hlachovy sbírky.

A ještě jedna zajímavost na závěr: Mezi prodávanými vozy, o které se jednalo, nebyla Tatra 128. Tatra o ni měla velký zájem, a tak ji vyměnila za tři vozy, které byly součástí prodávané Hlachovy sbírky. Panu Hlachovi mladšímu tak zůstaly Gaz, Zetor 25 a Husar. A návštěvníci Muzea nákladních automobilů Tatra se mohou kochat pohledem i na tento temně zelený exponát T 128.

ZÁKLADEM EXPOZICE MUZEA NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ TATRA JE TZV. HLACHOVA SBÍRKA





// TATRA KONCEPT

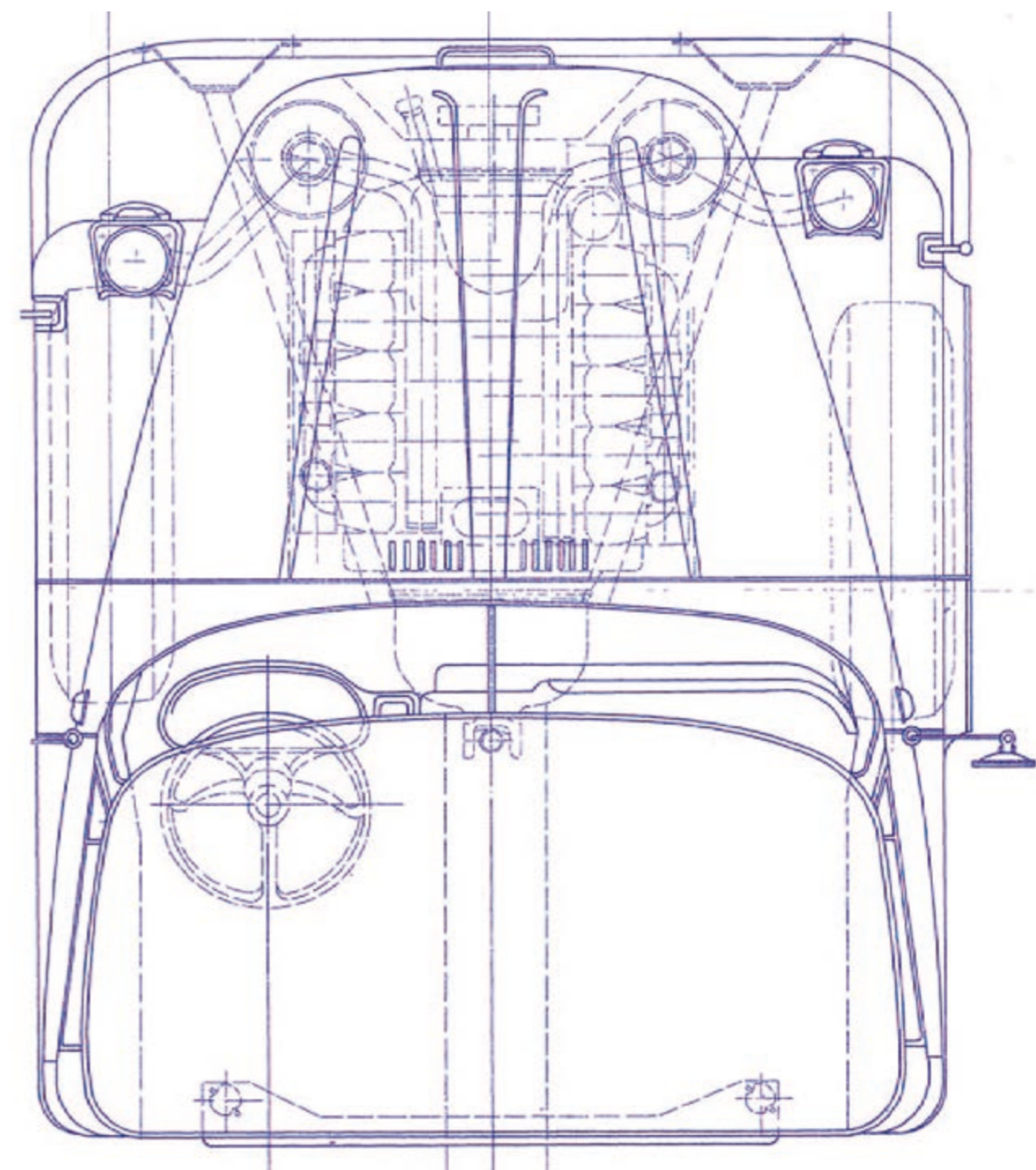
MONIKA ŠPACÍROVÁ

FENOMÉN

Tatrovácká koncepce

Automobily značky Tatra jsou spjaty s mnohými originálními technickými řešeními a tím vůbec nejikoničtějším je pochopitelně tzv. tatrovácká koncepce podvozku. Veřejnosti byla poprvé představena při příležitosti 15. mezinárodní výstavy automobilů v Praze, která se konala ve dnech 28. dubna až 6. května 1923. Nutno připomenout, že se jednalo o dobu ekonomicky nepříznivou, neboť stále doznívala

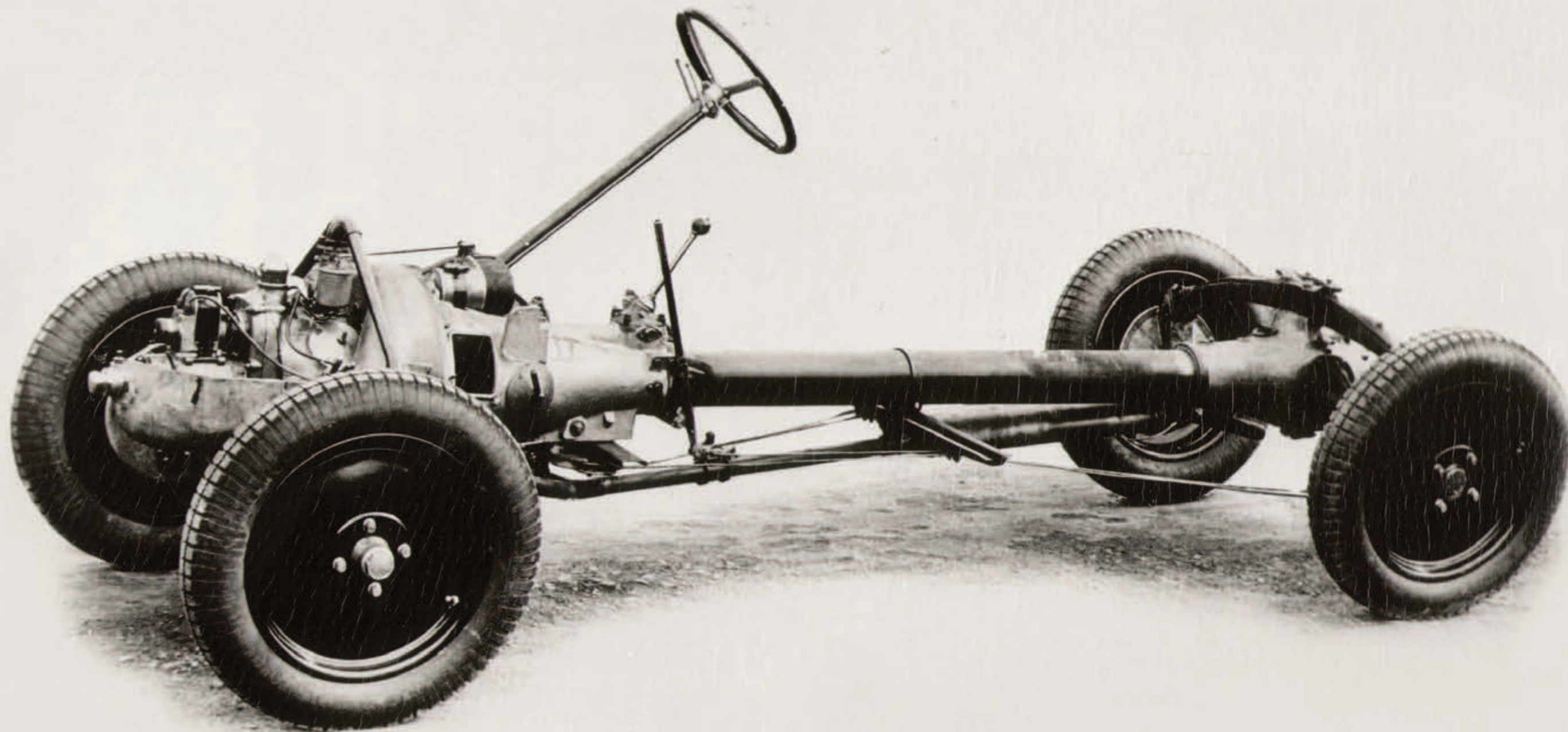
poválečná hospodářská krize. Ne náhodou se proto zmíněná výstava stala jakýmsi salonem malého vozu a všechny automobilky z tehdejšího Československa zde představily nový typ lidového automobilu. O největší rozruch se postarala Tatra 11 významného rakouského konstruktéra Hanse Ledwinky, který byl s Kopřivnickou vozovkou spjat už od doby výroby prvního automobilu Präsident. Tehdejší časopis Auto popsal Tatra 11 takto: „Její konstrukce znamená tech-



nické překvapení a jsme přesvědčeni, že vzbudí zájem všech odborníků i z ciziny... A co je nejpodivuhodnější – bez rámu. Totiž vlastně rám jest nahrazen silnou ocelovou rourou.“ Ledwinkův automobil poháněl pevně uložený vzduchem chlazený dvouválcový motor (s výkonem 8,8 kW), který byl skrze přírubu spojen v jeden konstrukční celek se spojkou a převodovou skříní. Centrální (páteřová) roura byla ukončena rozvodkou, na kterou navazovaly výkyvné polonápravy. Právě

nezávislost zadních polonáprav zaručila vysokou průchodnost vozu v terénu. Celá konstrukce podvozku pak vykazovala velkou torzní tuhost a odolnost vůči kroucení, což vedlo k útlumu vibrací a ke zvýšení komfortu jízdy nejen na tehdy chatrných cestách. Na základech malé Tatry 11 vznikl v roce 1924 první čistě užitkový typ Tatra 13 se zvýšenou nosností a brzdami na všech kolech. Od roku 1926 pak byla tato koncepce využívána taktéž při realizaci nákladních automobilů,

např. typů T 23 a T 24 s krátkou kapotou, díky níž si vysloužily přezdívku Buldok. Od svého uvedení v roce 1923 se páteřový rám stal neoddělitelnou součástí osobních i nákladních automobilů značky Tatra a zůstává signifikantním znakem společnosti Tatra Trucks a. s. dodnes. Jednu nevýhodu tohoto unikátního řešení bychom ale přeci jen našli – a sice stranové sjíždění pneumatik u nezátíženého vozu, způsobené odklonem nápravy 6°40' při pohotovostní hmotnosti. Ostatně už při prvním představení koncepce na mezinárodní výstavě si novináři povšimli nápadného sklonu zadních pneumatik a následně byla dokonce zveřejněna komiksová kresba vozu Tatra 11 s komentářem: „Budu muset na oční kliniku – i zadní kola vidím šikmo...?“ S příchodem vozidel řady TERRN^o1 na sklonku 20. století, konkrétně v roce 1997, byla tato problematika řešena novým pérováním označeným jako King Frame. Realizováno bylo ve dvou verzích – tzv. lehké, které kombinuje vzduchové vlnovcové pružiny s vnitřní pružinou uvnitř a teleskopickými tlumiči, a tzv. těžké, jež je kombinací vzduchových vlnovcových pružin a listových pružin. Tím bylo dosaženo 0° odklonu nápravy. Pod patentovaným řešením odpružení jsou podepsáni hned tři autoři – Ladislav Blažek, Pavel Kutač a Petr Staniček. Více než cokoli jiného definuje vynalézavost oněch autorů umělecké motto: „Genialita je ve výjimečnosti chyb.“



// MONSIEUR DAKAR

KATEŘINA MOKRYŠOVÁ

Karel Loprais je neodmyslitelně a navždy spojen s nejtěžším dálkovým závodem Rallye Dakar, kterého se jako pilot závodního vozu značky Tatra zúčastnil celkem devatenáctkrát a je jeho šestinásobným vítězem. K závodění se dostal díky práci v kopřivnické automobilce, kde se postupně z pozice montéra vypracoval na zkušební řidiče. V roce 2007 získal Zlatý volant za celoživotní přínos motoristickému sportu. Karel Loprais je držitelem titulu Sportovec dvacetiletí Moravskoslezského kraje a také držitelem českého státního vyznamenání – medaile Za zásluhy. Na přímý přenos „Dobrého rána“ na ČT2, který se na konci prázdnin točil v našem Muzeu nákladních automobilů Tatra, byl pozván jako host také pan Karel Loprais. Podařilo se mi získat pár minut jeho času a zeptat se ho nejen na to, jak se mu naše muzeum líbí.

Co pro Vás znamená Rallye Dakar?

Zhruba 20 roků života.

ROZHOVOR

Jaká byla Vaše cesta na vůbec první ročník Rallye Dakar, kterého jste se zúčastnil v roce 1986?

Na závod byli vybráni lidé ze zkušebny užitkových vozidel, kteří měli s tatrovkami největší zkušenosti (pozn. red.: Karel Loprais zde pracoval od roku 1970). Součástí výběrového řízení byly psychologické testy, pak následovala důsledná příprava fyzických zdatností s trenérem prvoligového kopřivnického házenkářského týmu. Ten nám dával zabrat. Hlavní byla ale příprava s vozy. Tenkrát jsme závodní taturu testovali hlavně po okolí v různých terénech, nevyjeli jsme za hranice tehdejšího Československa.

Kdysi jste se zmiňoval o svém handicapu znalosti cizích jazyků. Posunuly se od té doby Vaše znalosti dále?

(smích) Pár slov se k tomu přidalo, ale jinak je to stejné.

MUZEA

KAREL LOPRAIS (* 1949)

JE ŠESTINÁSOBNÝM VÍTĚZEM RALLYE PAŘÍŽ–DAKAR V KATEGORII KAMIONŮ. JAKO ŘIDIČ TATROVÁCKÉ ZKUŠEBNY ZNAL SVŮJ VŮZ UŽ OD DOB PROTOTYPU, A PROTO BYL VYBRÁN MEZI TY, KTEŘÍ BUDOU PODNIK A ČESKOSLOVENSKOU SOCIALISTICKOU REPUBLIKU REPREZENTOVAT. SVÉ VOZY DO POUŠTNÍ RALLYE TESTOVALI JEZDCI V PÍSKOVNÁCH JIŽNÍ MORAVY.



Jak jste se na závodech dorozumívali?

Důležité při závodech je, aby se domluvila posádka, která sedí v autě. Jinak byla dorozumivacím jazykem francouzština, jelikož se startovalo ve Francii. Ze závodního týmu mluvil perfektně tímto jazykem navigátor a zároveň konstruktér závodních dakarek Ing. Jaroslav Krpec, který byl součástí českého týmu první dva roky. Účastnil se večerních porad k plánům na nadcházející den.

Dohromady jste šestkrát stál na nejvyšším stupni vítězů. Které vítězství pro Vás bylo nejmotivnější?

Určitě to první. To jsme se zařadili mezi světovou špičku. A potom vítězství, kdy jsme jeli poprvé s hasičákem. Závod Paříž–Dakar–Paříž v roce 1994, kdy jsme s tatrou v absolutním pořadí závodu dojeli na 6. místě, což dodneška nebylo překonané. A navíc se jen jednou jelo z Paříže s cílem opět v Paříži. Takže jsme skončili závod a jeli jsme domů.

Jaký je Váš největší a následně nejhorší zážitek ze závodů nebo ve spojitosti se závodem?

Tak největší jsem Vám už řekl – to bylo to vítězství první – a nejhorší v roce 2003, kdy se mi podařilo udělat šest přemetů s tatrou v téměř plné rychlosti.

To muselo vypadat zle. Kde se to stalo a jak to dopadlo?

V roce 2003 cestou do Egypta. Poranil jsem si páteř. O dva roky později se mi podařilo něco podobného. Vyhýbal jsem se srážce s motorkou. Nehodu jsem zažehnal, ale křuplo mi při úhybném manévru v zádech. Kvůli bolesti jsme bohužel museli odstoupit. Prakticky jsem se nemohl hýbat, ani obrátit na posteli. A to byl už konec... Konec závodní kariéry.

Máte nějaké zdravotní následky?

Bohužel. V určitých fázích se bolesti vracejí, při změně počasí, při zvedání těžkých věcí. A navíc datum narození v občanském průkazu...

Nejprve se závody jezdily do Afriky, po roce 2008 se primárně z bezpečnostních důvodů trasa přesunula na kontinent Jižní Ameriky a následně do Saúdské Arábie. Je to velký rozdíl?

Především teplotní rozdíl. Závod se startuje v lednu a v Paříži někdy teploměr ukazoval i $-15\text{ }^{\circ}\text{C}$. Čím jižněji jsme se dostávali, tím teplota stoupala. V severní Africe až na $30\text{ }^{\circ}\text{C}$, což je v tamní oblasti běžná zimní teplota. V Jižní Americe – tam jsem se dostal jako účastník doprovodu – jsme museli snášet i $50\text{ }^{\circ}\text{C}$ přes den, v noci kolem $30\text{ }^{\circ}\text{C}$. Zkuste v těch $30\text{ }^{\circ}\text{C}$ spát, a mechanici k tomu ještě někdy museli až do rána náš vůz opravovat. Ty teplotní rozdíly byly obrovské. A navíc se tam jezdilo ve velkých výškách, překračovali jsme hory vysoké 5 000 m n. m. Do takových výšek bych se jinak nikdy nedostal. Upozorňovali nás, abychom moc nevystupovali z auta. Kamarád si chtěl udělat pár fotek, vystoupil, udělal tři kroky a byl hotový, nemohl se nadechnout. V Saúdské Arábii je to pak podobné dakarským podmínkám.

Určitě se postupem času měnila jak technika, tak zázemí...

Všechno záleží na tom, kolik máte financí, pak můžete měnit zázemí. My jsme startovali první rok sami – dvě tatry, šest lidí. V každé tatře tři lidé.

Takže jste neměli žádné zázemí?

Ne, všechno jsme si dělali sami, všechno jsme si vezli s sebou, veškeré náhradní díly. Takže to, co jsme si zničili, jsme si sami opravili. Když nebyl díl, měli jsme holt smůlu. A Tatra je dělaná do těžkého terénu, nějaké velké závady nebyly. Spíše nějaké praskliny na kabině, protože vibrace byly veliké. Jinak technika vydržela. Dnes mají závodní auta dvojnásobný výkon motoru. My měli 500, oni mají 1 000 koní. Součástí nových závodních vozů je automatická převodovka, auto řídí počítač, takže není šance do něčeho zasáhnout.



A co navigace? Jak často se bloudí v poušti na Dakaru? O kolik to mají jednodušší dnes závodníci – navigátoři?

Neřekl bych, že to dnes mají navigátoři jednodušší. Při závodu jsme museli projíždět kontrolními body, na které nás navigátor podle itineráře navedl. Tam jsme od průjezdní kontroly dostali razítko. Dnes závodní tým po projetí těmito kontrolními stanovišti (představme si je jako virtuální kruhy o průměru 40 m), která jsou zadaná v jejich GPS, obdrží „razítko“ elektronicky. Pokud závodníci razítko nezískají, dostávají – podle náročnosti odstupňovanou – časovou penalizaci. My jsme věděli, že jsme kontrolním bodem projeli a mohli jsme v klidu pokračovat. Kdežto oni jsou tak rychlí, že to někdy nestihnou.

Stane se někdy, že se závodní auto ztratí tak, že jej potom pořadatelé musí hledat?

Pořadatelé mají za úkol najít každého, kdo někde zůstane. Ale nemají za úkol postarat se o jeho techniku. S tímto úmyslem závod také Thierry Sabine založil. On sám byl účastníkem motocyklového závodu, kde měl technický problém a tři dny prožil v africké

poušti, než ho našli. Proto měl jako organizátor přehled, kdo odstartuje a kdo dojede. Když se někdo nevrátil, snažil se ho pořadatelský tým najít a poskytnout pomoc. Hledali tak například syna britské premiérky Margaret Thatcherové (pozn. red.: on a jeho spolujezdci byli v roce 1982 šest dnů nezvěstní). Nebo tak jako při naší poslední havárce – naložili nás na auto a kamion tam zůstal. Až po třech měsících ho nějaká společnost dovezla domů.

Procestovali jste velký kus světa. Kde se Vám líbilo nejvíce?

Byli jsme v Kapském Městě. Tam se jednak tak často nejezdilo a podívat se tam byl problém. Nebo když se jelo Paříž–Peking přes Moskvu a přes Mongolsko, přes zelené pláně jako tady louky, až do Číny s úchvatnou Čínskou zdí, to bylo něco úžasného.

Zastavovali jste se na těch úžasných místech a fotili jste?

(smích) To je ta představa lidí, kteří kladou tyto otázky. Vy si musíte uvědomit, že je to závod, kde není čas. Není

čas na to, zajít si ani na záchod. To Radek výstižně popisoval na jedné besedě, jak jsme chodili na záchod.

My jsme neměli ani foťáky. Dostali jsme sice jeden od Tatry, že máme dělat fotky, ale to by mě asi kluci zabili, kdybych je fotil.

Stýkáte se se svými spolujezdci?

Stýkáme se. Stachura bydlí tady kousek. Kalina bydlí na Šumavě. Když je ale nějaká akce, rád přijede. Určitě se dá říct, že jsme kamarádi. Naposledy jsme se všichni – včetně kluků z druhé dakarky i Liazu – sešli na výstavě (letní výstava pana Lopraise na zámku ve Frýdku-Místku). Tak se pravidelně setkáváme na velkých akcích dakaristů. Jednou tatrováci jedou za liazáky a jednou oni tady za námi. Poslední takové setkání jsme stihli těsně před covidem.

U příležitosti přesunu nákladních automobilů z Technického muzea v Kopřivnici do Muzea nákladních automobilů Tatra jste měl příležitost usednout za volant závodního speciálu Tatra 815 4x4, se kterým jste vyhrál Rallye Paříž–Dakar v roce 1988. Co pro Vás tato možnost znamenala?

Byly to neuvěřitelné emoce. Sedět po třiceti letech celá posádka v autě. Dakarku jsme odstavili v roce 1990. Pak už jsme chodili do Technického muzea pouze s výpravami vyprávět a vysvětlovat. Znovu se posadit po tolika letech do auta a ještě k tomu i se Slávkem (pozn. red.: Jaroslav Krpec) a Radkem (pozn. red.: Radomír Stachura), to pro nás znamenalo nesmírně hodně...

Jak se Vám líbí naše muzeum?

Muzeum je nádherné. A hlavně si to ta technika zaslouží. Každá tatra byla odstavena všude možné, tam, kde bylo zrovna místo. Zde má každé auto svůj prostor, svůj popis. Už aby bylo otevřeno. Trochu mě přece jen mrzí, že v muzeu chybí Puma, která toho dokázala nejvíce. A hasičák, který ukradli bandité při přepadení v Africe.

Součástí expozice Muzea nákladních automobilů je také Tatra 805 cestovatele Jiřího Hanzelky. Jedná se o automobil, který jste spolu se svým bratrem Milanem zachránil a zrenovoval. Jaký je příběh tatra, která objela během šesti let celý svět?

Já auto objevil, bratrova firma LOPRAIS prováděla renovaci. Pomocí jeho firmy se dostalo do takové podoby, v jaké je teď. Příběh je takový, že jsem to auto znal, ještě když jezdilo v barvách Tatry na polygonu jako pojízdná dílna. Pak putovalo přes hasiče do Prlova. A z Prlova šlo na Bystřičku, kde tatra sloužila jako skladiště stavebního materiálu. A technika Hanzelka a Zikmund byla pro mě vždy něco úžasného. Jsem moc rád, že dnes stojí obě osmsetpětky vedle sebe a návštěvníci muzea je mohou vidět opět pohromadě.

Děkují za rozhovor a přeji pevné zdraví.



Na obrázku níže si můžete vyzkoušet technologii rozšířené reality. Pro unikátní zážitek si stáhněte aplikaci Muzeum nákladních automobilů Tatra.





ROZHOVOR VEDL LUKÁŠ FILIP

// NOVÉ TATRY PROJEKTUJÍ, TY STARŠÍ JE INSPIRUJÍ



Foto: archiv MNU

U vzniku Muzea nákladních automobilů Tatra stojí také dva tatrováci – Ing. Radomír Smolka, ředitel výzkumu a vývoje, a Ing. Ondřej Skácel, konstruktér-projektant. Radomír Smolka je autorem konceptu expozice a odborného scénáře i doprovodných textů expozice nového muzea. Ondřej Skácel dostal na starost jednu z důležitých fází přípravy expozice, a to zajistit organizaci a logistiku „návozu“ vozidel z Technického muzea a deponie do nového Muzea nákladních automobilů Tatra.

Jak jste se ze svých pozic v Tatře dostali k projektu nového muzea?

R. Smolka: K projektu nového muzea nákladních vozidel jsem se dostal již v počáteční fázi, kdy se připravovala celková koncepce. S tehdejší generálním ředitelem Tatry – Radkem Strouhalem – jsme se po zhlédnutí úvodního návrhu expozice, který mj. počítal s tím, že se do „nového“ muzea víceméně přesunou téměř všechny exponáty z muzea původního (v centru města), dohodli, že připravím alternativní verzi. Ta již od počátku počítala s jednoznačným zaměřením muzea směrem k nákladním a užitkovým vozům Tatra, kterých – jen pro zajímavost – bylo do současnosti vyrobeno cca sedmkrát více než vozidel osobních. Tento alternativní návrh, v první fázi de facto jen rozšířený soupis exponátů s návrhem tematických celků, vznikl během jediného víkendu a byl po jeho schválení v další fázi projektu dále rozpracován za mé aktivní účasti. Z původního jednoho víkendu se tak posléze stala záležitost, která několik měsíců vyplňovala téměř veškerý můj volný čas.

O. Skácel: Vše začalo telefonátem mého dlouholetého kamaráda Jirky Hlacha. Chtěl svou sbírku – ideálně jako celek – někomu prodat, kdo ji nerozdělí a nerozprodá. Verzí bylo více, ale nic se nedotáhlo do konce. A mě tehdy napadlo zkusit sbírku dostat k nám. Svou myšlenku jsem přednesl

svému šéfovi Radomíru Smolkovi. On postoupil návrh na správné místo k majitelům Tatry. A za cca rok a půl (r. 2015) byla všechna auta přestěhovaná k nám.

Jak byste definovali, pánové, Váš vztah ke „starým“ tatrovkám?

R. Smolka: Možná to bude znít jako otřepaná fráze, ale já jsem přesvědčen o tom, že bez znalosti historie se žádný člověk neobejde. Od školních let mě zajímalo období konce 19. a 20. století a samozřejmě historie techniky, která ty dějinné a překotné události tohoto období kopíruje – osudové peripetie Tatry a jejich výrobků jsou toho nejlepším důkazem. Technické inovace a řešení Tatry, které se vždy vymykalo – moderně řečeno – „mainstreamu“, mě fascinovalo. A tak i přesto, že nejsem kopřivnický rodák a žádný z mých předků s Tatrou a s tímto regionem nikdy neměl žádnou vazbu, jsem celé své studium (včetně závěrečné diplomové práce)



podřídil tomu, abych v Tatře její unikátnost dále rozvíjel.

Rád pročítám a studuji životopisy významných techniků, konstruktérů a průmyslníků, procházím

technické monografie vozidel a speciální techniky (nejen tatrovácké) a fascinují mě konstrukční, jednoduchá a čistě mechanická řešení, která naši předchůdci používali. A samozřejmě pro mě v dětství byly „povinnou četbou“ všechny romány Julese Verna.

O. Skácel: Já stará auta zbožňuju od relativně mladého věku. Můj tatínek služebně tatrovkami jezdil. Ve 14 letech jsem chtěl Tatru 603, nezadařilo se. Ale Tatru 111 mi tatka koupil, když mi bylo 16 let.



Na výstavní ploše přes 5 000 m² se v muzeu nachází přes 70 exponátů různých užitkových vozidel z celé historie Tatry. Dle čeho probíhal výběr?

R. Smolka: Výběr exponátů byl v úvodní fázi projektu velmi jednoduchý. Samozřejmě se počítalo s tím, že v novém muzeu budou umístěny užitkové a nákladní tatra z muzea původního, kde zejména velké nákladní vozy byly umístěny tak, že z nich nebylo vidět téměř nic. Druhou,

podstatnou, součástí expozice pak tvoří vozy ze sbírky Jiřího Hlacha.

Tento základní soubor exponátů jsme pak doplnili dosud nikdy nevystavenými vozy z bohatého depozitáře, přičemž část z nich musela projít větší či menší renovací. Posledním střípkem do mozaiky expozice pak jsou zapůjčené vozy od soukromých sběratelů, kde velkou roli při jejich zajištění sehrál můj kolega a velký znalec Ondřej Skácel, který se staral i o zmíněné renovace.

Které z vozidel si vyžádalo největší péči, než se dostalo na své nové výstavní místo?

O. Skácel: Největší péči dostala dakarka s číslem 635 a Drtikolka. Prošly kompletními renovacemi. Ale pozadu nebyly ani T 114, T 162, T 815 S1, T 813 TP 6×6, T 23 a T 24. Spousta aut se lakovala a to všechno téměř ve stejnou dobu. Každé auto má svůj vlastní příběh, třeba Tatra 162 má dvakrát měněné (a dvakrát prasknuté) čelní sklo. Ale třetí na výměnu už není, tak se možná všímavý návštěvník pozastaví nad prasklinou na předním skle. Kobra sání byla rozsypaná na drtiny, pruhy na korbě se střikaly podle fotky... Než jsme přišli na to, jak se u T 23 skládá kolo (pneumatika na disk), trvalo nám to čtyři hodiny. T 24 má bok chladiče frézovaný na nejmodernějším pětiosém centru apod.

Co je hezčí – „vymýšlet“ nová auta, nebo starým historickým vozům nějakým způsobem vracet jejich lesk?

O. Skácel: Dobrá otázka... Oboje je super! A ještě lepší je vyvážená kombinace obojího. Chvilí kreslíte novinky a chvilí se věnujete babičkám. Obě činnosti vás obohacují. Při práci na nových autech se dostáváte k novým technologiím, konstrukcím a tvoříte. U starých aut zkoumáte, jak to tehdy bylo myšleno, přemýšlíte, co s tím, občas si hrajete na detektiva a hledáte díly. To je asi největší problém. Pokud by někdo z čtenářů měl doma díly a nevěděl, co s nimi, naše náruč je otevřená.

Může to znít úsměvně, když vzniklo nové muzeum a celkový prostor pro prezentaci celé sbírky Tatry – osobních i nákladních vozů – se zdvojnásobil, přesto se nemůžu nezeptat, není nakonec nové muzeum už vlastně malé? Jsou nějaká vozidla, která byste ještě v muzeu rádi viděli? Hledáte a sbíráte stále nové exponáty do tatrovácké muzejní sbírky? Je zájem na tom, aby se sbírka nadále rozšiřovala?

R. Smolka: Začnu u vozidel osobních – z pozice člena správní rady RMK, o. p. s., jehož součástí je i Technické muzeum Tatra, říkejme mu „původní“, jsem společně s kurátorkou Michaelou Bortlovou připravil reorganizaci expozice po vystěhování vozidel užitkových. Získali jsme poměrně velký prostor pro umístění dalších modelů a verzí. Stejně jako v muzeu novém jsme vozidla seskupili do určitých logických, tematických celků. Celá expozice bude vzdušnější, pro auta bude více místa. Doplnění expozice proběhne jak z vozidel umístěných v současnosti v depozitáři, tak díky paní Bortlové i formou zápůjček od soukromých sběratelů. Tak se v expozici například objeví i unikátní kupé MTX V8. Z pohledu prostoru a již ukončené výroby osobních vozidel si myslím, že prostor pro prezentaci osobních vozů je dostačující.

Již při přípravě expozice nákladních vozidel a jejím postupném „ladění“ a upřesňování v muzeu „novém“ jsem několikrát konstatoval, že i přes velikost budovy „budeme mít málo místa“. Na tom jsme se s vedoucím pobočky Lukášem Filipem shodli hned po nastěhování všech exponátů a postupném dokončování expozice. Pozitivní je, že se nám do muzea podařilo dostat zástupce všech klíčových a základních typů užitkových a nákladních tatrovek, včetně několika prototypů. Škála a rozmanitost více než 120 let výroby je však tak velká, že na některé vozy a jejich varianty zkrátka místo chybí. V budoucnu plánujeme v závěrečné části expozice tzv. „točit“ (tj. dočasně

vystavovat) exponáty, na něž se nedostalo, a to jak z depozitáře, tak od soukromých sběratelů. Výčet toho, co v muzeu chybí, by byl poměrně obširný. Mrzí mě například, že nákladní vozy z 20.–30. let se dochovaly jen jako podvozky, byť v době jejich pořízení byly údajně kompletní. Tento handicap se budeme snažit řešit moderními technologiemi, tzv. rozšířenou realitou, kdy – pokud vše dobře dopadne – by před návštěvníkem virtuálně z podvozku „vyrostlo“ kompletní auto. Pracuji však na tom, abychom někdy v budoucnu alespoň jeden či dva podvozky dokončili do jejich celkové podoby s kabinou a nástavbou. V expozici nemáme např. zástupce výroby trolejbusů. Svého času byl ve sbírkách ten nejunikátnější – prototyp T 401, který později získalo muzeum brněnské a provedlo jeho renovaci. Chybí nám větší prostor pro prezentaci variant vozidel T 138 / T 148 a hlavně T 815. Rád bych v expozici viděl více dakarských speciálů, i když v případě toho nejúspěšnějšího – tzv. Pumpy – je to již jen sen, neboť se před časem dostal do sbírek NTM. Víím o několika prototypech, které byly svého času z Tatry prodány a nyní jsou v soukromých sbírkách. V depozitáři máme několik motorů, které čekají na renovaci a které snad do expozice ještě v budoucnu dostaneme. Mám pokračovat?

O. Skácel: V depozitáři máme ještě dost kousků, které čekají, až na ně dojde řada. Už jen to, že se dostanou k nám, znamená, že nezaniknou, že budou žít dál. A nové „staré“ tatrovky hledám pořád. Každý den se dívám do inzerátů, projíždím svůj fotoarchiv... Je třeba schraňovat, dokud to jde, dokud je co. A o tom to je, otevřením nového muzea to nekončí, můžeme hledat, shánět a kupovat přírůstky dál. Zanedlouho přijede jedna Tatra 815 ze Slovenska, další auta máme v jednání. Držte palce, ať nám to vyjde, protože pokud se to podaří, budeme muset přistavět. (úsměv) Ale stále jsou obyčejná auta, která nemáme a která bychom

měli mít: Tatra 148 S3, Tatra 148 VN, Tatra 165 (1. vyrobený kus), Tatra 162 (1. vyrobený kus) atd.

Nemůžu se nezeptat: V jaké době se pro Vás vyráběly nejhezčí vozy? Předpokládám, že na otázku „výkonově“ samozřejmě odpovíte ty dnešní...

R. Smolka: Za nejkrásnější osobní automobil považuji Tatra 87 v její první verzi, a to v celosvětovém měřítku. Nicméně za období, kdy vznikaly nejhezčí vozy (nejen automobily), považuji 50. a 60. léta minulého století. A to i v Československu – Tatra 603, Tatra 138, autobus Škoda 706 RTO, Tramvaj T3, Liaz Škoda 706 nebo lokomotiva S 499, tzv. Laminátka, jsou pro mě tvarově dodnes nepřekonané ikony. Ve světě to pak byly Citroën DS, „bohyně“, Porsche 911 anebo Jaguar E-Type.

Z pohledu výkonu vám budu oponovat. Výkonost neposuzuji jen z pohledu samotného výkonu, ale z celkového řešení vozidla a jeho schopností. Proto považuji za vzor výkonnosti Tatra 813 8x8 Kolos – na svou dobu kombinoval relativně výkonný motor s širokým rozsahem převodovky a nápravami s redukcemi v kolech na krátkých rozvorech. V terénu díky těmto parametrům skutečně nezastavitelný stroj, navíc s designově krásnou kabinou...

O. Skácel: Designově? Jednoznačná odpověď – Tatra 138. Třícítka, to je prostě pecka. Vznikla – v době, kdy bylo Československo průmyslově na špici, kdy všechno, co se vyrobilo, mělo známky nádherného průmyslového designu. Auta – kromě naší řady 138 – třeba osobní Tatra 603, autobus Škoda 706 RTO nebo mixéry ETA. Reklamy, prospekty z té doby, všechno mělo myšlenku a bylo krásně a poctivě zpracováno. T 138 byla krásná sama o sobě, ale dokonce i všechny nástavby byly designově zpracované, ať šlo o hasičskou nástavbu, lanový bagr nebo cisternu na cement (a k ní i designový přívěs).

V NOVÉ VÝSTAVNÍ HALE MŮŽE
I TATRA KOLOS PŮSOBIT JAKO
DĚTSKÁ HRAČKA.



Jinak je mám rád všechny a děsně moc. Každé auto má v sobě něco, čím mě okouzilo. Po pravdě ukázat prstem na jedno jediné auto je hrozně těžké. Velmi rád jsem jezdil s Tatro 813 TP 6×6, i když se vždycky pokazila. Ale zároveň z každé jízdy se vracela po svých, ne na tyči. Je to neobvyklé auto, dvě nápravy pod kabinou a jednu pod valníčkem dneska neuvídíte, stejně jako betonové kostky na korbě.

V čem vidíte další budoucnost a vývoj muzea?

A budete se chtít na této budoucnosti nadále podílet i Vy?

R. Smolka: Předně jsem rád, že muzeum zaměřené výhradně na nákladní vozy Tatra vůbec vzniklo. Jak už jsem řekl, prostorově jsme stále „pod

tipů už mám a pracuji na nich.

Na závěr je mou povinností na tomto místě připomenout roli vlastníků automobilky – pánů René Matery, Jaroslava Strnada a jeho syna Michala – současného vlastníka celé skupiny CSG, zaměstnávající více než 10 000 lidí nejen v České republice, jejíž slogan a vize je více než výmluvná: „Tradice je budoucnost“. Bez jejich podpory, hlavně finanční, by se neuskutečnil ani nákup sbírky Jiřího Hlacha, ani další nákupy a renovace. Několik milionů korun stály renovace prvního dakarského speciálu T 815 6×6 nebo sklápěče T 813 8×8 S1, známé Drtikolky. Část prostředků na renovaci motorového vozu Slovenská strela byla rovněž uvolněna přímo z rozpočtu automobilky. Díky aktivitě současného

Tatra

limitem“, ale myslím si, že pár dalších vozidel, motorů či drobnějších předmětů jsme schopni v něm v budoucnu ještě umístit. Jak jsem zmínil v předchozích odpovědích, již při realizaci muzea jsme narazili na spoustu dalších námětů zejména k badatelské práci a činnosti, při které bych byl rád nápomocen. S Lukášem Filipem jsme se shodli, že „pole neorané“ je firemní archiv, kde zcela určitě nalezneme spoustu „pokladů“ a věcí, které přidají další střípky do historie automobilky. Samozřejmě bude mou snahou dále – s podporou Tatry – realizovat jak renovace dalších exponátů z deponiáře, tak získávat exponáty nové – několik

generálního ředitele pana Pavla Lazara jsou na každý rok alokovány částky v řádu několika milionů na realizaci oprav, údržby, nákupu a náročných renovací dalších historických vozidel. Všem výše zmíněným patří velký dík a obdiv. Ostatně – všichni pánové jsou sami vlastníky veteránů se značkou Tatra.



// COUPÉ, PŘEDCHŮDCE TATROVEK

EDUARD PITERKA

SBÍRKY



Pro nově budovanou expozici muzea Tatra v Kopřivnici jsme letos v konzervátorských dílnách Muzea Novojičínska připravovali k vystavení historický kočár typu Mylord, konstrukce „Coupé“, z továrních dílen firmy Schustala, vyráběné okolo roku 1890 v Kopřivnici (tehdejším Nesselsdorfu). Tento unikátní kočár bylo nutno před jeho vystavením očistit od prachového depozitu a konzervovat tak, aby se jednotlivé části jak podvozku, tak i kožené kaponiéry s textilním čalouněním staly odolnější, ale také ladily oku návštěvníků. Kočár má poměrně dobře zachované originální tmavě modré čalounění. Zkřehlé kožené části bylo nutno napustit tukovací směsí pro zvláčnění a oživení povrchu. Na kočáru je osazena také spousta kovových dílů, které bylo potřeba předem demontovat, očistit a konzervované vrátit na své původní místo. Kovové díly podvozku s tlumícími péry jsou důmyslně přichyceny k dřevěným částem šasi. Dřevěné díly a loukoťová kola se rovněž čistila a konzervovala tak, aby byla zajištěna správná funkce a autenticita provedení podvozku kočáru. Za zmínku stojí také zpříjemnění jízdy kočárem v podobě potažení kol bílou pryžovou gumou. Za kolektiv konzervátorů Muzea Novojičínska si myslím, že se provedené práce povedly tak, aby návštěvník spatřil tento elegantní výtvar v nejlepší kondici. Instalaci posilují nedaleko stojící vitríny obsahující řemeslnické nástroje a pokrývky hlavy, pojící se právě k době, kdy kočáry ještě kralovaly našim silnicím.

ALEŠ KNÁPEK

// MIROSLAV RYBIČKA

VÝSTAVA



SOCHAŘ NA MOTORCE

Miroslav Rybička (1928–2021) byl akademickým sochařem, který se možná trochu překvapivě, zato s nasazením sobě vlastním pustil do sbírání historických motocyklů. Lehce pikantní je počátek jeho vášně. Když se totiž v roce 1968 postavil proti sovětské okupaci republiky, byl vyloučen z komunistické strany a perzekuce se dotkla i jeho rodiny. Jak sám řekl: aby neskončil v (léčebně) Opavě, našel si koníčka a stal se členem veterán klubu ve Frýdku-Místku. Vznikající sbírka pana Miroslava se nestala mrtvým muzeem techniky. Pan Rybička stroje ve své dílně hned vedle ateliéru také renovoval, účastnil se na nich závodů u nás i v zahraničí a částečně se soustředil na získání speciálů. Díky tomu je dnes klenotem sbírky závodní motocykl Jawa patřící kdysi slavnému Gustavu Havlovi. Mimochodem s tímto strojem se pan Rybička zúčastnil setkání mezinárodní asociace závodníků v Irsku. Mezi britskými jezdci měl ostatně mnoho přátel. Podle vlastních slov se naposled svezl na svých strojích ještě v 88 letech!

Část své sbírky, která časem dosáhla téměř stovky kusů, pan Rybička věnoval Moravskoslezskému kraji a Muzeum Novojičína, které vám ji tak může prezentovat pro potěchu i poučení o technické zručnosti našich předků. Mezi motocykly, které jsou k vidění v mezipatře kopřivnického muzea, najdete cenné a zajímavé kousky vyrobené v různých evropských zemích v průběhu 20. století.

Mnohokrát jsem pana Rybičku slyšel litovat postupného zániku technických dovedností mezi mladými. Díky jeho neúnavné snaze se podařilo navázat spolupráci s VŠB Ostrava, kde vznikla dílna věnující se renovaci strojů z jeho sbírky. Pod vedením Ing. Kudrny už zde studenti pomohli oživit několik krásných strojů a na další se chystají. Vystavit své stroje a pomoci podnítit zájem o řemeslnou „strojařinu“ bylo cílem Miroslava Rybičky, který si technického umu, invence a elegantního designu někdejších konstruktérů velmi vážil. Snad by byl tedy dnes alespoň částečně spokojen.

UMĚLECKÉ I UŽITNÉ VÝTVORY
ZAMĚSTNANCŮ TATRY,
VZNIKLÉ MIMO OFICIÁLNÍ
PLÁN NÁRODNÍHO PODNIKU
TATRA.

// MIMO PLÁN!

VÁCLAV MICHALIČKA FOCUS



FOCUS

Cílem téměř dvou desítek exponátů ze samovýroby zaměstnanců doplňujících vystavené vozy v Muzeu nákladních automobilů Tatra je prezentovat neočekávané artefakty, které vznikly v legendárním podniku. Ačkoliv se jedná o skutečně drobný vzorek, jsou tyto předměty jedinečným dokladem tvůrčích aktivit uskutečňovaných ve státním



průmyslovém závodě zejména pro potřebu jednotlivců. Jedná se o jev, který lze zařadit do moderní lidové kultury, neboť je výsledkem tradičního přístupu lidí k dostupnému materiálu a výrobním prostředkům. Zázemí, které poskytoval tovární provoz, tak umožnilo produkci nepřeborného

množství předmětů. Tyto věci byly vyrobeny mimo pracovní povinnosti, ale často v pracovní době. Vznikaly pro konkrétní osoby za určitým cílem – většinou praktickým či estetickým. Představují tak názorný doklad tvůrčího přístupu lidí k materiálu ve snaze vylepšit si svůj životní prostor.

„Druhá produkce“ mimo oficiální plán nebyla ojedinělou záležitostí spojenou pouze s národním podnikem Tatra. Tento svébytný fenomén se vyskytoval zejména v 70. a 80. letech 20. století (s výrazným přesahem do 90. let) v továrnách po celém Československu. Jev označovaný také jako fušování představuje příklad lidské adaptace, tedy zužitkování nabytých dovedností, strojů a materiálů patřících k provozu průmyslového podniku ve svůj prospěch. Podobný mechanismus fungoval v tradiční lidové kultuře, kdy lidé přistupovali k snadno získatelným přírodním surovinám, které je bezprostředně obklopovaly a také jim přímo nepatřily.

Vystavené artefakty byly zhotoveny v automobilce většinou nelegálně a pololegálně, ale existovaly i hojně využívané alternativy umožňující zakoupit si materiál a použít tovární vybavení pro osobní potřeby legální cestou. Tvůrčí potenciál zaměstnanců Tatry byl skutečně veliký, a tak bylo možné setkat se s širokým spektrem výrobků od praktických předmětů upotřebitelných v domácnosti a v hospodářství přes prostředky ke každodennímu užití až po díla, jejichž úloha byla především v estetické rovině. Uplatněna byla řada materiálů a technologií, většinou v úzké závislosti na specializaci konkrétního dílčího továrního provozu.

Výrobci čerpali inspiraci z časopisu Udělej si sám/Urob si sám, ze zahraničních časopisů, z aktuální oficiální produkce továrny, ale také vycházeli z vlastní fantazie a tvůrčí invence. Vyráběli nesehnatelné zboží nebo si zhotovovali kvalitnější a funkčnější varianty toho, co bylo dostupné na tuzemském trhu. Většina předmětů vznikla takzvaně na černo, a ačkoliv je morální soud společnosti v tomto ohledu velmi chápavý, z etických důvodů jsou výrobci i lidé, kteří Muzeu Novojičínka předměty darovali, anonymizováni.



Vítejte v muzeu

Děti se v průběhu programu seznámí s posláním muzea, dozví se, co je sbírkový předmět nebo depozitář a kdo v muzeu pracuje. Součástí programu je seznámení s naším muzeem a budováním jeho expozice.

Nabízíme varianty programu pro mateřské školy i žáky 1. a 2. stupně ZŠ.

Délka programu: 90 minut



Pozor, červená!

Kdy se stala první dopravní nehoda a jak dlouho se používají dopravní značky? Děti se seznámí s historickými okolnostmi vzniku pravidel silničního provozu v souvislosti s překotným vývojem dopravy v průběhu 20. století.

Nabízíme varianty programu pro žáky 1. a 2. stupně ZŠ.

Délka programu: 60 minut

Jak to všechno začalo

Kdy byla v Kopřivnici zahájena výroba kočárů a jak se jmenoval první automobil? Žáci se seznámí s historií výroby automobilů v našem městě i s osobností zakladatele automobilky Ignáce Šustaly.

Nabízíme varianty programu pro žáky 1. a 2. stupně ZŠ a studenty SŠ.

Délka programu: 60 minut

Fenomén automobil

Automobil patří k technickým vynálezům, které zásadně ovlivnily veškeré dění a společenský život ve světě v průběhu 20. století. Program žáky seznámí s vývojem dopravních prostředků a jejich vlivem na každodenní život člověka.

Nabízíme varianty programu pro žáky 1. a 2. stupně ZŠ.

Délka programu: 60 minut



V SRDCI KRAVAŘSKA A U PRAMENE PŘÍBĚHŮ

Muzeum Novojičínska sídlí v prostoru Žerotínského zámku, jehož monumentální stavba ve svých základech ukrývá pozůstatky opevněného kamenného domu pánů z Kravař. Samotný areál zámku je stavebněhistorickou expozicí svého druhu odkazující ke kravařskému hradu spojenému s nejstarší minulostí města, renesanční přestavbě v 16. století či éře úřednického zámku v dobách, kdy bylo město i celé panství majetkem olomoucké jezuitské koleje a později po zrušení řádu (1773) Tereziánské akademie ve Vídni. Vedle expozice klobouků, zpřístupňující návštěvníkům jednu z nejzajímavějších podsbírek muzea, nabízí Žerotínský zámek rovněž instalaci, která je provede od středověkých kořenů až k moderním dějinám města. Expozice Ve znaku zavínuté střely dokumentuje historii Nového Jičína jakožto politického a kulturního centra bývalého německého Kravařska a stává se tak vhodným prologem k nově připravované expozici Ostrov jménem Kravařsko. Expozice restauruje dávno zmizelý region Kravařska a provede návštěvníka i dalšími místy, v nichž od dob středověké kolonizace pulsoval čilý hospodářský, politický a společenský život. Prostorem bude návštěvníky provádět etnograf a folklorista z počátku 19. století, který bude vyprávět dlouhý příběh zdejší krajiny na pozadí mýtů, pohádek a dávných legend. Připravované expozice jsou výzvou pro mezioborový dialog humanitních a přírodních věd, jehož výsledkem má být prezentace vývoje krajiny a přírodních poměrů v jejich přímé souvislosti s probíhajícími společenskými a kulturními proměnami regionu.

Muzeum bulletin číslo 03/21,
vychází 3 čísla ročně, datum vydání: 15. listopadu 2021
Vydává Muzeum Novojičínska, příspěvková organizace,
IČO 00096296, sídlem na ulici 28. října 51/12 v Novém Jičíně
Muzeum bulletin ISSN 2787-9518 (Print)
Muzeum bulletin ISSN 2787-9526 (Online)

Šéfredaktor: Aleš Knápek
Obrazová redakce: Karel Kíta
Jazyková korektura: Jana Hradilová
Sazba: Martin Feikus
Tisk: Printo, s.r.o.
Evidenční číslo: MK ČR E 24121

TATRA VÁS DOSTANE DÁL



www.tatra.cz



VÁNOCE SE BLÍŽÍ

Originální dárky
pro malé i velké.

www.tatra-store.cz

TATRA
STORE

TRADICE POKRAČUJE

PRŮMYSLOVÝ A TECHNOLOGICKÝ HOLDING CZECHOSLOVAK GROUP

Czechoslovak Group (CSG) je holding navazující na tradici československého průmyslu. Podporuje rozvoj tradičních českých a slovenských společností, jež se věnují obranné i civilní průmyslové výrobě a obchodu. Hlavními obory CSG jsou strojírenství, automobilový, železniční, letecký a obranný průmysl. S produkty společností CSG se lze díky silné proexportní orientaci holdingu setkat na všech kontinentech a počet jeho zákazníků se stále rozrůstá.



RETIA



CS-SOFT



CLS

KARBOX



MSM GROUP



WWW.CZECHOSLOVAKGROUP.CZ

CSG
CZECHOSLOVAK GROUP