



Tatry v Bratislavě na 1. máje

Prvomájová Tatra Rally, třetí v pořadí, se odehrávala na vzdory vytrvale deštivému počasí za úctyhodné účasti velkého počtu osobních a nákladních aut nejen tatrováckého původu. Ke startu Prvomájové Tatra Rally 2006 se sjeli místní, Moravané, Češi i účastníci z Rakouska a Švýcarska. Přátelská nálada překlenula rozmary počasí. Start a cíl rámovaly prokřehlé mažoretky, které sklízely obdiv svým výkonem a hlavně výdrží. Když se pak v pondělí objevilo sluníčko, k úspěchu této akce už nic nescházelo.

Na startu jsme mohli obdivovat svědky všech období produkce Tatry – T 11, 12, 17, 30/52, 54, 57, 57 A, 57a Austro i 57b, B, 57 A sport, 75 i 603; jako vždy přijel ze Švýcarska MUDr. Gusta Kaldarár se stříbrnou T 600 a nechyběla ani T 613 VB či sanitka – celkem téměř šedesát aut!

Nákladní Tatry byly zastoupeny Kolesem, T 111, 128, 141 a 813. Nechyběl ani p. Loprais, několikanásobný účastník a vítěz Rally Paris Dakkar, se svou autentickou „africkou“ Tatrou 815. Dobře naladěný, rád zavzpomínal na kolegu Claye Regazzoniho, který Dakkar v roce 1988 s Tatrou bohužel nedorazil, protože spálil spojku. Ani pokus mechaniků vstřícného konkurenta

pana Lopraise tehdy nemohl v dunách Sahary zabránit vypadnutí ze soutěže, čehož pan Loprais upřímně litoval, protože Clay jel až do této chvíle bravurně se speciálně upravenou Tatrou pro beznohé.

Rally absolvovaly i „netatry“ jako Packard 333, autobus Praga, Oldsmobil, Jeep, BMW 502, Morgan, Jaguar XK 140, Škoda 450, americký armádní Dodge, GMC či nejmenší auto pelotonu – též s motorem vzadu, vzduchem chlazeným a obsahu jednoho válce (jako mají Tatry osmičky) – kabriolet Biachina z Curychu.

S ohledem na úctyhodný ročník některých vozů byla zvolena nenáročná, hvězdicovitá trasa o celkové délce 250 km, rozdě-

lená na 10 etap. Opakující se přejezdy hranic nám jen potvrzovaly, jak vypadá spojená Evropa. Zastávky jako např. na hradě Červený Kameň, na Děvíně a Bratislavském hradě patřily i početné laické veřejnosti, která se o auta intenzivně zajímala. Několik kontrolních stanic s obligátní prověrkou znalostí „závodníků“ otázkami ze světa Tater i jiných zpestřily průběh zdařilé akce, která končila v cíli na Kolibě.

Vítaným zpestřením byla pro mne návštěva bývalého malého, ale o to sympatičtějšího Múzea dopravy v Bratislavě. Založení muzea je pokračováním aktivit z doby založení prvního slovenského veteránklubu MUDr. Ondrejčákem a Krúžku priateľov železnic pod vedením doc. Křížana. Nyní se tato sbírka nachází přímo u nádraží v Bratislavě v budovách daných k dispozici slovenskými drahami.

Mezi exponáty v tematické harmonii ve starých prostorách z 19. století, zařízených i osvětlených dobově, mě provedl autor scénáře výstavy pan Schuster, bývalý vývojář v továrně Tatra Bratislava. Jeho fundovaný výklad, vzácný prototyp T 603 X vyvinutý na Slovensku, funkční kupé Garde Rapid, ruské vládní vozy, vzácné exponáty německé bojové techniky, drezína Tatra 15/52 a tři typy motorek Čechie-Böhmerland rozhodně stály za dalekou cestu.

Více se dozvíte na www.muzeumdopravy.com.

Jiří W. Pollak, Ženeva

