



Sportovní Tatra 605
se širokým
čelním sklem
(snímek
z roku 1957)

TATRA 605



Smolný dvouválec



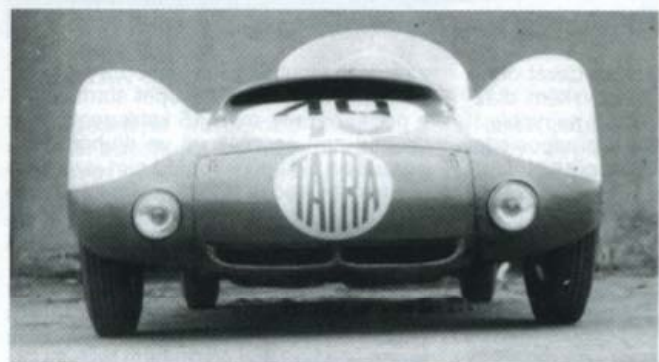
Podvozek T605
na továrním dvoře



Řadový
dvouválec 636 cm³
byl osazen dvěma
karburátory Weber

Jen 3,2 m dlouhá
aerodynamická
karoserie měla
velmi krátké převisy

Příd T605
s menším čelním
sklem před řidičem
a dvojitý
světlomet



JAN TUČEK

V polovině padesátých let se v Kopřivnici pustili do stavby malého sportovního vozu Tatra 605, jenž měl sloužit výchově mladých automobilových závodníků. Projekt se sice nevydařil, určitě však stojí za připomenutí.

Značku Tatra tehdy na závodních tratích reprezentovaly osmiválcové monoposty T607 a T607-2 s upravenými motory T603, uloženými před zadní nápravou. Stejnou koncepci, i když v mnohem skromnější podobě, zvolili konstruktéři pro sportovní T605 třídy do 750 cm³, vyrobený ve dvou exemplářích v roce 1956. Jeho základ tvořil prostorový trubkový

rám o hmotnosti pouhých 21 kg, hmotnost rámu spolu s otevřenou karosérií z hliníkového plechu a sedačkou jezdce nepřevyšovala 95 kg. Při rozvoru náprav 2070 mm a rozchodu kol 1200/1120 mm byl sportovní vůz dlouhý 3200 mm, široký 1350 mm a bez paliva vykazoval hmotnost jen 340 kg. Hliníková karoserie měla snadno odnímatelnou přední a zadní část, byla opatřena světlomety i dvířky odpovídajícími tehdejšími předpisy. Všechna kola byla zavěšena nezávisle, přední na dvojitých příčných ramen, zadní na výkyvných polonápravách uchycených velmi nízko, pod skříní rozvodovky. Odpružení obstarávaly vpředu i vzadu podélné zkrutné tyče, lehká drátová kola s duralovými ráfky nesla pneu 4,50 – 15.

Brzdy byly bubnové s dvouokruhovým kapalinovým ovládním, řízení hřebecnové. Palivová nádrž o objemu 50 l byla umístěna vpravo ve střední části vozu a tvořila součást karoserie, náhradní kolo mělo své místo v šikmé poloze v přídí. Srdcem vozu byl vzduchem chlazený řadový dvouválec OHV 636 cm³, odvozený z motoru V8 typu T603, tedy s vrtáním 75 mm a zdvihem 72 mm, resp. ze sériové verze dvouválce T910, určeného pro pohon čerpadel a dalších zařízení stejně jako ke startování velkých vznětových motorů. Sportovní verze dvouválce měla zvětšené sací kanály i ventily, specifické písty s nově tvarovaným dnem pro stupeň komprese 11, nové časování ventilů a řadu dalších úprav. Každý válec byl opatřen vlastním karburátorem Weber, motor měl ejektorové chlazení využívající kinetickou energii výfukových plynů. Výsledkem byl výkon 54 k (40 kW) a možnost vytáčení až na 7000 min⁻¹. Při testování T605 dosáhl největší rychlosti 168 km/h. Dvouválec byl



V téhle podobě se s Tatro 605 můžeme setkat v kopřivnickém muzeu



Pod tímto úhlem je dobře vidět zakryté místo vpravo vedle řidiče

Podvozek odzadu; uprostřed dominuje oválný výdech ejektoru

uložen podélně před zadní nápravou, těsně za sedadlem jezdce a teoretickým místem spolujezdce, směrem vzad na motor navazovala spojka, čtyřstupňová převodovka a rozvodovka. Převodovka i rozvodovka byly převzaty z automobilu Minor II (Aero Minor) a patřičně upraveny. Hnací hřídele měly u kol křížové klouby, u výstupů z rozvodovky pak speciální klouby umožňující axiální posuv při propružení. Už první kroky T 605 provázely potíže související s vibracemi dvouválce, problémy s karburátory i mazáním motoru. Na veřejnosti se vůz poprvé objevil 8. května 1957 při tréninku na závod v Přerově, z pěti povinných tréninkových kol s ním však Alois Mark absolvoval jen tři a ještě v každém z nich musel zastavit u mechaniků kvůli různým závadám. Po dohodě s organizátory, že dva zbývající okruhy vůz odjede druhý den těsně před závodem, putoval zpátky do Kopřivnice. Během noční směny, jež se protáhla až do druhého dne dopoledne, se mechanikům podařilo odstranit problém s mazáním motoru, jenž dostal nově upravené spodní víko. Dne 9. května 1957 musel Alois Mark kvůli dodatečnému tréninku startovat v Přerově až z poslední řady, už po třetině závodu se však Tatra 605 mezi deseti startujícími vozy třídy 750 cm³ probila na druhou pozici a v šestém z pat-

nácti kol šla do čela! Celých devět okruhů pak na hrbolatém přerovském dláždění jezdil Mark v čele, zajel nejrychlejší kolo průměrem 94 km/h, v předposlední zatáčce ho však nečekaně předjel Jaroslav Brokeš na voze BT 750 s dvouválcovým boxerem BMW Sahara. V cíli byl Brokeš těsně před Markem, ale i druhé místo bylo pro debutující T605 cenné. A to ještě nikdo netušil, že právě vybojovala nejlepší výsledek své kariéry! V polovině června 1957 se T605 objevila na Ecce Homo ve Šternberku, ale jen v roli vozu vezoucího věnec k pomníčku postaveném v místech, kde 30. června 1951 s Tatraplanem Sport smrtelně havaroval Bruno Sojka. O měsíc později pak sportovní T605 patřila k atrakcím výstavy v rámci oslav 60. výročí zahájení automobilové výroby v Kopřivnici. Tvůrci sportovního vozu i příznivci Tatra vkládali nemalé naděje do prvního ročníku závodů Pod Štramberskou trúbou 15. září 1957 na šestikilometrovém okruhu nedaleko Kopřivnice, na silnicích mezi obcemi Závěšice, Štramberk a Rybí. Jenže v den závodu, jen pár hodin před startem, došlo k zadření ojnicního ložiska na klikovém hřídeli dvouválce a zklamaní diváci se z místního rozhlasu dozvěděli, že T605 nebude startovat pro neodstranitelnou závadu. Lépe to vypadalo o dva týdny později při

závodě republikového přeboru v Ostravě. Alois Mark sice s T605 opět startoval až z poslední řady, mezi 15 konkurenty třídy do 750 cm³ se však už ve druhém kole prodral na třetí příčku, před ním jezdili jen Vladimír Hubáček (Střela) a Jaroslav Brokeš (BT 750). Naděje na dobré umístění netrvala dlouho; ve čtvrtém kole musel Mark do depa, motor šel na jeden válec. Výměna svíčky nepomohla a bližší ohledání odhalilo zlomený zvedák ventilu. Fiaskem skončilo i vystoupení T605 v polovině června 1958 při druhém ročníku závodů Pod Štramberskou trúbou, kde Mark startoval ve třídě do 1100 cm³. Zpočátku jezdil v čelní skupině, ve čtvrtém kole mu však udělal čáru přes rozpočet vibracemi uvolněný třmen, kvůli němuž z motoru odpadl ejektor chlazení. Továrna sice T605 přihlásila i na následující Ecce Homo, ale podle oficiální kopřivnické zprávy lékař Markovi ze zdravotních důvodů nedovolil startovat. Podle pamětníků to však byla jen výmluva, Tatra 605 nebyla konkurenceschopná a továrna se chtěla vyvarovat další blamáže. Jeden ze dvou vozů T605 si můžeme prohlédnout v kopřivnickém muzeu. Škoda, že při renovaci přišel o světlomety a nedostal původní nevykrojené kryty zadních kol. Stejně je ale smůlou pronásledovaný sportovní dvouválec vzácnou historickou raritou. ■