

## TATRA 603 (1)



*Náklad: Elišky Junkové*

Dva sourozenci: vlevo opravdový  
Tatraplan, vpravo maketa Tatry 603.

# Kopřivnická chloubka

JAN TUČEK

Elegantní Tatra 603 se zaoblenou karoserií pětimetrové délky a vzduchem chlazeným dvouapůllitrovým motorem V8 v zádi patří k našim automobilovým legendám. V tomto a příštím čísle AR si připomeneme šestsettojkou spolu s některými pikantnostmi, jež v letech 1955 až 1975 prozrazely její kariéru.

Historie velkých kopřivnických automobilů s aerodynamickou karoserií a vzduchem chlazeným motorem V8 za zadní nápravou začala oficiálně v březnu 1934 představením Tatry 77, jejíž prototypy však jezdily už v roce 1933. Pokračovala modernizovaným typem Tatra 77a (1936) a souběžně také novým Tatra 87 s kompaktnější samonosnou karoserií a třílitrovým osmiválcem. V poněkud modernizované podobě se Tatra 87 vyráběla i po válce, poslední dvě stovky z celkových tří tisíc exemplářů opustily výrobní linku v roce 1950.

V té době se však už nad kopřivnickou výrobou osobních vozů stahovaly mraky. V létě 1951 vyšlo ministerské nařízení o přesunu výroby menšího čtyřválcového typu T 600 Tatraplan do Mladé Boleslavi (kde také v roce 1952 neslavně skončila), jež prakticky zakazovalo další vývoj osobních automobilů Tatra. Kopřivníci se měli soustředit na nákladní vozy, zejména na terénní a vojenské, ale i na další velká vozidla, včetně trolejbusů. S tím se konstruktéři a vývojáři z Tatry smířili nechtě a na schůzce uspořádané v polovině srpna 1952 se rozhodli pokračovat ve vývoji nového osobního vozu, jehož srdcem se měl stát motor 2,5 l V8 s typovým označením T 603. Jeho koncepci rozpracoval ing. Julius Mackerle a dotvořil konstruktér Jiří Klos, který také v předvečer 1. máje 1952 za toto dílo převzal Řád práce. Pro něj i pro ostatní tatrováky však bylo důležitější, aby se nový osmiválec objevil nejen v závodním monopostu T 607 a v upravené podobě v lehkém terénním voze T 805, ale i v novém osobním automobilu. Ministerské nařízení však platilo a v Kopřivnici byli všichni příliš na očích a pod dohledem, zejména od doby, kdy v roce 1951 uspořádali manifestační pohřeb Tatraplanu. A tak se aktivity spojené s projektem osobního vozu přesunuly do konstrukční kanceláře v Praze na Smíchově, kterou tehdy vedl Vladimír Popelář. Ale i tam bylo nutné dodržovat pravidla konspirace, a tak byly na rýsovacích prknech připevněny výkresy trolejbusů, jimiž se rozkreslené návrhy budoucí šestsettojkou překrývaly vždy, když se přiblížil někdo nevitáný. V pražské konstrukci ovšem poněkud nervózní atmosféru vyvolávalo nejen možné ohrožení zvenčí, ale i rivalita panující uvnitř. Jejimi nositeli byli architekt František Kardaš, designér s odvážnými nápady, a pragmaticky založený šéf konstrukčního týmu Vladimír Popelář, který Kardašovy fantazie neváhal přetvářet do technicky rozumnější a využitelné podoby.

Z rivalitou nabitě a mnohdy konfliktně spolupráce těchto dvou mužů vznikla nadčasově elegantní karoserie Tatry 603, jejíž

>>>



Maketa šestsettojký měla na zádi ploutev připomínající Tatru 87.

První prototyp Tatry 603 vyjel na sítnici v létě 1955.



Zád prvního prototypu už měla typický tvar bez ocasní plochy.

Další prototyp Tatry 603 při natáčení pro Krátký film.



Tatra 603  
ročníku 1957  
ve společnosti  
předválečného  
vozu T 77a.

Srovnání  
kopřivnické  
aerodynamiky  
v rozpětí  
dvaceti let.

Po otevření kapot  
se nabízely ke  
srovnání osmiválce  
dvou generací.



původně ještě dynamičtější tvary zmírnily úpravy směřující ke zvětšení vnitřního prostoru.

Připomeňme, že na počátku všeho byly Kardausovy kresby poněkud futuristicky vyhlížejících vozů se zakrytými předními koly a zaoblenou přídílí ozdobenou kruhovým emblémem profatým písmenem V, jež signalizovalo navrhované jméno Valuta. Od počátku se počítalo s trojicí světlometů pod společným krytem, přičemž prostřední měl mít natáčecí mechanismus spojený s řízením, aby osvětloval vozovku i do zatáček. U šestsettrojky nakonec z úsporných důvodů museli od tohoto řešení upustit, ale ještě po letech Vladimír Popelář vzpomínal, jak v roce 1967 Tatra zvažovala žalobu na automobilku Citroën, jež prakticky stejným mechanismem opatřila modernizovaný typ DS. Na advokáty a soudy však tehdy v Kopřivnici ani v Praze nebyly devizy.

Vratme se ale zpátky do první poloviny 50. let. Konspirativní etapa vývoje Tatry 603 skončila v dubnu 1954 předáním rozpracované dokumentace a maket karoserií do Kopřivnice. Mezitím totiž automobilka – necelé tři roky po ministerském zakazu – dostala požadavek na vývoj a přípravu výroby vozů vhodných pro vládní představitele. Původní zadání směřující k těžkému vozu klasické koncepce podle sovětského vzoru ZIS se lobbováním ve vládních kruzích podařilo změnit, takže mu viceméně odpovídal už existující projekt T 603.

První prototyp Tatry 603 se na veřejnosti objevil v roce 1955, nejprve neoficiálně při příležitosti Šestidenní motocyklové soutěže v tehdejší Gottwaldově (Zlín) a vzápětí na brněnské výstavě československého strojírenství. Stejně jako několik dalších vozů měl první prototyp dvoudílné čelní sklo a nedělený společný kryt světlometů. Během roku 1956 následovalo dalších devět šestsettrojek, jež se pohybovaly na pomezí mezi prototypy a předseriovými vozy. Pravidelná výroba se začala rozbihat až na jaře 1957, průměrně vznikaly dva vozy denně a do konce roku z Kopřivnice vyjelo celkem 354 automobilů T 603.

Jednou z konstrukčních zvláštností Tatry 603 byla přední náprava s vlečenými klikami a svislými vzpěrami podle vzoru McPherson doplněnými vinutými pružinami. To spolu s náhradním kolem umístěným vodorovně pod přídílí vozu umožnilo vytvořit poměrně velký zavazadlový prostor (0,37 m<sup>3</sup>), odkládací prostor na menší předměty byl i za zadními sedadly. Vzadu měla šestsettrojka kyvadlové polonápravy se seřiditelnými podélnými rameny a vinuté pružiny. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu s dvoukruhovým ovládním, pneumatiky měly zpočátku rozměr 6,50 – 15, později 6,70 – 15.

Za zadní nápravou uložený vzduchem chlazený motor V8 s rozvodem OHV, vrtáním 75 mm a zdvihem 72 mm dával z objemu 2545 cm<sup>3</sup> výkon 100 k (74 kW) a směrem kupředu na něj navazovala čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou pod volantem.



Jeden ze tří vozů  
Tatra 603  
v úpravě pro  
Rallye Monte  
Carlo 1960.

Kopřivnická  
elegance:  
seriová Tatra 603  
z konce 50. let.



Při rozvoru náprav 2750 mm byla Tatra 603 první generace dlouhá 5065 mm, široká 1910 mm a vysoká 1550 mm, vykazovala pohotovostní hmotnost 1450 kg, přičemž u plně zatíženého vozu připadalo 47 % hmotnosti na přední a 53 % na zadní nápravu. Prostorný automobil byl označován jako šestimístný, dosahoval největší rychlosti 150 km/h a průměrně spotřeboval 12 až 13 l benzínu na 100 km.

Zajímavostí je, že ještě v roce 1957, kdy roční výroba překročila 350 kusů, neměla Tatra 603 oficiální homologaci. Existovala pouze ministerská výjimka vydaná v listopadu 1955 a povolující výrobu padesáti vozů. V únoru 1958 se tento problém stal předmětem živé korespondence mezi vedením kopřivnické automobilky a tehdejší ministerstvem automobilového průmyslu a zemědělských strojů. Sériová výroba šestsettrojky tak nakonec dostala zelenou v době, kdy už řadu měsíců běžela a kdy jí samotné ministerstvo naplánovalo na 550 vozů ročně. Plán se v roce 1958 podařilo překročit – celkem vyjelo do světa 576 vozů Tatra 603. Mezitím se šestsettrojka úspěšně představila i západoevropské veřejnosti, zejména na autosalonech v Ženevě a v Paříži, ale také při příležitosti světové výstavy Expo 1958 v Bruselu, kde pět vozů v luxusním provedení sloužilo v roli pojízdných exponátů pracovníkům Československé obchodní komory. ■