



TATRA 603 (2)



Nadace Elišky Junkové

První prototyp vozu Tatra 2-603 se čtyřmi světlomety.

Kopřivnická chloubka

JAN TUČEK

Ještě jednou se vracíme k historii Tatry 603, jedné z nejvýraznějších automobilových osobností naší historie. Během dvaceti let kariéry (1955 až 1975) prošla šestsettrojka řadou dílčích inovací, nijak podstatně se však nezměnila.

Počátkem roku 1959 byl objem osmiválcového motoru T 603 lehce snížen pod hranici 2,5 l, zkrácením zdvihu ze 72 na 70 mm při nezměněném vrtání 75 mm se zmenšil na 2472 cm³, výkon měl podle normy DIN hodnotu 95 k (70 kW). Mimořádně – údaje o výkonu kopřivnických motorů se mnohdy pramen od pramene odlišují. Tatra v té době podobně jako mnohé další automobilky s oblibou bez dalšího upřesnění uváděla příznivější hodnoty podle norem SAE.

V roce 1960 výroba Tatry 603 poprvé překročila hranici tisíce vozů ročně a dosáhla počtu 1220 automobilů, v letech 1961 a 1962 pak rekordní období pokračovalo produkcí 1332 a 1300 šestsettrojek. Výrazný pokles výroby – na pouhých 520 a 527 automobilů T 603 – nastal v letech 1963 a 1964 v důsledku úsporných opatření vlády a kvůli problémům se zajištěním některých materiálů. Do konce roku 1964 bylo z více než 6600 vyrobených šestsettrojek téměř 1200 vozů vyvezeno do zahraničí. Největším odběratelem byla tehdejší Německá demokratická republika, jež odebrala 831 vozů, do Polska odešlo 117 šestsettrojek, do Maďarska 96, do Číny 34, do Sovětského svazu 27, do Bulharska 14 atd. V NDR vozy Tatra 603 sloužily nejen jako služební, ale v omezené počtu i coby soukromé automobily zejména v kruzích prominentních lékařů a vědců, které východoněmecký režim potřeboval udržet v zemi. Desítky šestsettrojek se dostaly do nejrůznějších koutů světa také jako služební vozy československých diplomatických a obchodních misí.

Není bez zajímavosti, že formálně byla Tatra 603 od konce padesátých let až do závěru své kariéry stále přítomna i na domácímu trhu. Např. v únoru 1959 se v článku „Máte na vybranou“ otiskném ve Světě motorů zdůrazňuje, že „Tatra 603 se prodává na volném trhu za 98 000 Kčs a je k dostání ve všech krajských základnách Mototechny“. Cenově nejbliže jí tehdy byla ruská Volga M 21 dodávaná s autorádiem za 55 000 Kčs. Už od přelomu padesátých a šedesátých let se v Kopřivnici živě diskutovalo o velké modernizaci typu T 603, případně o jeho nahrazení zcela novým vozem. Ve spolupráci pražských a kopřivnických konstruktérů tak v letech 1961 a 1962 vznikla Tatra 603 A s pontonovou karosérií blízkou tehdejšímu americkému designu, od níž byla odvozena sanitní verze, za kterou se nenápadně skrývala touha vyrábět i model kombi. Optimistické výhledy tehdy hovořily o výrobě až tří tisíc osobních vozů tohoto typu ročně, z nichž značná část měla být určena na export, zůstalo však jen u prototypů a mnoha stránek popsaného papíru. V roce 1963 se šestsettrojka s typovým označením T 2-603 objevila s nově tvarovanou předí se čtyřmi světlomety a řadou

► ► ►



Také záď šestsettrojky druhé série zaznamenala menší změny.

Jeden z pokusů o modernizaci přidě Tatry 603 z roku 1964.

Profil soutěžní Tatry 2-603 s většími výřezy zadních blatníků.

Tatra 2-603 GT s předí ozdobenou čtyřmi páry světlometů.





Prototyp se širší maskou (vlevo) spolu se standardní Tatro 2-603.

dalších úprav. Nová tvář vozu údajně vznikla jako z nouze ctnost – domácí výrobci příslušenství totiž nebyli schopni dodat asymetrické světlomety, jež by odpovídaly evropským normám a zároveň by se daly zabudovat pod společný skleněný kryt jako u vozů první série.

V letech 1964 až 1967 nabízela Mototechna Tatra 2-603 soukromým zájemcům za 104 000 Kčs, počínaje rokem 1968 její cena vzrostla na 106 060 Kčs.

V letech 1963 až 1967 se tovární vozy Tatra 2-603 v soutěžní úpravě proslavily zejména při vytrvalostních jízdách Marathon de la Route. Měly odlehčenou karoserii, větší výřezy v zadních blatnicích usnadňující výměnu kol a samozřejmě i „ostřejší“ motor, jehož výkon se postupně podařilo naladit až na 150 k (110 kW) při zachování potřebné spolehlivosti. V roce 1963 jedinou přihlášenou šestsettrojku s posádkou Mark–Čechmánek vyřadil ze hry defekt pneumatiky a následná havárie. Koncem srpna 1964 bojovala na silnicích mezi belgickým Lutychem a bulharskou Sofií (a zase nazpět) trojice továrních vozů Tatra 2-603 GT. Z 98 automobilů na startu pokračovala po obrátce v Sofii necelá polovina včetně dvou šestsettrojek, v cíli pak mezi jednadvaceti klasifikovanými posádkami figurovala kopřivnická dvojice Mark–Čechmánek na 15. místě jako vítěz kategorie cestovních vozů s motory 2,0 až 2,5 l.

Další Marathon de la Route se jel koncem srpna 1965, tentokrát nikoliv směrem na Balkán, ale ze Spa-Francorchamps na německý okruh Nürburgring. Ze tří vozů Tatra 2-603 GT vydržely útrapy 82 hodin trvajících klání dva: posádky Veřmiřovský–Hajdušek a Mark–Čechmánek vybojovaly druhé a třetí místo ve třídě do 2,5 l a třetí a čtvrtou příčku mezi všemi automobily GT. V letech 1966 a 1967 startovaly v maratónských jízdách na Nürburgringu vozy Tatra 2-603 v úpravě B 5, tentokrát už na pneumatikách Dunlop Sport a s motorem o výkonu 150 k (110 kW). V ročníku 1966 obsadily šestsettrojky posádek Mark–Stiborek, Čechmánek–Chovanec a Veřmiřovský–Hajdušek v cíli třetí, čtvrté a páté místo a navíc vyhrály soutěž národních týmů, v sezoně 1967 nově upravené vozy Tatra 3-603 s kotoučovými brzdami vybojovaly čtvrtou a pátou příčku. Tříčlenné posádky jely tehdy ve složení Hajdušek–Mark–Veřmiřovský a Čechmánek–Chovanec–Pěluha. Podle dobových prospektů měla poslední soutěžní verze Tatra 3-603 motor o výkonu 160 k (118 kW) a dosahovala největší rychlosti 190 km/h.

Mimoходом, typové označení T 3-603 se sice objevuje v kopřivnických prospektech vydaných v roce 1967 při příležitosti 70. výročí zahájení automobilové výroby, tisková zpráva z téže doby však hovoří o voze Tatra 2-603 model 1968. V obou případech jde o automobil s modernizovanou karoserií, jež se vyznačovala o 60 mm zvýšeným čelním sklem, nově tvarovanou maskou i nárazníky a také víkem motorového prostoru s aerodynamicky tvarovaným výstupkem nad poznávací značkou. V souladu s novými předpisy se světlomety přestěhovaly blíže k vnějším obrysům karoserie, kvůli montáži bezpečnostních pásů byl původně šestimístný vůz napříště homologován jen jako pětimístný. Podle dobových údajů modernizovaná šestsettrojka s motorem 2472 cm³ o výkonu 105 k (77 kW) dosahovala na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik Barum Extra Sport rozměru 6,70 – 15 největší rychlosti 160 km/h, z 0 na 100 km/h dokázala zrychlit za 15,5 s a průměrně spotřebovala 12,5 litru benzínu na 100 km.

V roce 1970 dostala Tatra 603 kotoučové brzdy na všechna čtyři kola a palivovou nádrž zvětšenou z 55 na 60 l, poslední inovace



Modernizovaná šestsettrojka z roku 1967 s vyšším čelním sklem.



Zád modernizované Tatra 2-603 představené v roce 1967.

Pokus o další modernizaci přídě s oválnými světlomety (1968).

Tatra 603 v posledním provedení vyráběném v letech 1973 až 1975.



následovala v roce 1973, kdy se šestsettrojka stala prvním tuzemským automobilem s motorem opatřeným bezkontaktním tyristorovým zapalováním. Tvůrci filmové veselohry „Jáchyme, hoď ho do stroje!“ se sice této vymoženosti posmívali výrazem „s tím pertinaxem“, ale co můžete čekat od lidí, kteří pro rozesmání diváků utopí zánovní šestsettrojku v rybníku?

Po inovaci v roce 1970 byla cena Tatra 2-603 pro individuální zájemce stanovena na 195 000 Kčs, nová hranatější Volga GAZ-24 byla tehdy k máni za 103 000 Kčs. Kolik šestsettrojek Mototechna skutečně prodala soukromníkům bohužel nevíme. Zatímco v letech 1965 až 1967 zůstávala výroba vozů Tatra 603 v relativním útlumu mezi sedmi a osmi stovkami kusů ročně, počínaje rokem 1968 opět výrazně vzrostla. Z 1217 vozů v roce 1968 se během normalizačních let vyhoupla až na rekordních 1671 kusů v roce 1972, přičemž i v letech 1971 a 1973 měla pozoruhodnou úroveň 1649 a 1664 exemplářů. Během prvního pololetí roku 1975 opustilo výrobní linku přes osm stovek vozů, poslední z celkem 20 422 šestsettrojek vyjely do světa v srpnu 1975. ■