

Tatra 2-603 GT
dvojice Mark–Čechmánek
na trati maratonského závodu
v srpnu 1965.



TATRA 603



Maratony



Veřmiřovský
(za volantem)
a Hajdušek
na startu
Marathon
de la Route
1965.

Veřmiřovského
vůz v plném
tempu na
Nürburgringu
při maratону
1965.



Vůz se
startovním
číslem 43
proháněli na
Nürburgringu
Čechmánek
a Chovanec
(1966).

V depu
maratonu 1966:
Veřmiřovský
střídá Hajduška
za volantem
vozu č. 42.

JAN TUČEK

V letech 1963 až 1967 se automobily Tatra 603 v různých úpravách pětkrát zúčastnily proslulého klání Marathon de la Route. Připomeňme si jejich vystoupení od skromných počátků až po hvězdná léta.

Elegantní pětimetrová Tatra 603 se vzduchem chlazeným motorem 2,5 l V8 v zádi nebyla na první pohled zrovna ideálním sportovním náčiním. Kopřivníci z ní však dokázali vyvinout pozoruhodné sportovní verze, s nimiž pořádným srdcem vybavení tovární jezdci předváděli pravé divy. Vedle domácích soutěží a závodů cestovních vozů se jejich nejúspěšnějším kolbištěm stal Marathon de la Route. Dnes už téměř zapomenutý podnik zorganizoval belgický Royal Motor Union první v roce 1920 jako soutěž motocyklistů z Lutychu (Liège) do Paříže a zpět. V letech 1927 až 1930 bylo maratonské klání se startem a cílem v Lutychu pořádáno ještě pod původním označením Derby de la Route i pro automobilisty, nejprve do Biarritz, pak přes Pyreneje do Madridu. V létě 1931 se jel poprvé nově pojmenovaný Marathon de la Route přes Alpy do Říma a zpět. Po osmi předválečných ročnících následovalo od roku 1950 jedenáct poválečných maratonů mezi Lutychem a Římem, v letech 1961 až 1964 pak trasa zamířila na Balkán, s obrátkou v Sofii. Počínaje rokem 1965 se silniční maraton proměnil v 84hodinový závod na okruhu Nürburgring, kde se poslední ročník uskutečnil v srpnu 1971. Poprvé se Tatra 603, přesněji Tatra 2-603 s modernizovanou přední se čtyřmi světlomety a motorem naladěným asi na 120 k (88 kW), objevila na startu v Lutychu v srpnu 1963. Vůz se startovním číslem 122 řídil Alois Mark a Lubomír Rek, technický vedoucí kopřivnického sportovního týmu. Vedli si statečně až do Jugoslávie, k pobřeží Jadranu, kde jim v úseku Bribir–Novi Vinodolski udělala čaru přes rozpočet prasklá přední pneumatika a následná havárie. Získali zkušenosti a zjistili, že Tatra 603 může ve sportovním podniku tohoto typu uspět, pokud ovšem nepojede jediný osamocený vůz. Proto v srpnu 1964 odstartovaly směrem do



Vůz dvojice Mark–Stiborek při zastávce v depu v srpnu 1966 (v cíli třetí).



Trojice vozů Tatra 3-603 B5 před odjezdem na Marathon de la Route 1967.



S poháry z maratonu 1967: zleva pánové Mark, Veřmiřovský a Hajdušek.



Výměna brzdového obložení a kol na voze trojice Čechmánek–Chovanec–Pěluha (1967).

Veřmiřovského vůz v cílové rovině před tribunami (1967).



Sofie (start byl tentokrát v belgických lázních Spa, cíl tradičně v Lutychu) tři tovární automobily T2-603, zařazené do kategorie cestovních vozů. Posádky tvořili Adolf Veřmiřovský se Stanislavem Hajduškem, Jaroslav Pavelka s Jiřím Pěluhou a Alois Mark se Zdeňkem Čechmánkem. Na obrátce v Sofii už chyběla více než polovina ze stovek startujících, včetně Pavelkovy T603. Silnice mezi Paračinem a Zajačarem na jugoslávském území byla totiž uzavřena a soutěžící se museli neprůjezdnému úseku vyhýbat krkolomnou šedesátikilometrovou objíždkou po horských cestách. Pavelka s Pěluhou byli přesvědčeni, že po překročení časového limitu nemají šanci pokračovat, a tak s nepoškozeným vozem vzdali. Netušili, že v nastalém zmatku pořadatelé prodloužili limit o dvě hodiny, takže se do něj mohli vejít. Obě další Tatry úspěšně dorazily do Sofie, kde byl čas na nejnужnější údržbu, při níž se především měnily pneumatiky a tlumiče. Adolf Veřmiřovský tam objevil na svém voze utržený držák tlumiče, který v časové tísni nebylo možné přivařit. Spolu s Hajduškem vyrazili dál na Split, jen s minimální šancí na úspěch. Už v polovině další etapy nedojeli včas do Stolace a po odebrání palubního deníku nemohli pokračovat. Skvěle si však vedli Mark s Čechmánkem, všechna úskali překonali, a mezi 21 automobily v cíli byla jejich Tatra 603 jediným (a tedy vítězným) cestovním vozem třídy 2000 až 2500 cm³, přičemž absolutně vybojovala patnáctou příčku.

Marathon de la Route 1965 se odehrával podle nového scénáře; start byl ve Spa-Francorchamps, po zrychleném přesunu se ale vše podstatné odehrávalo na německém Nürburgringu. V Kopřivnici připravili trojici T2-603 v úpravě GT s motorem naladěným asi na 140 k (103 kW), odlehčenou karoserií a patřičnou sportovní výbavou interiéru i exteriéru. Nově odstupňovaná převodovka měla řadicí páku na podlaze, hrdlo nádrže ústilo vpravo na přední kapotě. Vedle ostřílených dvojic debutovali se třetím vozem Josef Chovanec a Bohuslav Stiborek. Štěstí jim však nepálo, po dvou dnech a nocích je vyřadila prasklá zadní polonáprava. Zato dvě zbývající Tatry posádek Veřmiřovský–Hajdušek a Mark–Čechmánek navzdory mlze až do cíle zle proháňeli konkurenci a nakonec mezi vozy GT obsadili třetí a čtvrté místo.

Pro Marathon de la Route 1966 postavili v Kopřivnici nové vozy skupiny B5 s motorem o výkonu kolem 150 k (110 kW), sníženým podvozkem a novou geometrií zadní nápravy, kotoučovými brzdami Dunlop s obloženími Girling na všech kolech a pneumatikami Dunlop SP 185-15. Pohotovostní hmotnost upraveného vozu nepřekročila 1430 kg a rychlost přesáhla 200 km/h. V rámci příprav absolvoval funkční vzorek téměř 10 tisíc kilometrů na Štramberšském okruhu v podmínkách simulujících ma-

ratonské nasazení. Tentokrát už Kopřivníci nevystupovali v roli outsiderů, v silné konkurenci dosáhli ještě lepšího výsledku. Ve skupině B5 speciálních cestovních automobilů, kterou vyhrála belgická dvojice Ickx–Staepelaere (Ford Cortina Lotus) před lucembursko-italským duem Koob–Pizzinato (BMW 1800), se šestsettrojky v cíli srovnaly na třetí, čtvrtou a pátou příčku, když nejlepší umístění získali Mark se Stiborkem před Čechmánkem s Chovancem. Veřmiřovský a Hajdušek vybojovali páté místo heroickým výkonem – po kolízi se srnkou, následně poruše světlometů a dalších technických potížích se totiž během prvních 24 h propadli až na 22. pozici, z níž postupovali vzhůru. Tatrováci navíc získali prvenství v národních týmech.

V srpnu 1967 jely na Marathon de la Route opět tři vozy B5, tentokrát už v modernizovaném provedení T3-603, tedy se zvýšeným čelním sklem, širší maskou s dvojitými světlomety posazenými dál od sebe, podélnou lištou na boku a řadou dalších změn. Posádky byly tentokrát tříčlenné, předpisy ještě přísnější pokud šlo o časové limity a zastávky určené k nezbytné údržbě vozů. Po prvních 24 h zažil krušné chvíle Jindřich Kysučan, u jehož vozu došlo k poruše palivového čerpadla a propálení pístu. Tatra se startovním číslem 4 sice pokračovala dál, motor však jen na sedm válců, a tak následovalo překročení časového limitu a odstoupení. Dva další vozy kroužily po Nürburgringu bez větších potíží, jak ubývala konkurence postupovaly v klasifikaci vzhůru. Třetí a čtvrtou noc maratonského klání zle poznamenala mlha, jezdcí se řítily vpřed šedesátikilometrovou rychlostí a přitom dohédli jen na pár desítek metrů. Řada rozbitých vozů a pět těžce zraněných závodníků, to byla bilance dvou dábelkých nocí. „Jsem rád, že žiji,“ tak po vystřídání vše komentoval Alois Mark. Do cíle ze 43 startujících vozů dojelo jen 13. vyhrála trojice Herrmann–Neerpasch–Eiford s dvoilitrovým Porsche 911, tatrovácké posádky Hajdušek–Mark–Veřmiřovský a Čechmánek–Chovanec–Pěluha obsadily výborně čtvrté a páté místo. Tím také skončila slavná maratonská éra závodních vozů Tatra 603 a stoprocentních chlapů, kteří s nimi jezdili. ■