



► TATRA 603 (1956–1975)



TOM HYAN

- 1 Tatra 2-603, první z vylepšených typů se čtyřmi hlavními světlomety (snímek z prospektu Motokov, rok 1963)
- 2 Prostorový šestimístný interiér s průběžnou římsičkou lavic i také vptecu (1963)
- 3 Interiér s dvouramenným volantem a standardním autodiem (1963)
- 4 Z kresby je jasné uspořádání s motorem zcela vzadu a dvěma zavazadlovými prostory (v přední a za zadními sedadly)

SUPERLEGENDA

Tatra 603 by jistě vyhrála pomyslnou soutěž o nejlepší československou konstrukci osobního automobilu; je originální, jedinečná a technicky vyspělá...

Zrození nového osobního automobilu z Koprivnice bylo vlastně zárukou. Vládní strana československého totalitního režimu totiž zastavila výrobu osobních vozů v Koprivnici, protože rozhodla o přípravách na třetí světovou válku. Studená válka byla v plném proudu, i když v korejském sířeu stáli Češi a Poláci proti sobě na opačných stranách, ovšem podle komunistů bylo třeba vojenských kamionů, nikoli aerodynamických limuzin. Po direktivním záuku Tatrafanu, jehož výroba krátce pokračovala u konkurence v Mladé Boleslavi, to byly především silné individuality, jež potají pokračovaly v tradici osobních automobilů Tatra. Nakonec byl konstruktéři vzaš na místo a českoslovenští soudruzi se pak rádi pochlubili tak neobyčejným automobilem, jakým Tatra 603 bezesporu byla. Historie aerodynamických osobních vozů Tatra sahá do počátku třicátých let, kdy brouka Volkswagen předěšla konstrukci prototypu šidového dvouválce Tatra V570 s motorem boxer 854cm³ v zádi a proud-

nicovou karoserií, bohužel nevyroběná sériově. Na podzim 1933 však vyjely první Tatry 77, aerodynamické osmiválce, které zahájily tradici, jež po typech 77A a 87 vedla ke konstrukci nové Tatry 603. Ing. Julius Mackenke navrhli koncem čtyřicátých let vzduchem chlazený vidlicový osmiválec 2.0–2.5l typu 603, jenž se nejprve uplatnil v modifikované Tatře 87, závodních vozech Tatra 607, lehkých terénních Tatra 805 a také ve sportovních verzích Tatrafanu (T601, T602), nemluvě o několika prototypu terénních osobních vozů ve stylu Jeepu s pohonem 4x4. Podle vládního nařízení ČSR z počátku padesátých let nesměla Tatra vyvíjet osobní automobily, a tak se nová šestimístná limuzina rodila tajně od podzimu 1952 v pražské konstrukční kanceláři n.p. Tatra, zatímco z kopřivnické továrny vyjížděly kamiony s pohonem všech kol. Základní koncepce byla jasná, prostě vzduchem chlazený motor V8 vzadu a aerodynamická samonosná karoserie proudnicového tvaru. Spoluauto-ry designu T603 byli architekt Fran- ►►►





► **TATRA 603 (1956–1975)**



5 Silueta modelu 1967 s vyšším čelním sklem a v horní části prodlouženými bočními lapacími vložkami

6 Od modelu 1967 byla přední sedadla standardně vybavena bezpečnostními pásy

7, 8 Od modelu 1968 se změnila před: dvojice světlometů byly dále od sebe



► **TATRA 603 (1966)**

MOTOR – zážehový osmiválec Tatra 603F s válci do V 90°, chlazený vzduchem s dvojicí ventilů, složený podélně za zadní nápravou, OHV 2V, dva dvojitě společně karburátory Jikov 30 SGP, 2545 cm³ (875 x 72 mm); 6,5 l, 70 kW (95 k) 4000 min⁻¹ a 156 Nm (15,8 kp.m) 3000 min⁻¹, elektrický výtah, 12V.

PŘEVODOVÝ ÚSTROJ – zdvojnásobná suchá spojka, čtyřstupňová manuální převodovka (3,545 – 2,265 – 1,460 – 0,960 – 2,3, 428); stáží převod 4,10, průměr zadní nápravy.

PODVOZEK – bezstranná osová konstrukce, všechny koly nezávislé zvlášť, vzdušné vlněné kloubové rameno, vzdušné příkopy a přítlak rameno, odpružení vzdušné a tlumiče a teleskopickým kapalinovým tlumič; hřebíkové řízení, 2,5 tláčky na litry olej, kapalinové dvojnásobné brzdové brady, pneumatické brady 6,70 – 15.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – motor náprava 2750 mm, rozchod kol 1430/1490 mm; délka 5065/5190/1530 mm; objem zavazadlového prostoru vpředu 360 l + vzadu 140 l; objem palivové nádrže 55 l (přední); pohotovostní celková hmotnost 1470/1980 kg.

PŘEVODNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – nejvyšší rychlost 160 km/h; zrychlení 0–100 km/h za 19 s; spotřeba paliva podle ČSN 12,5 l/100 km.

šisek Kardaus a konstruktér Vladimír Popelář, kterým se podařilo dílo opravdu neúspěšné. Během dvaceti let produkce se základní tvar karoserie příliš neměnil, i když světlomety pod překrytem z organického skla později nahradily čtyři blízko u sebe (T2-603 od konce 1963), resp. dvě dvojice dále od sebe s širší přední maskou (T3-603 neboli T2-603 model 1968), zvýšilo se čelní sklo směrem do střechy, stejně jako se protáhly horní linky bočních lapáčů vzduchu (od modelu 1967) a změnilo se víko motorového prostoru (od modelu 1968). Pohonná jednotka měla relativně malý objem 2545 cm³ (později od verze 603G upravený na 2472 cm³ snížením zdvihu na 70 mm), sériový výkon podle normy DIN vzrostl ze 70 kW (95 k) na 77 kW (105 k) při shodných otáčkách 4800 min⁻¹. Převodovka byla čtyřstupňová, v šedesátých letech se zkusila samočinná, ale k výrobě nedošlo. Všechna kola byla zvlášť nezávislé, ke zlepšení jízdních vlastností typický přeláčekového vozu přispěly rozšíření rozchodu kol a pozdější montáž čtveřice kotoučových brzd (1970), řízení bylo od počátku hřebíkové. Karoserie pětimetrového automobilu je neobyčejně prostorná, s velkým zavazadlovým prostorem vpředu a odmládacím pod zadním klenutým dvoudílným oknem (později napodobeným na Chevroletu Corvette Sting Ray 1963); zprvu byla přední průběžná lavice střísná ve stylu amerických vozů, ostatně řadič páka se také nacházela pod volantem. Jízda s Tatro 603 byla zážitkem, naplnění zavazadlového prostoru zpešilo přítlak přední nápravy, údaj rychlosti optimisticky překračoval udávané maximum

160 km/h. Spotřeba 12,5 l/100 km nebyla při ceně benzínu dvě koruny za litr velkým problémem.

V šedesátých letech patřila Tatra 603 k nejobdivovanějším automobilům na našich silnicích, vyvažela se jen málo, hlavně do země tzv. socialistického tábora. V době částečného uvolnění politického tlaku kolem roku 1968 si jí opatřili první zájemci ze svobodného světa. Pokusy o modernizaci se nezdářily, největší zájem vzbudila T603X z bratislavské pobočky, kde vznikly také užitkové varianty T603MB (minibus, nízkokolný valník) s obráceným uložením motoru a pohonem přední nápravy. Tatro 603 uspěly v soutěžích, na okruzích na Nürburgringu (Marathon de la Route) i v Bmě, bohužel připravenou účast tři vozů v Rallye Monte Carlo 1960 zakázali komunističtí vládní, motory V8 se později uplatnily ve speciálních pro novou autokrosovou disciplínu (Franta Mráz, Baghira Václava Krále).

Včetně jednoho prototypu z roku 1955 se vyrobilo celkem 20 422 automobilů Tatra 603 (rekordní byl rok 1972 se 1671 vozy), v době ukončení produkce roku 1975 jich bylo v Československu přihlášeno do provozu 14 150. Po roce 1989 se zájem o aerodynamické vozy Tatra ještě zvýšil, kromě tradičních sousedních zemí je najete ve státech hlavně v USA a Velké Británii jako originální zástupce československé konstrukční školy. A jedním z automobilů, který vsadil na stejnou koncepci jako Tatra 603, byl proslulý Chevrolet Corvair, jenž měl rovněž vzduchem chlazený motor uložený podélně v zádi, ale plochý šestiválec. Vyrojení počty samozřejmě Tatro 603 překonal, nikoli však věhlasem. ■



Tatra 603



Audi RS Coupé 2.0 TDI

1000 km Praha

POTŘETÍ SE USKUTEČNILA AUTOMOBILOVÁ AKCE **LEGENDY,**

KTEROU UVEDL DO ŽIVOTA **LUBOR KOS** SE SVÝM TÝMEM.

PŘEHLÍDKA NEJRŮZNĚJŠÍCH VOZIDEL OD SKÚTRŮ PO FORMULI 1 V AREÁLU PSYCHIATRICKÉ NEMOCNICE V PRAZE-BOHNICÍCH PŘILÁKALA VZÁCNÉ HOSTY (NAPŘ. **SCOTT SPEED**, BÝVALÝ JEZDEC F1) A PŘES 35 TISÍC NÁVŠTĚVNÍKŮ,

BYLO VYSTAVENO 826 AUTOMOBILŮ A 357 MOTOCYKLŮ.

ORGANIZÁTORI VYHLÁSILI ROVNĚŽ AMBICIOZNÍ PLÁN VYBUDOVÁNÍ **NÁRODNÍHO MOTORISTICKÉHO MUZEA.**



Hyundai i20 WRC 2016



Škoda 440 Karosa



Tatra 607 Monopost



Škoda 130 R4