

Historie automobilového sportu v Tatře po roce 1945 byla úzce spjata s konstrukčním vývojem osobních automobilů. Na závodních a soutěžních tratích byly ověřovány nové konstrukční koncepce, konstrukční úpravy a změny, které se pak objevily na seriově vyráběných vozidlech. Tím byly nahražovány v té době ještě ne zcela obvyklé zkoušky na továrním zkušebním polygonu a současně byla propagována tovární značka v domácím a mezinárodním měřítku.

Po válce v r. 1945 byla v kopřivnické Tatře obnovena předválečná výroba osobních automobilů T 57 a T 87, která pokračovala až do doby náběhu první poválečné konstrukce.

V roce 1947 se s vozy T 87 zúčastnila Tatra prvních domácích a v r. 1948 i zahraničních soutěží - Jihočeské a Jesenické automobilové soutěže, Tatranské soutěže a Raidu Polského. Tyto soutěže obsazené továrními řidiči Vrdlovcem, Kopečným, Chovancem a Bittnerem spolu s účastí soukromé posádky ing. Kohout a ing. Hausmann s vozem T 87 na Rallye Monte Carlo v r. 1948 byly jakýmsi "zahřívacím kolem" pro účast vozů T 600 Tatraplán, které se po premiéře na pařížském autosalonu v r. 1947 objevily na sportovním poli v roce 1949.

Po účasti na Jihočeské, Jesenické a Tatranské soutěži v domácím prostředí byla vyvrcholením úspěchu Tatraplánů účast na Alpské soutěži v Rakousku v roce 1949, kde 4 vozy Tatra obsadily první čtyři místa a zvítězily i v soutěži družstev. Dalšího úspěchu dosáhly vozy T 600 v Rallye Interlaken ve Švýcarsku, zde měl premiéru vůz T 600 Monte Carlo - speciální verze s hliníkovou karoserií určený pro Rallye Monte Carlo v roce 1950, která pak z politicko administrativních důvodů nebyla obeslána.

Úspěch vozů T 600 na soutěžích byl podnětem ke konstrukci okruhového speciálu T 602 Tatraplán Sport, s nímž se Tatra v roce 1949 zúčastnila první poválečné velké ceny na Masarykově okruhu v Brně. Vůz pilotoval Bruno Sojka - velká postava čs. automobilového sportu v předválečných letech, který se stal továrním jezdce Tatra. Devátým místem v absolutní klasifikaci mezi světovými závodními značkami vzbudil mimořádnou pozornost.

Úspěchy vozů T 602 na rychlostních závodech byla podpořena stavba závodního speciálu T 607 - Monopost, jehož základem se stal nově zkonstruovaný motor T 603 navazující na 8 V motory předválečného období T 77 a T 87. Vůz měl premiéru na Velké ceně Československa v roce 1950 opět s Bruno Sojkou za volantem. Konstrukce T 607 obsahovala v té době známé konstrukčně-koncepční prvky vozů F1 a byla bezkonkurenčním favoritem všech rychlostních okruhů východní části v té době již rozdělené Evropy.

Zelezná opona a studená válka v Evropě byly příčinou toho, že konstrukce vozu T 607 nebyla úměrně rozvíjena a zaostala za vozy F1 v ostatním světě. Modernizace na T 607-2 umožnila dominantní pozici v domácím okruhovém sportu až do roku 1958. Po tragické smrti Bruno Sojky v roce 1951 na T 602 při závodě Ecce Homo, vyrostla na voze T 607 trojice jezdců Pavelka - Veřmiřovský - Mark, která v padesátých a šedesátých letech nejvíce proslavila značku Tatra v automobilovém sportu.

Tato trojice také byla základem soutěžního teamu, který vznikl po zahájení výroby dalšího osobního vozu T 603, jehož výroba po pětileté přestávce navazovala na poválečný T 600. Do konstrukce vozu T 603 byla včleněna řada konstrukčních řešení z vozu T 602 a T 607 a nemalou měrou přispěla k úspěchu vozu T 603. Přestože byl automobil T 603 koncipován jako reprezentační limuzína, byl postupně vyvinut taktéž jako konkurence schopný soutěžní vůz, který v provedení T 603, T2-603, T2-603 GT, T2-603 B5 a T3-603 byl po celé desetiletí od r. 1958 na čelných místech nejen místních, ale i evropských soutěží.

Svůj debut měla T 603 na Lázenské Rallye v roce 1958, kde se tým Tatra poprvé představil na mezinárodní úrovni a obsadil první místo v družstvech pod vedením manažera V. Lebedy, který byl v čele soutěžního týmu T 603 po celou dobu jeho trvání. Se jménem Tatra jsou spjaty i všechny ročníky Rallye Vltava z let 58 - 68, kde Tatra obsadila vždy čelní místa.

Na mezinárodním poli zahájil tým Tatra 603 činnost účastí na Alpské soutěži v Rakousku v roce 1959, kde zopakoval úspěch T 600 z roku 1949 a získal první místo v družstvech. Následovala účast na Rallye Wiesbaden, Tour de Belgique a opakovaně na Rallye Wartburg, Raid Polski a Rally za mír a družbu, Praha - Berlín - Varšava - Moskva, kde všude Tatra vždy sbírala medaile.

V roce 1963 se Tatra poprvé zúčastnila soutěže Liege - Sofia - Liege, jejichž pět ročníků později změněných na Marathon de la Route na okruhu Nürburgring, bylo nejvýraznější kapitolou v soutěžní historii vozu T 603. V prvním ročníku účasti v roce 1963 jediný vyslaný vůz Tatra 603 havaroval a soutěž nedokončil. Druhý ročník ze tří startujících dokončil jeden vůz Tatra jako jeden ze 14 klasifikovaných v cíli. Ve třetím ročníku na 82 hodinovém maratónu na okruhu Nürburgring se umístily dva ze tří vozů na 4. a 9. místě z 18 klasifikovaných. Čtvrtý ročník ukončily všechny tři vozy na třetím, čtvrtém a pátém místě a získaly 1. místo v družstvech.

Poslední uskutečněný ročník Marathonu de la Route v roce 1967 ukončily vozy Tatra na druhém a třetím místě za vítězným vozem Porsche s posádkou Herman-Neerpasch-Elford. V roce 1968 byly Rallye Vltava a Rallye Wartburg posledními soutěžemi vozů T 603. Kontakty s firmou Alfa-Romeo vedly k tomu, že šestihodinového závodu v Brně se zúčastnily posádky Tatra s vozy Alfa-Romeo a závod ukončily na 3. a 4. místě ve třídě. Toto spolu se studijním pobytem skupiny techniků Tatry na 24 hod. Le Mans v týmu Alfa-Romeo, mělo vést ke konstrukci nového soutěžního vozu schopného dále čelných umístění v automobilovém sportu.

Okupace armádami Varšavské smlouvy a následná normalizace pohřbily tyto plány na dlouhá léta, rozmetly soutěžní tým a ukončily sportovní činnost osobních vozů Tatra.

Teprve účast kamionů Tatra na maratonských soutěžích ve druhé polovině osmdesátých let otvírá novou kapitolu sportovního dění značky Tatra.

S vozy Tatra 603 se zúčastnila Tatra od roku 1957 do roku 1968 celkem 68 soutěží a závodů, z toho 24 mezinárodních. Přitom získala 46 prvních, 43 druhých, 35 třetích a 12 čtvrtých míst ve třídě, 14 prvních, 13 druhých, 10 třetích a 9 čtvrtých míst v absolutním pořadí. V soutěži týmů získala Tatra 9 prvních, 5 druhých a 2 třetí místa.

Tento výčet je dostatečným argumentem oprávněnosti k hrdosti nad účastí Tatry v automobilovém sportu.

Typy vozů s nimiž se Tatra zúčastnila automobilového sportu v letech 1947 až 1968.

T 87
T 600 Tatraplán
T 600 Monte Carlo
T 602 Tatraplán Sport
T 607 Tatra Monopost
T 607-2 Tatra Monopost
T 605 Tatra Sport
T 603
T2-603
T2-603 GT
T2-603 B5
T3-603 Sport

Jezdci, kteří reprezentovali Tatru v letech 1947 až 1968.

Bittner Ota
Chovanec Josef sen.
Kopečný Alois
Vrdlovec Karel
Sojka Bruno
Pavelka Jaroslav
Veřmiřovský Adolf
Mark Alois

Fac Jaroslav
Cechmánek Zdeněk
Chovanec Josef jun.
Kysučan Jindřich
Hajdušek Stanislav
Pěluha Jiří
Stiborek Bohuslav
Rek Lubomír