

Tatra 603 oslovila i Wericha, její obří spotřeba tehdy nikomu nevadila, benzin byl za hubičku

garaz.cz/clanek/auta-historie-technika-tatra-603-oslovila-i-wericha-jeji-obri-spotreba-tehdy-nikomu-nevadila-benzin-byl-za-hubicku-21009384



Naše Tatra 603 se vyráběla podobně jako Citroën DS 19 celá dvě desetiletí, rozdíl byl ale v tom, že zatímco francouzský sedan byl běžně ke koupi a produkce dosáhla 1,5 milionu kusů, tak „šestsettrojka“ původně sloužila jen vyvoleným, normálně se neprodávala a zaznamenala za dvacet let celkem 20 422 vyrobených vozů. Patří jí však významné místo v historii automobilového vývoje, byla pokračováním tradice aerodynamických vozů Tatra se vzduchem chlazeným osmiválcem v zádi, která vznikala od třicátých let. Její neobvyklé tvary působily jako zjevení jak na silnicích padesátých let, tak i v letech pozdějších, o čemž svědčí neutuchající zájem zahraničních sběratelů.

Obdivovaná vzácnost

Po prvním prototypu z roku 1955 a devíti předsériových kusech roku následujícího se rozběhla sériová výroba v Kopřivnici od počátku 1957, kdy dosáhla roční produkce 354 vozů. Podle dostupných

pramenů bylo do podzimu 1963 vyrobeno jen 5 992 vozů první generace s typickou trojicí hlavních světlometů pod společným překrytem vpředu, modernizovaných se čtyřmi hlavními světlometry (značeny 2-603) se pak v postupně vylepšovaných variantách zhotovilo dalších 14 430 až do roku 1975, kdy už převzala vládu modernější T 613, která prodloužila výrobu osobních vozů Tatra až ke konci druhého tisíciletí.



Foto: Tomáš Hyan

Tatra 603 první generace na titulní straně prospektu ve francouzském jazyce

Automobily Tatra 603 se kromě tzv. socialistických zemí nikdy příliš nevyvážely, do zahraničí putovalo pouhých 985 vozů. Pamatuji se však, jak jsem v Praze kdysi zahlédl vůz s nizozemskou a také s tehdejší západoněmeckou poznávací značkou, byly to však absolutní výjimky po uvolnění politických poměrů v šedesátých letech. Teprve po roce 1989 se Tatra 603 stala objektem zájmu sběratelů z celého světa. Vzpomínám, jak jsem se svým kamarádem Jean-Jacquesem objednal taxi v Praze na Václavském náměstí, protože toužil po jízdě v „šestsettrojce“ a nakonec to skončilo tak, že jsme jednu našli na pražském Smíchově, tu si koupil a odvezl domů do Francie.

Nelehká cesta k novému vozu

Státní úředníci po roce 1948 rozhodovali, kdo bude co vyrábět, a tak byla výroba osobních vozů v kopřivnické Tatře utlumena. Po direktivním zániku Tatraplanu, jehož výroba krátce pokračovala u konkurence v Mladé Boleslavi, to byly především silné individuality, jež potají pokračovaly v tradici osobních automobilů Tatra. Tak se tajně zrodila Tatra 603, ovšem později byli konstruktéři vzati na milost, ostatně československé úřady se rády pochlubily novými reprezentačními vozy neobvyklé koncepce, jakými Tatra 603 bezesporu byla.

Vznik meziválečné Tatry 87 byl zázrak! „Tajnou zbraň“ proslavili po světě Hanzelka a Zikmund

Tatra 138 skončila před 50 lety. Zaznamenala výrobní rekord, sloužila i na zmrzlé Sibiři

Kuriozitou je, že vzduchem chlazený osmiválcový motor Tatra 603 vznikl o pět let dříve než stejně označený automobil! Konstruktor Ing. Julius Mackerle navrhl koncem čtyřicátých let nový osmiválec typu 603 o objemu 2,0 až 2,5 litru, jenž se nejprve uplatnil v modifikované Tatře 87, závodních monopostech Tatra 607, lehkých terénních vozech Tatra 805 a také ve sportovních verzích Tatrplanu (T601, T602), nemluvě o několika prototypch terénních vozů ve stylu Jeepu s pohonem 4×4.

Foto: Tomáš Hyan

Motor T 603 s dvojicí ventilátorů vzduchového chlazení ve spodní části

Podle vládního nařízení ČSR z počátku padesátých let nesměla Tatra vyvíjet osobní automobily, a tak se nová šestimístná limuzína rodila tajně od podzimu 1952 v pražské konstrukční kanceláři n.p. Tatra, zatímco z kopřivnické továrny vyjížděly kamiony s pohonem všech kol.

Nechtěné dítě vyjíždí

Základní koncepce až šestimístného sedanu byla jasná, prostě vzduchem chlazený motor vzadu a aerodynamická samonosná karoserie proudnicového tvaru. Spoluautory designu typu 603 byli architekt František Kardaš a konstruktor Vladimír Popelář, kterým se podařilo dílo opravdu nevšední. Během dvaceti let produkce se základní tvar karoserie příliš neměnil, tři hlavní světlometry 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 lapačů vzduchu (od modelu 1967) a změnilo se víko motorového prostoru (od modelu 1968).

Česká Supertatra z Metalexu slaví třicet let...

Příběh Tatry 128, která vznikla před 70 lety za 72 dnů

Pohonná jednotka měla relativně malý objem 2,5 litru, sériový výkon podle normy DIN vzrostl z 95 koní (70 kW) na 105 koní (77 kW) při shodných otáčkách 4 800 za minutu. Převodovka byla čtyřstupňová, v šedesátých letech se sice zkoušela samočinná, ale k výrobě nedošlo. Všechna kola byla zavěšena nezávisle, ke zlepšení jízdních vlastností typicky přetáčivého vozu přispěly rozšíření rozchodu kol a pozdější montáž kotoučových brzd, řízení bylo od počátku hřebenové.

Nejrychlejší na našich silnicích

Karoserie pětmetrového vozu je neobyčejně prostorná, s velkým zavazadlovým prostorem vpředu a odkládacím pod zadním klenutým dvoudílným oknem (později napodobeným na Chevroletu Corvette Sting Ray 1963); zprvu byla přední průběžná lavice třímístná ve stylu amerických vozů, ostatně řadicí páka se také nacházela pod volantem. Jízda s Tatro 603 byla zážitkem, naplnění zavazadlového prostoru zlepšilo přítlak přední nápravy, údaj rychloměru optimisticky překračoval udávané maximum 160 km/h. Spotřeba 12,5 l/100 km nebyla při ceně benzínu dvě koruny za litr velkým problémem.

Ze státních služeb se později Tatra dostala i do soukromého vlastnictví těch řidičů, kteří odkoupili vysloužilé služební vozy. Jen málokdo měl to štěstí, že si mohl opatřit vůz s udávanou prodejní cenou kolem 106 tisíc Kčs v Mototechně, která byla po zavedení tzv. volného trhu (mimo pořadník) v roce 1969 zvýšena na 195 000 Kč. Jedním z těch šťastných byl populární herec Jan Werich.

Foto: Tomáš Hyan

Tatry 603 uspěly také v automobilových soutěžích, na okruzích na Nürburgringu (Marathon de la Route) i v Brně, bohužel připravená účast tří vozů v Rallye Monte Carlo 1960 se nějak nezdařila (Kopřivničtí nesehnali všechna potřebná povolení!) a ve finále se motory T 603 uplatnily ve speciálech pro novou autokrosovou disciplínu (zejména Baghira Václava Krále). Jedním z vozů, který vsadil na stejnou koncepci jako Tatra 603, byl americký Chevrolet Corvair, jenž měl rovněž vzduchem chlazený motor uložený podélně v zádi, ale plochý šestiválec. Výrobními počty samozřejmě Tatra 603 překonal, nikoli však většinou.