



VETERÁN

LISTOPAD

2013

Veterán je každé staré auto, které máme rádi



Známé - neznámé



Reportáž



a další zajímavosti ze světa historických vozidel



PŘEDSTAVENÍ VOZU

Česká legenda

Černé „přízraky“ na silnicích komunistického Československa si zajisté pamatujeme všichni. Dnes jsou Tatry 603 předmětem sběratelského zájmu, splnění snu a také spekulace. V době svého vzniku, i dnes je populární „šestsettrojka“ autem, které nenechá nikoho chladným. Ale vznik tohoto krásného vozu nebyl zase až tak jednoduchý...



Psal se rok 1951, když představitelé socialistického Československa rozhodli o ukončení výroby osobních automobilů Tatra v Kopřivnici a převedení výroby Tater 600 do Mladé Boleslavi. To samozřejmě nepřijali s nadšením ani na severu Moravy, ani ve středočeském AZNP. Co s rozpracovaným projektem nástupce proudnicových tatrovek vyřešili ti, co se s nesmyslným ukončením výroby nechtěli smířit, šalamounsky. V pražské konstrukční kanceláři Tatry byl relativně klid a na vývoji se dalo pokračovat tak, jako se tehdy pokračovalo ve východním bloku na více zajímavých nápadech, kterým nebylo dovoleno spatřit světlo světa běžným způsobem. Pokračovalo se tedy utajeně. Projekt sice vycházel původně z Tatraplanu, resp. Tatry 87, ale postupně se vzhledu předchůdce vzdaloval.

Vývoj motoru pro nástupce ale pokračoval nadále. Předpokládalo se využití pro lehký terénní vůz pro armádu. Agregát se testoval i v závodním monopostu T 607 a T 607-2. Prototyp Tatra 803 ale jako terénní vůz nevyhovoval a motor našel uplatnění až v lehkém terénním nákladním automobilu Tatra 805.

Když si soudruzi vzpomněli, že nemají čím jezdit, nařídili Tatře do jednoho roku připravit reprezentativní automobil pro jejich potřeby. Po měsíci dostali odpověď v podobě „Technické zprávy o konstrukci velkého

šestisedadlového vozu Tatra“. Motor byl již vyvinut a v pražské kanceláři rovněž pokročili. Pro urychlení vývoje a testování po československých silnicích byl motor vestavěn do Tatry 87. Několik dalších návrhů designu nové Tatry, jako např. ideový návrh s názvem Valuta, bylo zamítnuto a pokračovalo se v tom, co tehdejší šéfkonstruktor a jeho tým připravili v pražském azylu.

V červenci 1955 vyjíždí první prototyp s názvem Tatra 603 a ještě téhož



PŘEDSTAVENÍ VOZU

roku je představen veřejnosti na strojírenské výstavě v Brně. Hned v následujícím roce je vyrobena devítikusová ověřovací série a pokračuje testování. Nedostatky se odstraňují za pochodu a nutno říci, že jich není málo. Podzimní II.výstava československého strojírenství není o prezentaci „šestsettrojky“ ochuzena. Vystavovaný vůz z ověřovací série ve dvojbarevném lakování budí zaslouženou pozornost. Tatra má ještě dělené čelní sklo, neboť není nikdo, kdo by uměl vyrobit takové, které by v Kopřivnici potřebovali. Částečné zakrytí zadních kol se do následné výroby nedostalo. Ač byla veřejnost novou Tatrou okouzlena a množily se dotazy na možnost dodání vozů do zahraničí, Národní podnik Tatra bojoval s jinými problémy. Velké těžkosti při konstrukčních přípravách vozu, vzájemné neshody mezi zúčastněnými, stoupající tlak z vyšších míst na dodání vozů, nedostatečné zásobování materiálu, nedostatek kvalifikovaných pracovníků a i další problémy způsobovali pochybnost, zda se Tatra 603 nakonec bude vyrábět. Špatných zkušeností



s projekty, které nakonec nenašli uplatnění, bylo všude okolo dost a dost. Výroba nových tatrovek ale pomalu začínala. V roce 1957 převzala politická a podniková reprezentace klíčky od prvních 354 kusů aerodynamických automobilů Tatra 603. Mezitím došlo nejen na vylepšení pod kapotou a na podvozku, ale i na karoserii. Přední blatníky zdobilo chromované logo „603“ a lišta na zadních blatnících se posunula o něco výše.

Na bruselskou světovou výstavu se čeští výrobci chystali nejen s neméně legendárním autobusem Škoda 706RTO, ale i s pěticí kopřivnických vozů. Zaznamenaly velký úspěch a zájem zahraničních dealerů, ale o vývozu si v tuto chvíli mohla automobilka jen nechat zdát. A tak jediným výsledkem výstavy byly návrhy, vedoucí ke zlepšení kvality a následně konkurenceschopnosti na zahraničních trzích. Ve stejném duchu hovořil i ÚVMV, který vývoz nedoporučil, dokud nebude zásadně zvýšena kvalita kopřivnických vozů.

I když vyrobené Tatro 603 měli své nové řidiče, nadále pokračovalo testování vozů, zejména srovnávání s konkurenčními modely, mimo jiné např. s Mercedesem či Jaguarem. Zajímavostí je jeden z pořízených vozů za účelem srovnání. Ve Spojených

státech amerických vyráběný Chevrolet Corvair se stále nedařilo dostat do republiky. Až zjištění, že vládcе Kuby Fidel Castro by jeden vůz měl mít, vedlo k návrhu na výměnu. Corvair se stěhoval do Československa, nová Tatra do sbírky kubánského diktátora. Na našem území je tento Corvair dodnes.

Neklidné období v automobilce se pomalu uklidnilo až po ujištění zájmu „vyšších míst“ o další dodávky vozů. Počty vyrobených kusů pomalu rostou. V roce 1958 je to ještě jen 576 vozů, následující rok rovných 800 a začátek dalšího desetiletí si v Tatře připsují 1220, resp. 1332 vyrobených „šestsettrojek“.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Oddělení vývoje pracuje na možných nástupcích. Tatře 608, menšího kompaktnějšího vozu a přímého nástupce T603

s označením Tatra 603A se sníženou stavební výškou motoru. Navrženo je provedení sedanu a STW. V Bratislavském závodě Tatra vzniká prototyp mikrobuse pro 13 osob s označením Tatra 603MB. Je použit motor Tatra 603, upravená kabina z Tatry 805 a některé další vlastní díly. Zbytek je ale vyroben pouze pro 603MB. O mikrobuse nebyl zájem a využitím podvozku pro



lehký rozvážkový automobil, který na trhu chyběl, se nikdo nezabýval. Plány končí v koši. Do dnešních dnů se ale prototyp mikrobuse dochoval ve sbírce bratislavského Muzea dopravy. Nízkoplošinový valník toto štěstí neměl. Ač byl vyroben prototyp, ve druhé polovině 70tých let byl sešrotován. Studie Tatra 608 potichu mizí v propadlišti dějin, nadále ale pokračují práce na typu 603A. Nakonec jsou vyrobeny makety a později i prototypy. Do výroby se ale nedostávají a oba prototypy jsou později prodány do soukromých rukou. STW, později předělané na sanitu, se po čase vrací do kopřivnického muzea Tatra, kde ji lze vidět dodnes. Druhý prototyp jezdí po československých silnicích a čím dál víc se vzdaluje svým vzhledem originálu. Díly vozů jiných značek řeší nemožnost nákupu dílů v síti prodejce. Až v posledních letech byl vzácný prototyp Tatry 603A pečlivě restaurován známým specialistou na kopřivnické vozy, firmou Eccora. Dnes je již dokončen a v plné kráse.

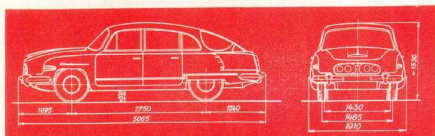
Ale vraťme se do roku 1962, kdy světlo světa spatřuje další modernizace. Tentokrát se jedná o model,



TATRA 2-603



Osobní automobil TATRA 2 - 603, zlepšený model původního typu TATRA 603 dosahuje se svým vzduchem chlazeným, vřadit motorem typu TATRA 603 H o výkonu 105 ks maximální rychlosti 160 km/h, při vynikajících jízdních vlastnostech a velmi ekonomickém provozu: spotřeba paliva je jen 12,5 l/100 km při rychlosti 105 km/hod. Dále má nový typ TATRA 2 - 603 například tato zlepšení: Nové, obdélné a moderně vyřešené přístrojové desky, čtyři světlomety, nové provedení zadních světel a stabilizátor přední nápravy.



Uživatelé vozu ocení také: Účinné větrací zařízení a nezávislé benzínové topení - Asymetrické reflektory - Sklopitelná přední sedadla - Světelnou houkačku - Zapínání startu dotiskem klíčkem zapalování - Trvalou rychlost na dálnici - 130 km/hod.

označený jako Tatra 2-603. Přední masku s třemi světlomety nahrazuje novější provedení, kde místo nachází místo světlomety čtyři, „hrabíčky“ vstupu vzduchu na kapotě se zjednodušují, zadní světla mají větší plochu. Další změny lze najít v interiéru, kde původní kapličku s rychloměrem nahradil obdélníkový sdružený přístroj a na podvozku. Tento rok je vyrobeno kulatých 1300 vozů. Výrobní počty jsou ale stále nízké. V porovnání s předchůdcem – Tatro 600 Tatraplan, které bylo v rekordním roce 1950 vyrobeno 2055 vozů, kopřivnická novinka stále pokulhává. Ani v roce 1963 se situace nelepší, spíše naopak. Vyrobených 520 vozů je velmi málo.

A po modernizaci přichází návrh další modernizace. V dubnu 1964 se objevuje označení Tatra 3-603. Opět změna přední masky, nárazníků, olištování...ale nakonec zůstává vše při starém a podivné typové označení mizí ze scény. Výrobní čísla hovoří v roce 1964 o 527 vozech a následný rok o 705 vozech.

Ač byla poslední modernizace zamítnuta, myšlenka modernizovat „šestsettrojku“ zůstává. V Bratislavě vzniká ideový návrh nástupce pod názvem tatra 603X. Karoserie je pohledově konvenčnější. Počítá se rovněž s nižším motorem. Ke konci roku 1966 je připraven funkční prototyp a po přelomu roku začínají funkční zkoušky. Vzápětí je ale projekt ukončen a bratislavský závod vyčleněn z n.p.Tatra.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Kopřivnická automobilka se spojuje s italskou firmou Stile Italia s požadavkem na návrh možného nástupce Tatry 603. Italové dodávají několik návrhů, z nichž ten, který byl vyhodnocen jako nejlepší je velmi, velmi podobný bratislavské 603X. Žádný z návrhů nedošel ani k realizaci makety. Rovněž plány na zvýšení výkonu motorů ve spolupráci s jinou italskou firmou (pracující i na Alfách) nebyly naplněny a spolupráce byla ukončena.

Protože se neužívalo sériově označení 3-603, tak další modernizace 2-603 byla označována jako „model 66“. Týkala se např. úpravy přední kapoty, zadních vstupů vzduchu, boční lišty opět změnily své místo. Úpravám se nevyhnul ani interiér, ani některé technické díly. „Modelu 66“ se vyrobilo 738 kusů.

V březnu 1967 dochází k setkání „podvýboru technického vývoje“, což jsou zástupci několika čs. závodů, jejichž program se týká automobilů. Mimo jiné vyhodnocují již vyrobený funkční vzorek Tatry 603X a navrhují některá zlepšení. 603X byl srovnáván i s 603A, ale „áčko“ bylo až příliš vázané na zastarávající Tatru 603, proto byl tento prototyp označen jako nevhodný. Ve vývoji 603X se ale pokračovalo a vznikl ideový návrh Tatry 603X2.



Opět se „tatrováci“ rozhodli oslovit italské karosáře s žádostí o návrh nástupce T603. Tentokrát byla zvolena firma Vignale.

Mezi osmy sty vyrobenými vozy v roce 1967 byly i ty, které nesly označení Tatra 2-603 „model 67“. Chlubily se větším předním sklem, v přední části kapoty zmizel vstup vzduchu a objevil se v podobě konvenčních mřížek na konci kapoty, Tatra dostala nové poklice kol. Další změny očím byly očím skryté, jako třeba umístění nádrže.

Zásadnější vzhledovou změnu přinesl následující rok. Tatra se pyšnila rozšířenou přední maskou. Důvodem byla nová vyhláška o provozu na pozemních komunikacích, které

světlomety uprostřed přední masky nevyhovovaly. Z téhož důvodu bylo změněno osvětlení zadní SPZ. Nárazníky dostaly podélné pryžové dorazy, několik drobností bylo možné najít i v interiéru. Brzdy dostaly potřebný posilovač. Počet vyrobených kusů v nešťastném roce 1968 dosáhl číslce 1217.

Plánované uvedení zásadní modernizace Tatry 603 pod opětovným označením T3-603 spolu se zcela novou Tatrovou 613, na které se podílela zmíněná firma Vignale, a která byla ve fázi prototypu, nebylo z kapacitních důvodů reálné. Proto bylo rozhodnuto pokračovat v přípravě T613 a T3-603 zrušit a pokračovat pouze v dílčích modernizacích menšího rozsahu na modelu 2-603.

T2-603 „model 69“ dostal konečně kotoučové brzdy na všechna čtyři kola. Vzhled zůstal beze změn. Ani následující roky nepřinesly nějaké velké změny ve vzhledu Tatry. Za zmínku stojí zrušení „kotvy“ na přední kapotě v roce 1971. Jedna z posledních navrhovaných úprav, kde byly např. přední světlomety oválné, již realizována nebyla. Výrobní čísla v letech 1969 až 1974 oscilovala kolem 1550 kusů. Poslední rok výroby „šestsettrojky“ vyjelo z kopřivnického závodu 874 kusů. Nakonec se v roce 1975 stala krásná, aerodynamická Tatra 603 historií. Celkem spatřilo světlo světa 20 422 ks.



PŘEDSTAVENÍ VOZU

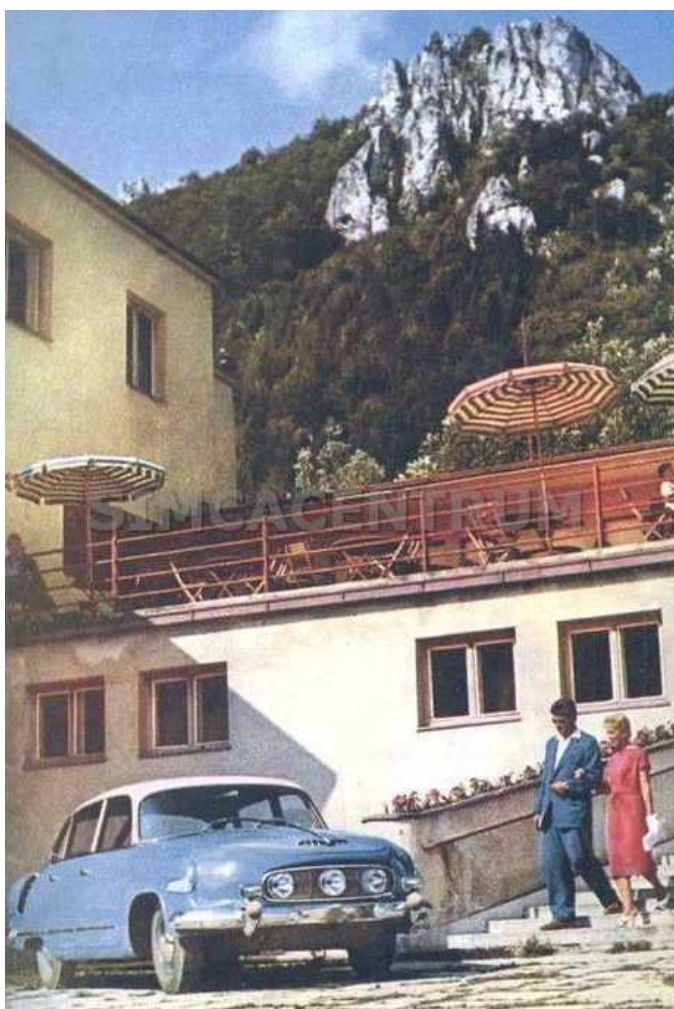
Ač byla Tatra reprezentativní vůz, neztratila se ani v automobilových závodech. Možná je to dnes těžko pochopitelné, ale bylo tomu tak. Pro zlatou plaketu si „šestsettrojky“ dojely už na svém prvním závodě. A pokračovaly nejen v závodech na našem území, ale i v zahraničí. Nezapomenutelným úspěchem je například vítězství v rakouské Alpské rallye nebo úspěšná účast na Nürburgringu při závodě „Marathon de la Route“. Celkem Tatra 603 startovala na 79 československých i zahraničních soutěžích a přivezla více jak sto padesát medailí!

Dnes je Tatra 603 sběratelskou modlou, ikonou československého automobilového průmyslu, pamětníkem starých časů i předmětem spekulací a kšeftů. Současné ceny jsou docela vysoké a ne vždy odpovídají realitě. Hlavní roli hraje ale patriotismus. Vždyť za milion korun lze jinak pořídit mnohdy vzácnější, rychlejší, pohodlnější nebo starší vůz. Skutečností bylo, že prakticky nikdo, kdo získal novou Tatra 603, ji nepoužíval k nedělním výletům. Naopak kopřivnické vozy musely snášet mnohdy každodenní provoz bez ohledu na podmínky. Takže se nevyhnuly ani prosoleným silnicím, což se projevilo po letech na karoserii. Koroze si vybíraly nemilosrdně svoji daň, a kdo chce dnes renovovat „šestsettrojku“, ten si s karoserií užije své ☺. Ale obdiv všude, kde svoji Tatra předvede, stojí za všechnu tu práci.

Tatra 603 je prostě Tatra 603.

Text: Michal Primák

Foto: Michal Primák a jeho archiv



Tatra 603 v prvním provedení. Dvoubarevné lakování bylo provedeno při příležitosti bruselské výstavy Expo 1958. Většina vozů byla v obyčejné černé barvě.



Mariánské Lázně s množstvím hotelů a lázeňských domů viděly hodně prominentních tatrovek. Zde je zachycen, patrně západní, devizový turista se svým BMW 501.

PŘEDSTAVENÍ VOZU



Makety vozů Tatra 603. Na levém obrázku dělá maketě společnost předchozí model Tatra 600 Tatraplan.



Prototyp při zkouškách. Všimněte si ještě děleného předního okna.



O Tatry 603 byl velký zájem i v zahraničí. Dodávány byly ale téměř výhradně v rámci RVHP.



Zadní partie prvního prototypu se zakrytovanými zadními koly.

PŘEDSTAVENÍ VOZU



Prototyp Tatry 803 s motorem ze „šestsettrojky“ neuspěl.



Tatra 805 měla víc štěstí. I ji poháněl stejný motor.



Malosériová výroba kopřivnických tatrovek. Všimli jste si, že naprosto chybí „roboti“?

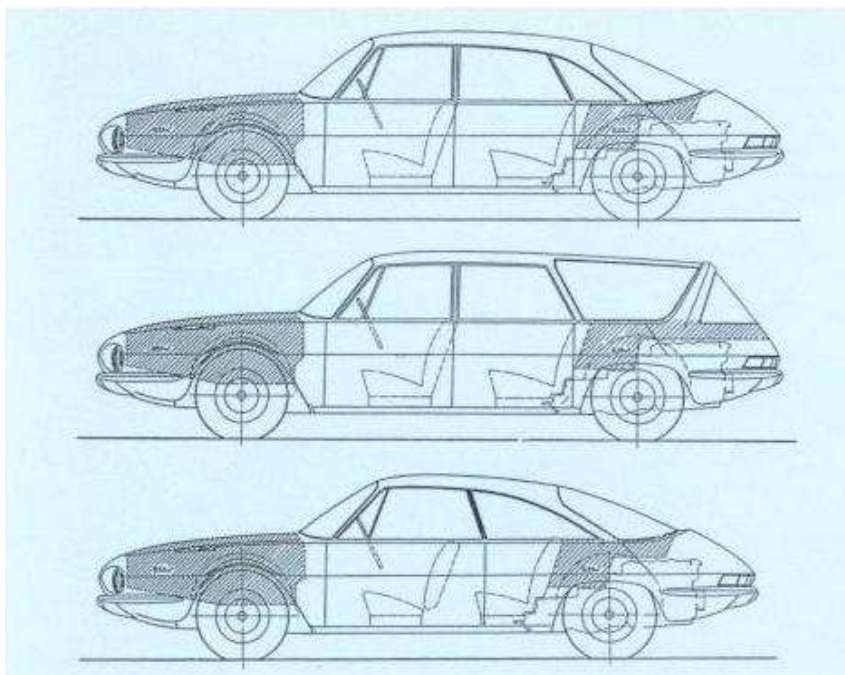


Tatra 603A vyniká čistými liniemi. Sanitní verzi dnes můžete obdivovat v kopřivnickém muzeu. Pro využití ve zdravotnictví se ukázalo nevhodné řešení s vysokým motorem vzadu. Prostor pro pacienta byl tak nízký, že neumožňoval žádné ošetření.



Sedan při jízdách zkouškách. Jediný vyrobený kus je dnes po kompletní renovaci v soukromých rukách.

PŘEDSTAVENÍ VOZU



Návrhy Tatry 603X z pera bratislavských „tatrováků“.



Československá historie...



„Šestsettrojky byly v hodně filmech, zahráli si například ve filmu „Jak se krade milion“



Modernizace, která se do výroby nedostala. Dochovala se?



Brněnský strojírenský veletrh a jeho hvězda.



Tatra 603 udělala radost i filatelistům.

PŘEDSTAVENÍ VOZU



Některé „šestsettrojky“ již září na srazech, některé jsou v rukou spekulantů či obchodníků a čekají, až za ně někdo „vysolí balík“. Věřme, že těchto krásných strojů bude na srazech a výstavách přibývat a že spekulanti svoji pozornost zaměří na jiné komodity.

