



Tatra 607 jezdců Milana Zetka
na Grand Prix de l'Age d'Or 1991
v Montlhéry u Paříže



Renovovaná Tatra 607-2
v Technickém muzeu Kopřivnice
v roce 2003

Foto Tom Hyan

Foto Tom Hyan



► TATRA 607 (1950–1958)

Na startu Ecce Homo 1952
(Chovanec a Pavelka, na T602 Jaroslav Vajda)



TOM HYAN

Autor článku děkuje
Milanu Kuncovi
za poskytnutí
dobových fotografií
ze závodu
Ecce Homo ve Šternberku

MONOPOST

Tatra 607 byla nejslavnějším závodním automobilem padesátých let v bývalém Československu...

Tatra 607, pro níž se vžil pojmenování Monopost, byla klasickým závodním automobilem s jedinou výjimkou, měla totiž vzduchem chlazený motor, v sériovém provedení nasazený v reprezentačních limuzínách Tatra 603 (od 1956). Aby byl motor důkladně odzkoušen, zrodil se už v roce 1950 jednomístný závodní automobil Tatra 607. Šéfkonstruktor Ing. Julius Mackerle (1909–1988) navrhl koncem čtyřicátých let vzduchem chlazený vidlicový osmiválec 2,0 – 2,5 l typu 603, jenž se nejprve uplatnil v modifikované Tatře 87, závodních vozech Tatra 607, lehkých terénních užitkových Tatra 805 a také ve sportovních verzích Tatraplanu (T601 Monte Carlo, T602 Sport), nemluvě o několika prototypch terénních osobních vozů ve stylu Jeepu s pohonem 4x4. Tato 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 sice zkoušela samočinná, ale k výrobě nedošlo. Tatra 603 se vyráběla dvacet let, závodní Monoposty účinkovaly na českých tratích až do roku 1958. Jejich kariéra skončila před šedesáti lety, pak se objevovaly jen na výstavách a nyní opět v závodech historických vozidel. Premiéra Tatra 607 se uskutečnila v dávném roce 1950, kdy po exhibiční jízdě 17. září na ostravském okruhu vyjely 24. září do Velké ceny ČSR dva Monoposty s motory T603, ale ještě s nikoli plným objemem válců, stanoveným na 2,5 litru. První měl jen 1985 cm³ (ø 72 x 61 mm), druhý 2350 cm³ (ø 72 x 72 mm), na slabším dvoulitru však Bruno Sojka dojel druhý za Václavem Hovorkou (Maserati 6CM, šesti- válec 1,5 l s kompresorem), ale zajel nejrych-



1 Na startu Ecce Homo 1957
(Veřmiřovský, Pavelka a Mark)

2 Jaroslav Pavelka (1929–1999)
na Ecce Homo 1958

3 Adolf Veřmiřovský (1926–2004)
při předváděcí jízdě T607
na Velké ceně Brna 1980

Foto Tom Hyan



► **TATRA MONOPOST NA ZÁVODNÍCH TRATÍCH**

závod	délka	umístění (Tatra 607)	průměrná rychlost
1950 VČC Brno Ecce Homo	12x 17800 m 10x 9820 m	2. Bruno Sojka (2,01) 1. Bruno Sojka	nezjištěno nezjištěno
1951 Ecce Homo	15x 9820 m	Tatra odstoupila po smrti B. Sojky (T602)	
1952 VČC Brno Ecce Homo	8x 17800 m 15x 9820 m	1. Jaroslav Pavelka (2,51) 1. Jaroslav Pavelka	123,0 km/h nezjištěno
1953 Gottwaldov	16x 5000 m	1. Jaroslav Pavelka 2. Josef Chovanec (T602)	120,3 km/h 116,0 km/h
Liberec	22x 3495 m	1. Adolf Veřmiřovský 2. Jaroslav Pavelka	98,5 km/h nezjištěno
Ecce Homo	11x 9820 m	1. Jaroslav Pavelka 2. Adolf Veřmiřovský	98,6 km/h 97,0 km/h
Sachsenring Jičín Praha	12x 8731 m 10x 14500 m 16x 5200 m	4. Jaroslav Pavelka 1. Adolf Veřmiřovský 1. Adolf Veřmiřovský 2. Josef Chovanec	131,0 km/h 119,0 km/h 117,5 km/h 114,5 km/h
Most	15x 5200 m	1. Adolf Veřmiřovský	122,5 km/h
1954 Mladá Boleslav Gottwaldov Ecce Homo	8x 8610 m 12x 5000 m 11x 9820 m	1. Jaroslav Pavelka 1. Adolf Veřmiřovský 1. Jaroslav Pavelka 2. Adolf Veřmiřovský	114,5 km/h 121,0 km/h 86,3 km/h 85,7 km/h
Jičín	10x 14500 m	1. Jaroslav Pavelka 2. Adolf Veřmiřovský	116,5 km/h 115,0 km/h
VČC Brno Litomyšl	6x 17800 m 8x 10800 m	1. Jaroslav Pavelka 1. Jaroslav Pavelka	122,8 km/h 121,5 km/h
1955 Uherské Hradiště	15x 4350 m	1. Jaroslav Pavelka 2. Adolf Veřmiřovský	118,0 km/h nezjištěno
Ostrava	17x 4770 m	1. Jaroslav Pavelka 2. Adolf Veřmiřovský	133,0 km/h 132,0 km/h
Jičín	7x 14500 m	1. Metoděj Příkryl 2. Alois Mark	116,0 km/h nezjištěno
Louny	10x 7100 m	1. Adolf Veřmiřovský 2. Alois Mark	132,8 km/h nezjištěno
1957 Ecce Homo	?x 9820 m	1. Adolf Veřmiřovský 2. Alois Mark 3. Metoděj Příkryl	nezjištěno nezjištěno nezjištěno
1958 Ecce Homo	7x 9820 m	1. Adolf Veřmiřovský 2. Miroslav Berkman 3. Metoděj Příkryl	102,0 km/h nezjištěno nezjištěno

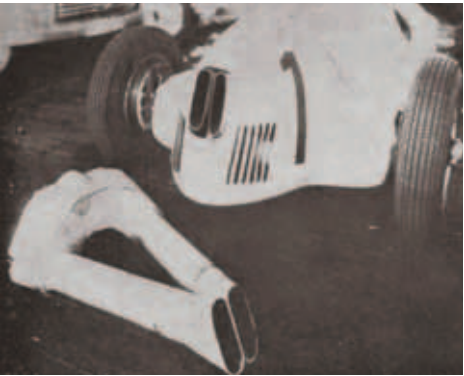
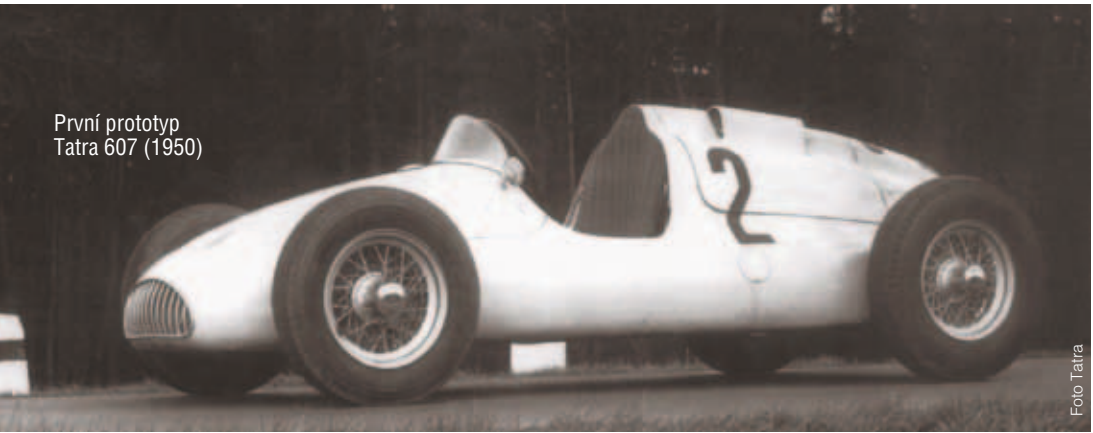


1 Josef Chovanec
na Ecce Homo 1958

2 Alois Mark
(1926 – 2001)
za volantem Tatra 607
(1957)

3 Zleva jezdci Pavelka,
Veřmiřovský a Příkryl,
zcela vlevo vzadu Mark
(Ecce Homo 1957)

4 Alois Mark
na trati Ecce Homo
ve Šternberku (1957)



▼ Prostorový rám z ocelových trubek (hmotnost 35,5 kg) nesl hliníkovou karoserii

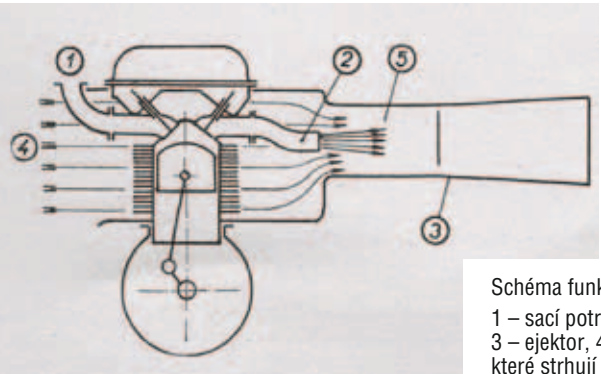
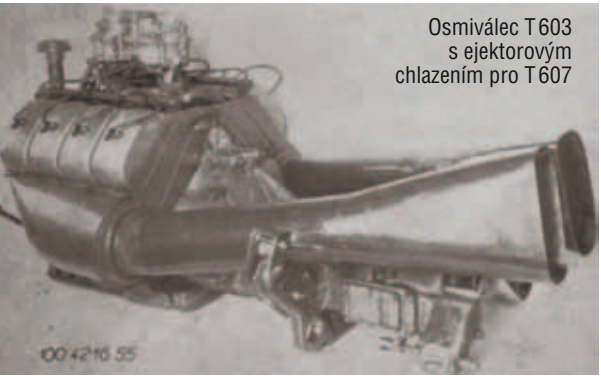


Schéma funkce ejektorového chlazení:
1 – sací potrubí, 2 – výfukové potrubí,
3 – ejektor, 4 – chladicí vzduch, 5 – výfukové plyny,
které strhují proud chladicího vzduchu



lepší kolo průměrem 111 km/h (závod se jel za mokra). Zdeněk Treybal s druhým vozem neuspěl. Zvláštností osmiválce bylo vzduchové chlazení se dvěma axiálními ventilátory, později podpořené a pak v sezoně 1955 zcela nahrazené ejekčním účinkem výfukových plynů. Výfukové plyny odcházely ejektorem (difuzorem) a strhávaly s sebou proud vzduchu, účinně chladící žebrované válce motoru (viz přiložené schéma). Poprvé se také u československého vozu objevilo hydraulické ovládání spojky. Monopost procházel průběžným vývojem, objem válců se zvětšil na 2545 cm³ (ø 75 x 72 mm) a výkon vzrostl v sezoně 1953 na

121 kW (165 k) s ventilátory, resp. 136 kW (183 k) při čistě ejektorovém chlazení (vždy při 6000 min⁻¹). Poslední evoluce T607 dosahovaly výkonu 132 až 147 kW (180 až 200 k) při 7500 až 8000 min⁻¹. Kompresní poměr se měnil od 11,0 do 13,5:1 podle verze. Od roku 1954 byla zavedena nová formule 1 s limitem 2500 cm³, a proto Tatra reagovala snížením objemu na 2472 cm³ (ø 75 x 70 mm), ale nebylo jí to nic platné, nikdy na start závodů F1 nesměli Kopřivničtí vyjet. Bylo období studené války, a tak závodili jen doma či v NDR. Celkem absolvovali v letech 1950–1958 pětatřicet závodů, vždy se dvěma až pěti Monoposty, vyhráli třicet-

► **TATRA 607 (1953)**

MOTOR – zážehový osmiválec Tatra 603 s válci do V/90°, chlazený vzduchem s dvojitými ventilátory (nebo s ejektorovým chlazením účinkem výfukových plynů), uložený podélně za zadní nápravou; OHV 2V; dva dvojitě spádové karburátory Solex 32 IFF nebo Weber 40 DCL; 2545 cm³ (ø 75 x 72 mm); 12,8:1; 121 kW (165 k)/6000 min⁻¹ s ventilátory, resp. 136 kW (183 k)/6000 min⁻¹ s ejektorem, a 202 N.m/4900 min⁻¹; max. 8000 min⁻¹. Zapalování magnetem Scintilla Vertex, svíčky PAL 320 (14 x 1,25).

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednotkoučočová suchá spojka Mecano K16 s kapalinovým vypínáním; čtyřstupňová manuální převodovka T600 (3,545 – 1,95 – 1,26 – 0,967 – Z 4,725) se synchronizací II. až IV. stupně; stálý převod 4,09, pohon zadní nápravy.

PODVOZEK – prostorový ocelový trubkový rám; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu dvojitá příčná ramena, vzadu výkyvné poloosy a podélná ramena; odpružení podélnými zkrutnými tyčemi a teleskopickými kapalinovými tlumiči PAL 26 x 100; hřebenové řízení; kapalinové dvouokruhové bubnové brzdy ø 300 x 45 (později 70) mm; pneumatiky 5,50 – 15 vpředu, 6,50 – 15 vzadu.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2350 (2250) mm, rozchod kol 1300/1300 mm; d/S/v 3460/1475/980 mm; objem palivové nádrže 100 nebo 105 l (vpředu); suchá/celková hmotnost 606/776 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 215 km/h; zrychlení a spotřeba paliva neuvedeny.

krát a získali 21 druhých, pět třetích a tři čtvrtá místa. Některé výsledky najdete v přehledně, byť neúplné tabulce, pouze sezony 1953–1955 jsou kompletně zachyceny podle materiálů národního podniku Tatra Kopřivnice. Evoluce T607-2 měla už v roce 1953 prodloužený rozvor náprav z 2250 na 2350 mm, palivová nádrž před řidičem se zvětšila ze 100 na 105 litrů. Za volanty se vystřídali nejlepší českoslovenští jezdci té doby, zejména Bruno Sojka (záhadně zahynul při tréninku na Ecce Homo 1951 po havárii s T602 Tatraplan Sport), Jaroslav Pavelka, Josef Chovanec, Adolf Veřmiřovský, Alois Mark a někteří další. Monoposty T607 ustavily také rychlostní rekordy. Dne 4. října 1953 dosáhl Veřmiřovský v Praze na výpadovce pod Barrandovem průměrné rychlosti 197,7 km/h, kterou ještě 16. října vylepšil na 207,972 km/h na silnici Hranice – Valašské Meziříčí, což platilo dlouhá léta jako československý rychlostní rekord. Jaroslav Pavelka sice zajel 215 km/h v Ostravě v červenci 1955, ale šlo o neoficiální testování. Vozy byly tak rychlé, že už neměly co vyhrávat, a proto Tatra po sezoně 1958 ze závodů odstoupila, aby se soustředila na soutěže a okruhy se sériovými typy Tatra 603. ■