

AUTOMOBILISTA®



WSPÓŁPRACA
**OLDTIMER
MARKT**

TATRA 60 LAT

Tatra 603 (I Seria)

Tomasz Orlik
zdjęcia: Henryk Kosiński / archiwum Tatra



BRUKSELKA

**W 60. ROCZNICĘ ROZPOCZĘCIA
PRODUKCJI**

Wschodnia i zachodnia, socjalistyczna i kapitalistyczna, łacińska i bizantyjska
zarazem. Wymykająca się jakimkolwiek jednoznacznym klasyfikacjom, unikatowa
i już niezrównana. Od niepamiętnych czasów na szczycie listy mojego
osobistego garażu marzeń – zatem ten tekst obiektywny nie będzie...

Tatra 603 (I Seria)



603 POWSTAŁA JAKO NIEOFICJALNY PROJEKT W PRASKIEJ FABRYCE TATRY, ROZPOCZĘTY LATEM 1952 MIMO ZAKAZU PRAC NAD POJAZDAMI OSOBOWYMI



„Pozor, někdo jde – už ho vidím!” Takie zdanie, bądź po prostu ustalony gest, gdy rozsądniej było zachować ciszę, uruchamiały w praskim biurze Tatry wielokrotnie ówczesną procedurę. Projekty limuzyny o bochenkowatym kształcie w okamgnieniu zastępowały na rysowniczych wykresy trolejbusu T400. Wspomnienie sugestywnego pogrzebu Tatraplanu, zorganizowanego sezon wcześniej w Koprzywnicy na wieść o przeniesieniu produkcji modelu do Mlada Boleslav i końcu ery samochodów osobowych pod szyldem Tatra, rozpalalo wciąż zbyt wiele głów.

W praskim biurze przedsiębiorstwa, przy ul. Karlovskej na Smichovie, wcale nie było bezpiecznie, wiedzieli o tym wszyscy. Jednak tylko wybrani zostali wtajemniczeni, przez kierującego placówką Vladimira Popelára w założenia nieoficjalnego projektu, rozpoczętego latem 1952. Mimo zakazu prac wytwórni nad pojazdami innymi niż ciężarowe i wywodzące się wprost z nich specjalne, postanowiono stworzyć kompletną dokumentację czegoś zupełnie odwrotnego, konkretnie – ściśle odwołującej się do tradycji marki limuzyny, o podwyższonych osiągnięciach, wysokiej próbie wzornictwa i silniku V8 umieszczonym w tyłu.

Osiem poniżej sześciu

Na wskroś oryginalna i zniepalająca do dziś stylistyka pojazdu oraz równie nieszablona technika zrodziły się w kilku wybitnych umysłach. Po stronie designu prym wiodł František Kardaš i Vladimír Popelář, mechaniki Julius Mackerle. Całość, jak zwykle, spajać musieli inżynierowie i technicy: panowie Josef Chalupa, Zdeněk Kovář (nadwozie), Jaromír Seget'a, Ladislav Vyroubal, Karel Buček (podwozie), Jiří Kłos, Josef Svoboda, Jaroslav Holub (silnik) czy Oldřich Štěpán (układ elektryczny).

Wszyscy zgadzali się, że optymalnym źródłem napędu nowego auta będzie rozwinięta u schyłku lat 40. widlasta ósemka, oznaczona jako T603. Dotąd wykorzystywana była w motosporcie (monoposty T607, w odmianie dwulitrowej premiera na torze Brno w kwietniu 1950), a już niebawem znalazła się też w lekkiej, terenowej ciężarówce T805.

Na ostateczny kształt seryjnego pojazdu największy wpływ wywarł futurystyczny projekt Valuta autorstwa Františka Kardausa.

Wiadome wydarzenie z marca 1953 przyniosło zasadniczy zwrot w dziejach projektu – choć nie natychmiastowy. Starzejący się park maszynowy ministerstw i wysokich urzędów, złożony głównie z T87 oraz Tatraplanów oraz nieustannie niedostateczne dostawy radzieckich Pobied, ZIM-ów i ZIS-ów przekonały ministrów do rewizji swych poglądów, kto wie, czy nie w dyktacie własnych interesów. W ostatnich tygodniach 1953 zlecono opracowanie reprezentacyjnej limuzyny pozycjonowanej poniżej 6-cylindrowego sowieckiego samochodu GAZ-12 ZIM i zakontraktowano jej produkcję bezpośrednio w... Koprzywnicy.

Rok nie wyrok

Od stycznia 1954 r., gdy Tatra otrzymała oficjalne zlecenie prac, wypada liczyć oficjalny okres rozwoju projektu. Szybko stało się jasne, że wobec wymagań, w stosunku do pierwotnych wykresów, pojazd należy poszerzyć i wydłużyć. Makieta w skali rzeczywistej była gotowa w styczniu 1955, a pół roku później pierwszy, w pełni funkcjonujący prototyp. Wzorec zaprezentowano publicznie na jesiennych targach przemysłowych w Brnie. Premierę tę często myli się z rozpoczęciem produkcji seryjnej modelu, która w rzeczywistości ruszyła z wolna dopiero pod koniec grudnia następnego roku, poprzedzona jeszcze dwiema prototypami i kolejnymi korektami wyglądu, m.in. tylnej części nadwozia oraz rezygnacją z płetwy czy dzielonej szyby czołowej. Nieoficjalna premiera nowej Tatry miała miejsce już 18 września 1955 r. na trasie motocyklowej sześciodniówki w ówczesnym Gottwaldowie (obecnie Zlin).

Od owacji do reglamentacji

O jakiegokolwiek produkcji 603-ki możemy mówić dopiero od sezonu 1957. Do końca roku udało się ukończyć zaledwie 354 egzemplarze limuzyn, gdyż większość prac wykonywano ręcznie, a poza tym pojawiły się (a jakże) problemy z kooperantami. Każdego roboczego dnia fabrykę opuszczały nie więcej niż dwa gotowe pojazdy. W takim rytmie do końca roku udało się

1 Makieta ukończona w styczniu 1955 nosiła jeszcze więcej cech przedwojennych, aerodynamicznych poprzedników – chociażby dzielone okno przednie i płetwę z tyłu nadwozia.

2 Szkic Valuta datowany oficjalnie na połowę 1954 r. autorstwa Františka Kardausa wywarł największy wpływ na ostateczny kształt naszego bohatera.

3 Oryginalny, „trójki” egzemplarz pierwszej serii w wersji eksportowej pozujący w równie uroczym towarzystwie.

4 Małe lampy tylne z czerwonymi kloszami kierunkowskazów są bezsprzecznym wyróżnikiem pierwszej serii, podwójna końcówka wydechu – już nie.

5 Zamiana wtyrki z trzema reflektorami na czworokrotny panel ze zmodernizowanej serii 2-603 była powszechną praktyką, stymulowaną tak modą, jak i nowelą kodeksu drogowego.





Pierwszy na ostatnie

Pierwszy „seryjny” egzemplarz T603 został w rzeczywistości, podobnie jak prototypy, zbudowany całkowicie ręcznie, by móc zostać przekazany w prezencie urodzinowym prezydentowi Antoninowi Zápotockiemu. Stało się to 19 grudnia na dziedzińcu praskiego zamku. Wspomniator zmiławidzonej przez rodaków reformy walutowej z 1953 r., nazywany w żartobliwym gronie „justytnym torpedem”, świętował zatem w towarzystwie T603 – jak się wkrótce okazało – swe ostatnie urodziny.



Tatra 603 (I Seria)



❶ Oprócz witriny z trzema reflektorami powinny tu być mleczne lampy kierunkowskazu i białe kły zderzaków – całość jednak doskonale dokumentuje swą epokę.

❷ Piękne wnętrze pierwszej serii traciło zdecydowanie z każdą kolejną modernizacją. Nieoryginalna, współczesna tapicerka – w czasach świetności tej odmiany królował gruby plusz.

❸ Sześcioletniowe wnętrze zaskakuje do dziś przestronnością – jednak już na pierwszy rzut oka widać, pasażerowie której kanapy byli szczególnie uprzywilejowani.

ukończyć zaledwie 354 egzemplarze limuzyn. Sto z nich zaliczono ponadto do serii otwierającej – ich eksploatacja podpowiedziała kierunki niezbędnych modyfikacji. Zmiany skupiły się na poprawie kinematyki przedniego zawieszenia, układu sterowania parą gaźników Jikov, funkcjonalności tylnej kanapy oraz zmiany ozdobnego listwowania karoserii, teraz bardziej przyjaznej dla tak modnego, dwubarwnego lakierowania.

Samochód zaprezentowano szerszej publiczności na targach w Genewie i Paryżu. Wkrótce rozpoczęto eksport za żelazną kurtynę. W 1957 r. także tam konstrukcja jawiła się jako odurzająca mieszanka egzotyki, finezji i wytworności z małymi obawami o późniejszy serwis. Zamiast spodziewanej siemiennej mieszaniny kowalstwa z druciarstwem, Czechosłowacja proponowała produkt najwyższej próby o niepowtarzalnej koncepcji. Do tego zupełnie śmiało wyceniony – przykładowo w RFN za T603 należało wysupłać 15 tysięcy marek. Ta kwota wciskała Tatę dokładnie w środek cennika „barokowych aniołów” BMW – pomiędzy 6-cylindrowe 501 a 502 z napędem V8 o mocy 100 KM.

Powszechne uznanie budziły radykalna, cyzelowana w tunelu aerodynamicznym Letňany stylistyka nadwozia, rozplanowanie i użyteczność wnętrza z płaską podłogą i rozkładaną do spania kanapą przednią, ponadprzeciętne osiągi i szereg unikatowych rozwiązań. Od niezależnego od pracy silnika układu ogrzewania i trzeciego reflektora, który w pierwotnych założeniach miał być skrętny, lecz poruszający nim mechanizm złożono

na ołtarzu funkcjonalności, poprzez drugą, pomocniczą przestrzeń bagażową, oświetlenie komory silnika i seryjny radioodbiornik Tesla, aż po specjalnie zaprojektowane ogumienie (Barum 180/90-SR15) i dodatkowy przycisk rozrusznika, umieszczony w komorze napędu, pomocny w licznych czynnościach serwisowych. Gdy wrażenia prezentacji statycznej uzupełniono o pierwsze spostrzeżenia z jazdy, okazało się, że poziom tej konstrukcji utrzymuje wszelkie standardy, a często nawet je wyznacza.

W przeszłość czy przyszłość?

Każda „sześćset-trójka” także dziś, przy pierwszym zetknięciu zaskakuje. Choćby ilością miejsca wewnątrz, fenomenalną widocznością i ilością światła w kabinie. Tym, jak łatwo silnik zaskakuje, nawet po długim postoju i jak sprawnie się nagrzewa. Dostatkami siły napędowej od najniższych prędkości obrotowych bucącego gdzieś w oddali silnika, dającego czas na obsługę dość twardo pracujących pedałów i układu zmiany biegów. W ostateczności, gdyby nie sygnalizacja miejska, można byłoby jechać bez przerwy na trójce, bez protestów ze strony układu napędowego.

Pierwsza seria T603 oznacza uruchamianie silnika przyciskiem i – w najstarszych egzemplarzach – autorski, dwuobwodowy układ hamulcowy



2

3



Tatra 603 (I Seria)

z parą równoległych pomp poszczególnych obwodów sterowanych wspólnym, nieco drętym pedałem. Od numeru silnika 1201 wprowadzono już układ jednoobwodowy.

Model pierwszej serii, stanowiący dziś ogromną rzadkość także w swej ojczyźnie, wiąże się również z jedynym w swoim rodzaju wnętrzem – jasnym i pluszowym, pełnym lakierowanych elementów, zwieńczonym fantastyczną kapliczką podświetlanego prędkościomierza.

Świetnie działająca zębata przekładnia kierownicza charakteryzuje się niestety potężnym promieniem skrętu. Sterowanie tym autem to doświadczenie trudne do sensownego podsumowania. Z jednej strony to podróż w przeszłość i to całkiem konkretną, liczącą przecież ponad pięć dekad, z drugiej zaś – poczucie obcowania z czymś, co ma dopiero nadejść i porwać umęczoną współczesną motoryzacją ludzką osobliwym połączeniem poduszki, awionetki i ulubionego, kawiarnianego wnętrza. Bezpośrednia przesiadka z 603-ki do współczesnego auta powinna podlegać refundacji z ministerstwa zdrowia. Jest niczym nagłe przejście po wychyleniu filiżanki kawy w praskiej Lucernie do nieodległej sieciówki, w której na tekturowych kubkach wypisują imiona i pokrzykują coś zargonem godnym infolini.

Świadek czasów

Towarzysząca materiałowi na głównych fotografiach Tatra 603 reprezentuje właśnie wspomnianą pierwszą serię modelu. Jak to? Patrzy przecież na świat czterema reflektorami wersji 2-603 zaprezentowanej jesienią 1962 r., a produkowanej od ostatnich dni 1963. Z przodu seria druga, z boku pierwsza, a z tyłu po części ta i ta, bo spod zgrabnego zadu „jedynek” sterczą dwie rury wydechowe! Te są typowe dla 105-konnego silnika „dwójki” (603H). Pierwotną serię (silniki 603F oraz 603H o mocy 95KM) cechowała jedna, płaska i umieszczona centralnie. Nie było auta bliższego oryginałowi?

Początkowo pomyślałem tak samo, proponując redaktorowi dowodzącemu własny serwis fotograficzny egzemplarza z 1961 skompletowanego w Czechach. Trójkiej, pastelowej, w pełni odpowiadającej rocznikowi, po pieczołowitej i kosztującej krocie odbudowie. Jednak szybko się z tego pomysłu wycofałem, nie tylko dlatego, że prezentowany egzemplarz jest własnością polskiego kolekcjonera i samochód praktycznie od nowości (styczeń 1958) był użytkowany w naszym kraju. Przeglądając dokumentację egzemplarza dotarło do mnie, że obrazuje precyzyjnie najczęstszy los „jedynek”. Jest wehikułem czasu, ukazującym nie wypomadowany egzemplarz kolekcjonerski,

a uczestnika konkretnych wydarzeń, świadczącego o zmianach otoczenia. Gdy na początku lat 60. czeskosłowackie przepisy zabroniły używać trzech, tródmiejscowych reflektorów, użytkownikom Tatr, bez względu na ich wartość historyczną, nakazano ich zaślepienie oraz usunięcie źródeł światła. Wówczas montaż pasujących idealnie paneli czterech reflektorów „dwójek” w miejsce wierzyn „jedynek” stał się powszechnie podejmowaną praktyką. Nie dość, że nie było się „złotym zakon”, to jeszcze samochód wyglądał na młodszy. Równie chętnie montowano trzecie lustro, kanapy z dzielonymi oparciami z nowszych serii, wymieniając przy okazji tapicerkę. Czy też jeden współczesny akumulator 12V zamiast dwóch, połączonych szeregowo „szóstek”. Każda najdrobniejsza cześć, także eksploatacyjna, jeśli tylko pasowała z nowszego modelu – a najczęściej tak było – trafiała do użytku.

Znamy to doskonale i z naszego podwórka. Mój wuj zaliczając onegdaj widowskiego dzwona nastoletnim 125p z 1972, wymienił przedni pas na pochodzący z MR75 i z elektrycznej transformacji cieszył się jak dziecko. Z miejsca wybaczyłem zatem brak pełnej oryginalności „częstochowskiej jedynce” – niechaj miła do mnie niepotrzebnymi lampkami pozycyjnymi





ze słupków B i wozi dalej swoją historię. Wszak coraz większej wartości nabiera stan zachowania, a w jego pojęciu jest przecież pewna dowolność.

Prezentowany egzemplarz pochodzi z końca 1958. Nosi numer silnika 862, więc posiada już rozdzielone tunele dolotu powietrza do układów ogrzewania (umieszczony za kłem zderzaka) oraz wentylacji wnętrza (na pokrywie bagażnika). Z tyłu bulgocze wciąż pierwotna wersja silnika 603F o objętości 2545 ccm. Później zmniejszono ją do 2472 ccm, by samochód na wybranych rynkach „łapał się” do niższej kategorii podatkowej. Według danych fabrycznych, zmodyfikowany wymagał już benzyny o minimalnej liczbie 72 oktan, podczas gdy najwcześniejszy zaledwie... 65!

Nadwozie posiada już wiele cech roku modelowego '59 – charakterystyczną „błyskawicę” tworzoną listwowaniem przy nadkolu tylnym i listwy błotników przednich umieszczone w osi lamp kierunkowskazów. Klosze tych ostatnich powinny być mleczne, tak jak najprawdopodobniej wciąż białe winny być odboje kłom zderzaków.

❶ Aleksandra i Krzysztof Blachnicy i ich częstochowska 603.

❷ Doskonały dźwięk, wygląd i dostęp. A także trwałość – w latach swej świetności 603-ki nierzadko pokonywały przebiegi 80-100 tysięcy km... rocznie.

❸ Śmiesznośćka pierwszej serii – lata do pomiaru poziomu paliwa; jak w dekadkach, kierowca cały czas powinien kalkułowac, kiedy zajrzeć pod maskę i go zmierzyć.



Tatra 603 (I Seria)



Rocznik 1958

Prezentowany egzemplarz jest własnością Krzysztofa Blachnickiego. Ma na tabliczce znamionowej datę produkcji: rok 1958. Razem z nim do Polski trafił wtedy jeszcze jeden egzemplarz Tatry 603, rozpoczynając służbę w jakimś ministerstwie. Po zakończeniu resursu eksploatacyjnego, obydwa egzemplarze kupił kierowca jeżdżący jednym z nich.

Jeden z tych egzemplarzy, właśnie ten, który oglądamy na zdjęciach, trafił do brata wspomnianego kierowcy. Był używany w Krakowie jako taksówka, ponoć niemal jako samochód dyspozycyjny klasztoru Benedyktynów. Potem został sprzedany i właśnie od tego trzeciego właściciela w 2003 r. odkupił go Krzysztof Blachnicki. Tatra o własnych siłach dojechała z Krakowa do Częstochowy, ale jej stan okazał się gorszy niż się wydawało. Żmudny remont trwał do 2012 r. Nie obyło się bez wielu komplikacji, jak np. zbiecie przedniej szyby przez blacharza, a jak wiadomo, takie szyby nie leżą już na składach. Drobne uzupełnienia oryginalności ciągle trwają, ale samochód można już spotkać na zlotach i rajdach.



Na miękkiej fali

Zwykło się mawiać, że Tatra 603 ma swego równie słynnego bliźniaka, mierzącego jeszcze wyżej. Jest nim powstały mniej więcej w tym samym okresie (oblot 9 kwietnia 1957), dyspozycyjny samolot Morava L-200, wytwarzany w przedsiębiorstwie Let Kunovice do 1964. Znany pod określeniem „aerotaxi”, nosił szereg cech stylistycznych uważanych za analogiczne do zastosowanych u naszego bohatera. I nie będziemy się z tym kłócić – to była wszak złota era czechosłowackiego designu, stylu zwanego także miękkim modernizmem. Niekiedy i brukselskim, od potężnego sukcesu obsypanej nagrodami narodowej ekspozycji na odwiedzonej przez ponad 40 mln (!) osób targach Expo'58 w stolicy Belgii. To drugie określenie jest dość umowne – szereg samojedźnych ikon czechosłowackiego designu z tego okresu powstało wcześniej. Z samego podwórka motoryzacji i jej opłotek, oprócz wspomnianych T603 i L-200, wymienić należy tramwaj Tatra T3, autobus Škoda 706 RTO, skuter ČZ 175/501-502, pudła lokomotyw rodziny 230 czy też duet autobus Škoda ŠM11/trolejbus Škoda T11. W każdym razie rozslawioną brukselską ekspozycję współtworzyła i Tatra 603, fotografowana chętnie na tle symbolu wystawy – ponad stumetrowego Atomium. Stąd dziś pierwszą serię modelu określa się powszechnie mianem „brukselki”.

Mnie osobiście, nasz dzisiejszy bohater komponuje się świetnie z kolejnymi wybitnymi, czechosłowackimi projektami – kieszonkowym radykiem tranzystorowym Mír, kawowym serwisem Elka czy też laminatowym krzesłem Miroslava Navrátila.

Przed Expo'58, które na okres 7 miesięcy wystartowało w połowie kwietnia 1958, Tatry 603 uczestniczyły w jeszcze jednej, oryginalnej promocji. W rękach kierowców fabrycznych ugaśniały się na zaśnieżonych drogach królowej włoskich Dolomitów podczas VII Zimowych Igrzysk Olimpijskich. Skute lodem zakręty Grande Strada delle Dolomiti (SR48) prowadzącej do Cortina d'Ampezzo, przezornie odstawione na poboczach limuzyny najslawniejszych marek i pędząca T603 w rękach kierowcy fabrycznego Jaroslava Pavelki, komponowały niezwykle ekspresywną reklamę.

Zmierzech pastelii

Start rynkowej kariery naszego bohatera nałożył się na okres zwany dekadą względnej liberalizacji Czechosłowacji. Jakby na potwierdzenie tego, w sezonie 1959 limuzyna z Koprzywnicy pojawiła się w wolnorynkowej ofercie Mototechny. Przy cenie 98 000 koron, czyli równowartości trzech Škód 440, i przy średnich zarobkach na poziomie 1300 koron, naturalnie nie stała się hitem sezonu. W całym 1959 fabryka z trudem skompletowała 800 egzemplarzy pojazdów, co nie pokrywało

nawet rodzimych zamówień państwowych. Nie mówiąc
nawet o zagranicznych, głównie z bloku RWPG (zwłaszcza
NRD i Polski) oraz już typowo dewizowych. Tym sa-
nym, mimo najszczerzej chęci i najbardziej daleko-
bieżnych planów, T603 pozostawała zjawiskiem rzadkim
osnutym aurą tajemniczości, jeszcze długo wzbudzą-
jącym jakże zasłużony podziw.

Pierwszą serię modelu wytwarzano do końca 1963 r.,
kompletując łącznie zaledwie 5992 egzemplarze. Zmo-
dernizowanemu modelowi, o którym opowiemy innym
razem, wcale nie wiodło się lepiej. W każdym razie do po-
tomu produkcji limuzyn z lat 1960-62, fabryka powróciła
tylko w sezonie 1968, zatem z modelem III serii niosa-
jącym już zabiegi drugiej dużej modernizacji przedstawi-
onej w Brnie jesienią 1967.

"Odwilżowa jedynka" była bezsprzecznie najoryginalniej-
szym wcieleniem modelu – najbardziej designerskim
najłatwiejszym do spotkania w pastelowych barwach
atrakcyjnych (zwłaszcza eksportowych) wykonaniach.
Biegiem lat coraz bardziej pochmurniała i nabierała po-
gaci, nosząc się głównie na czarno. Teżala niczym czasy,
których odwilż ponownie zmroziła normalizacja. Nie
mienia to faktu, że wciąż, stojąc obok większości limu-
zyn zrodzonych po obu stronach żelaznej kurtyny, wyja-
nia dobitnie pozorny niuans, czym różni się szlachetnej
robby wzornictwo od próby szlachetnego wzornictwa. ◆



❶ Egzemplarz z klimatyzacją (późniejszy) był przywilejem
Fidela Castro, jednak przy takich rozwiązaniach i standar-
dowe wnętrze schładzało się sprawnie.
❷ Wlot powietrza do układu wentylacji wnętrza.

❸ Uruchamianie przyciskiem i ujmującym stylizowany oraz
podświetlany prędkościomierz o ledwie wystarczającej skali.
❹ Przyjemność jazdy jest nieopisana, a chęć posiadania
– natychmiastowa!

**DZIŚ PIERWSZĄ SERIĘ MODELU OKREŚLA SIĘ
POWSZECHNIE MIANEM „BRUKSELKI”
OD WYSTAWY EXPO'58 W STOLICY BELGII.**

