



Foto Tom Hyan

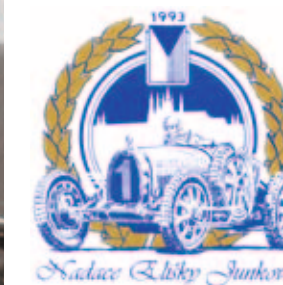


Foto Tom Hyan



► TATRA 603 (1956–1975)

Foto Tatra



TOM HYAN

Jaroslav Pavelka
při premiéře Tatry 603
na Alpské soutěži
v Rakousku (1959)

NA ZÁVODECH



1

Legendární Tatra 603 se zúčastňovala automobilových závodů, nejlépe si vedla na Nürburgringu...



2

V roce 1956 se zrodil nejslavnější československý poválečný automobil, legendární Tatra 603. Jeho vznik provázely dnes už nepochopitelné problémy, vládnoucí komunisté totiž rozhodli, že Tatra v Kopřivnici bude vyrábět jen těžké nákladní vozy. Po nařízeném konci Tatrplanu, jehož výroba krátce pokračovala u konkurence v Mladé Boleslavi, to byly především silné individuality, jež potají pokračovaly v tradici osobních automobilů Tatra. Nakonec ►►►

1 Trojice Mark/Veřmiřovský/Hajdušek, celkově čtvrtá při posledním startu na Nürburgringu (1967)

2 Závodní automobily se zpočátku příliš od sériové verze neodlišovaly



1



2



3



4



5



6



7



10



8



9



11

► VÝSLEDKY MARATHON DE LA ROUTE

1965 (82 h)

1. Henri Greder/Johnny Rives, F, Ford Mustang 289 V8, 310 kol
2. Gilbert Stapelaere/Jacky Ickx, B, Ford Mustang 289 V8, 310 kol
3. Rainer Ising/Bernd Degner, D, Porsche 904 GTS, 309, vítěz GT
9. Adolf Veřmiřovský/Stislav Hajdušek, CS, Tatra 2-603 GT, 307 (3. v GT)
12. Alois Mark/Zdeněk Čechmánek, CS, Tatra 2-603 GT, 304 (4. v GT)

Odpadli Josef Chovanec/Bohuslav Stiborek, CS, Tatra 2-603 GT

1966 (84 h)

1. Julien Vernaev/Andrew Hedges, B/GB, MGB 1800 Mk.II, 318 kol
2. Jacky Ickx/Gilbert Stapelaere, B, Ford Lotus Cortina, 315 kol
3. Nicolas Koob/Dino Pizzinato, LUX, BMW 1800 TISA, 308 kol
4. Alois Mark/Bohuslav Stiborek, CS, Tatra 2-603 B5, 298 (1. B5 přes 2,0l)
5. Zdeněk Čechmánek/Josef Chovanec, CS, Tatra 2-603 B5 (2. B5 přes 2,0l)
6. Adolf Veřmiřovský/Stislav Hajdušek, CS, Tatra 2-603 B5 (3. B5 přes 2,0l)

1967 (84 h)

1. Hans Herrmann/Jochen Neerpasch/Vic Elford, D/D/GB, Porsche 911 R Sportomatic, 323 kol
2. Julien Vernaev/Tony Fall/Andrew Hedges, B/GB/GB, Mini Cooper S 970, 311 kol
3. Hans Wängstre/Evert Christofferson, S, Volvo 122 S 1.8, 311 kol
4. Alois Mark/Adolf Veřmiřovský/Stislav Hajdušek, CS, Tatra 2-603 B5, 268 kol
5. Zdeněk Čechmánek/Josef Chovanec/Jiří Pěluha, CS, Tatra 2-603 B5, 268 kol

Odpadli Bohuslav Stiborek/Jindřich Kysučan/Julius Randýsek, CS, Tatra 2-603 B5

1 Trojice pro Rallye Monte Carlo 1960, kam však kopřivnický tým nesměl odjet

2 Posádka Alois Mark/Lubomír Rek na soutěži Liège–Sofia–Liège 1963

3 Jeden z krásných automobilů pro Rallye Monte Carlo 1960

4 Vozy pro šestihodinový závod v brněnském depu 1966 (75 = Veřmiřovský/Hajdušek, 76 = Čechmánek/Chovanec a 77 = Mark/Stiborek)

5 Tatra 2-603 GT z Maratonu 1965 v Brně (21 = Mark/Čechmánek)

6 Úspěšné vozy z Nürburgringu připravené pro brněnskou šestihodinovku (1966)

byli konstruktéři vzati na milost a českoslovenští soudruzi se pak rádi pochlubili tak neobvyklým automobilem, jakým Tatra 603 bezesporu byla...

Vzduchem chlazený vidlicový osmiválec typu 603 se zkoušel v závodním Monopostu T607, pak se po dvacet let uplatnil v Tatře 603 (viz [TH Auto 3/2016](#)). Když Monoposty doma vyhrály co se dalo a jinam s nimi závodníci nesměli vycestovat, vývoj v roce 1958 skončil (viz [TH Auto 5/2018](#)). V té době ale byl motoristický sport přirozenou součástí automobilové výroby a vývoje, a tak se záhy T603 objevila v automobilových soutěžích (premiéra 1957 v Jihlavě). Kromě Rallye Vltava a dalších domácích soutěží se podařilo vyjet na Österreichische Alpenrally 1959, kde T603 v první verzi se třemi hlavními světly vybojovaly zlatou plaketu (posádka Alois Mark/Lubomír Rek a Jaroslav Pavelka/Anto-nín Homola). Pro Rallye Monte Carlo 1960 byly připraveny tři krásné červené Tatry 603 s bílou střechou pro posádky Mark/Rek, Pavelka/Homola a Havel/Fac, ale z účasti sešlo, neboť komunisté z ÚV Svazarmu sdělili Kopřivnickým, že účast Tatry i Škody je zrušena. Pak nějakou záhadou na soutěž odjeli jen Mladoboleslavští...

Tatry 603 startovaly v mnoha rallye, ale většinou jen v zemích tzv. socialistického tábora. Výjezdy do Rakouska, či na západoněmeckou Rallye Wiesbaden (Alois Mark v ročníku 1959 třetí za domácími), byly výjimkou. Jezdila se však náročná Rallye za mír a přátelství (1960 start z Moskvy), ale to byla vlastně soutěž národních týmů se zkouškami pravidelnosti a zručnosti. Osmiválec Tatra samozřejmě patřily k nejrychlejším, i když z různých důvodů nevyhrály. Synonymem pro sportovní úspěchy Tatry 603 se stal Marathon de la Route na Nürburgringu, jenž se zrodil ze soutěže Liège–Sofia–Liège. Tatry 603 tam účinkovaly pětkrát v le-

tech 1963–1967. Při debutu v ročníku 1963 dvojice Alois Mark/Lubomír Rek havarovala po defektu pneumatiky v Jugoslávii a vzdala. V srpnu 1964 se jelo znovu do Sofie, ze tří žlutých vozů T603 zpátky do Belgie dojel jediný, Mark/Čechmánek vyhráli svou třídu (celkově patnáctí), Veřmiřovský/Hajdušek měli utržený tlumič a nedojeli včas do ČK, podobně jako dříve Pavelka/Pěluha (zabloudili). Tím se historie soutěže uzavřela, v těžké konkurenci vládli tehdy nejlepší Rauno Aaltonen (Austin-Healey 3000) před Erikem Carlssonem (Saab 96). Startovala skutečná elita, jenže Vic Elford, Henry Taylor, Bo Ljungfeldt, Sydney Allard, Roger Clark, Timo Makinen a další končili po haváriích. Rychlosti vzrostly natolik, že pro rok 1965 Jugoslávie nepovolila průjezd soutěžním vozům.

Zrodil se tedy Marathon de la Route s novým formátem, kdy účastníci přejeli z Belgie na Severní smyčku Nürburgringu, a tam v roce 1965 debutovaly silnější vozy T2-603 GT s motorem 2472 cm³, upraveným na 103 kW (140 k) se čtyřmi karburátory a tranzistorovým zapalováním. Na sériových pneumatikách si vedly neobyčejně dobře, obsadily třetí a čtvrté místo v kategorii GT (viz tabulka výsledků), nejlepší byla dvojice Veřmiřovský/Hajdušek se ztrátou pouhých tří okruhů za absolutním vítězem! A podmínky byly nelehké, vítěz po 82 hodinách ujel přes osm tisíc kilometrů! V srpnu 1966 na tomto závodě slavily Tatry největší úspěch, přešly do kategorie upravených cestovních vozů B5, všechny tři dojezdy po 84 hodinách na čtvrté až šesté místo absolutní klasifikace, vyhrály třídu i hodnocení týmů (v kategorii GT tentokrát startovaly jen čtyři vozy, tři MGB 1800 a Ferrari 275 GTB, jehož posádka Lucien Bianchi/Eric De Keyn odpadla po jezdecké chybě). Označení T2-603 GT tedy není v ročníku 1966

7 Tovární tým Tatra 603 před závodem Marathon de la Route 1966

8 Adolf Veřmiřovský (vlevo) a Stanislav Hajdušek (1966)

9 Bohuslav Stiborek (vlevo) a Alois Mark (1966)

10 Josef Chovanec (vlevo) a Zdeněk Čechmánek (1966)

11 Adolf Veřmiřovský na trati IX. ročníku závodu ve Štamberku roku 1967, kde startovaly i vozy T2-603 B6 v provedení s ejektorovým chlazením a zvýšeným výkonem motoru až na 125 kW (170 k)/6000 min⁻¹

už správně! Úspěch Tatry vyprovokoval účast továrních týmů včetně Porsche, v roce 1967 vyhrál tovární vůz s polosamochinnou převodovkou Sportomatic (!), ale Tatry uhájily čtvrté a páté místo v absolutní klasifikaci. Přestože se závody jely jako zkouška pravidelnosti s předepsanou minimální rychlostí (ve dne 105,8 km/h, v noci o něco nižší), nebylo lehké pro mlhu limit udržet, a tak jedna z T2-603 odpadla, když ji zpomalil propálený píst. Jízda na 84 hodin znamenala značné nároky na jezdce, zahynul populární Belgčan Georges (Jo) Berger (49), trojnásobný vítěz Tour de France Auto, když na Porsche 911 vylétl z trati. Kromě Tatry si vedl skvěle nizozemský tým DAF (nejlepší šestý), když dojezdy jen čtrnáct vozů.

Tatry 603 v roce 1967 startovaly naposledy. Domácímu publiku se předváděly hlavně na trati Závodu pod Štamberskou Trúbou, kde se objevily i s ejektorovým chlazením (popsáno v minulém čísle u Tatry 607), ale rovněž na šesti-hodinovce v Brně, tam však na absolutní prvenství nedosáhly. V roce 1966 je porazila rakouská dvojice Wolfgang Stumpf/Siegfried Pust (Lotus Cortina), teprve za ní dojezdy Mark/Stiborek, Veřmiřovský/Hajdušek a Čechmánek/Chovanec. O rok později přijely Porsche také do Brna, na typ 906 neměl nikdo šanci a Švýcaři Rico Steinemann/Dieter Spoerry vyhráli před typem 911 (Schwarz/Dorner); až třetí byli Veřmiřovský/Hajdušek a čtvrtí Chovanec/Pěluha. V srpnu 1968 nejrychlejší sestava z Kopřivnice, Alois Mark s Adolfem Veřmiřovským, obsadila v Brně druhé místo při Evropském poháru cestovních vozů divize II, ale na zapůjčeném továrním voze Alfa Romeo GTA 1600 za italskými kolegy. Milánská automobilka se tehdy o spolupráci s kopřivnickou vážně ucházela. O pár dnů později přijely ruské tanky a bylo všechno jinak. ■