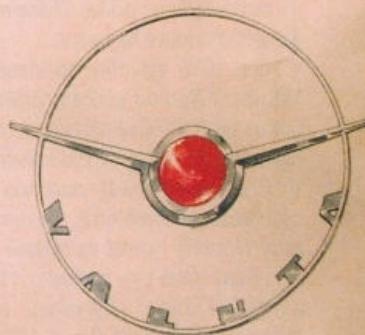


Výtvarník František Kardaš
dal budoucímu vozu Tatra
jméno Valuta (1954)



Nadace František Kardaš



OD VALUTY K T 603

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

Nejvýraznější automobilovou osobností z poválečné tuzemské produkce je Tatra 603 s prostornou zaoblenou karoserií a vzduchem chlazeným motorem V8 v zádi. Zrodila se poněkud komplikovaně v letech 1952 až 1955, zato se vyráběla po celá dvě desetiletí.

Připomeňme, že podle vládního nařízení z listopadu 1950 musela kopřivnická automobilka na jaře 1951 ukončit výrobu osobního vozu Tatraplan, jež poté krátce a neúspěšně dobyhala v Mladé Boleslavě, a musela se věnovat jen terénním a nákladním automobilům, určeným především pro armádu. Zároveň platil i zákaz konstrukčních a vývojových prací na osobních vozech Tatra. Skupina nadšenců se s tím nehnodlala smířit a od podzimu 1952 začala navzdory zákazu v pražské konstrukční kanceláři Tatry připravovat koncepci nového osobního automobilu. Kancelář tehdy vedl Vladimír Popelář (1915–1997), který v letech 1946 a 1947 řídil konstrukci a vývoj vozu Tatraplan. Spolu s ním se do riskantní činnosti zapojil pražský výtvarník František Kardaš

(1908–1986). Společně vytvořili základní koncepci a tvarové řešení vozu, pro nějž Kardaš navrhl jméno Valuta. Jejich partnerem v Kopřivnici byl Ing. Julius Mackerle (1909–1988), autor koncepce vzduchem chlazeného motoru V8 s označením T 603, jehož detailní řešení vypracoval konstruktér Jiří Klos (1921–2009).

Osmiválec ve sportovní úpravě se od roku 1950 uplatnil v závodních monopostech T 607 a v základním provedení měl být určen pro vojenské terénní automobily řad T 803, T 804 a T 805, z nichž se nakonec dostala do výroby jen lehká nákladní „osm-setpětka“.



Tato Kardašova kresba doprovázela zprávu o vývoji T 603 z května 1954



Maketa automobilu Tatra 603, zhotovená v Kopřivnici během zimy 1954–1955



Maketa v měřítku 1:1 měla na zádi „ploutev“ připomínající tradici Tatry 87

Během roku 1953 Tatrováci opakově lobbovali u vládních činitelů, mimo jiné předváděním vozu Tatraplan vybaveného osmiválcem T 603. Dosud odmítavý postoj ministerstva strojírenství pomohl změnit náměstek sovětského ministra automobilového průmyslu Pobědonoscev, který při jednáních v Praze podpořil plán na výrobu velkého osobního vozu Tatra.

V lednu 1954 dostala Tatra z ministerstva strojírenství příkaz, aby urychlěně zkonstruovala velký služební automobil. Termín byl šibeniční: do konce roku 1954, navíc zadání počítalo s šestimístným vozem vybaveným osmiválcovým motorem o obje-

mu 3,6 l. Z Prahy do Kopřivnice putovaly veškeré dosud zpracované materiály a výkresy a Ing. Mackerle dostal za úkol vyjednat kompromis umožňující realizaci stávajícího projektu s motorem V8 o objemu 2,5 l. Ještě v květnu 1954 v dokumentu nazvaném „Zpráva o projektu velkého osobního vozu T 603“, pod nímž byly podepsány Vladimír Popelář a Ing. Julius Mackerle, byly uváděny následující parametry: rozvor náprav 2750 mm, rozchod vpředu 1350 mm a vzadu 1400 mm, délka 4800 mm, šířka 1880 mm a výška 1520 mm.

Pohotovostní hmotnost budoucího vozu neměla překročit 1200 kg, z celkové hmot-



První prototyp

automobilu

Tatra 603 se poprvé objevil na veřejnosti v září 1955

nosti 1700 kg mělo připadat 780 kg na přední a 920 kg na zadní nápravu v poměru 45,8:54,2 %. Osmiválec o objemu 2545 cm³ měl dávat výkon 85 k (63 kW) při 4500 min⁻¹.

„Aby akcelerace vozu a spotřeba se alespoň vyrovnaly vozu T 600 s motorem 603, je bezpodmínečně nutné udržet váhu vozu dle plně vybaveného pod 1200 kg,“ zdůrazňovali autoři zprávy.

Pod tlakem shora však záhy museli ustoupit, budoucí vůz přibral na rozměrech i na hmotnosti. V této fázi také původní Kardausovy linie přepracoval designér Zdeněk Kovář (1917–2004), pedagog uměleckoprůmyslové školy v Uherském Hradišti. Karoserie dostala korupulentnejší tvary, aby působila honosnějším a prostornějším dojmem. Délka vozu přitom přerostla pětimetrovou hranici a pohotovostní hmotnost se přiblížila k hodnotě 1500 kg. V zimě 1954–1955 vznikla dřevěná maketa vozu T 603 v měřítku 1:1, jejíž zádi zdobila rozměrná „ploutev“ připomínající Tatru 87. Při stavbě prototypu se už tento archaický prvek neuplatnil.

První prototyp „šestsettrojky“ vyjel na silnice v létě 1955 a veřejnosti se opakově představil v září téhož roku. Vedl peloton motocyklistů na start závěrečné rychlostní

Zadní partie
karoserie prvního
prototypu T 603
ještě neměla definiti-
vní tvary



Vozy Tatra 603 ročníku 1956 dostaly zvětšená a klenutější zadní okna



Palubní deska předsériového automobilu Tatra 603 v provedení z roku 1956



zkoušky XXX. Mezinárodní šestidenní motocyklové soutěže v Gottwaldově (Zlín), krátce se objevil na Výstavě československého strojírenství v Brně a poté také na výstavce pořádané pod názvem „Nová technika ve strojírenství“ na výstavišti v Praze-Holešovicích, tehdejším Parku kultury a oddechu Julia Fučka.

Prototyp měl dvoudílné čelní sklo, kryty zadních kol a menší zadní okna než pozdější finální verze. Při rozvoru náprav 2750 mm a rozchodu kol 1420 mm vpředu a 1400 mm vzadu byl dlouhý 5065 mm,

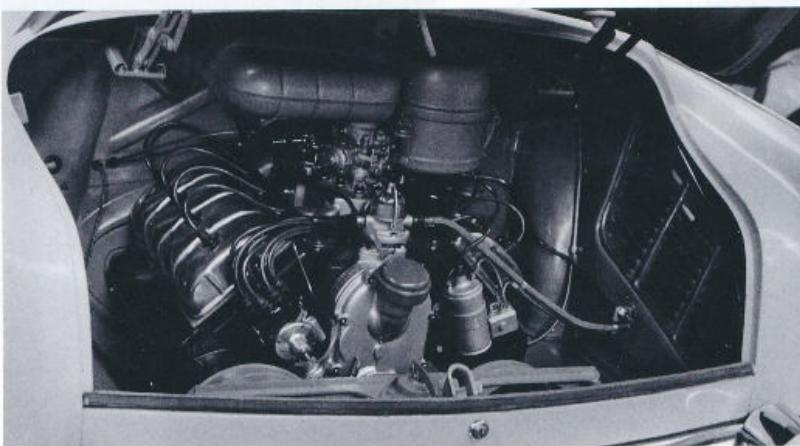
široký 1900 mm a vysoký 1550 mm. Vyžadoval pohotovostní hmotnost těsně pod hranicí 1500 kg, z celkové hmotnosti 2000 kg připadal 940 kg na přední a 1060 kg na zadní nápravu v poměru 47:53 %.

Za zadní nápravou uložený vzduchem chlazený motor V8 s rozvodem OHV dával z objemu 2545 cm³ výkon 100 k (74 kW) při 4800 min⁻¹, směrem kupředu na něj navazovaly rozvodovka a čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou u volantu. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední



Tatra 603 na II. výstavě československého strojírenství v září 1956 v Brně

Vzadu uložený vzduchem chlazený motor V8 měl zpočátku objem 2545 cm³



na šikmých klikách doplněných svislými vzpěrami MacPherson, zadní na výkvných polonápravách vedených podélnými rámami. Pérovaní obstarávaly vpředu i vzadu vinuté pružiny, na všech čtyřech kolech byly bubnové brzdy. Na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 6,50 – 15 dosahovala Tatra 603 největší rychlosti 160 km/h a průměrně spotřebovala 12 až 13 l benzínu na 100 km. V přidi uložená palivová nádrž měla objem 55 l.

Během roku 1956 bylo ručně smontováno devět automobilů T 603 s děleným čelním sklem a nově tvarovanými rozměrnějšími zadními okny. V září 1956 se „šestsettrojka“ stala jedním z lákadel II. výstavy československého strojírenství v Brně. Měla šedofialovou barvu pontonu, červenofialovou střechu a čalounění interiéru v kombinaci zelené a béžové.

Poslední z devíti vozů, tentokrát v decentním černém laku, obdržel v prosinci 1956 jako dar ke svým dvaasedmdesátým (a posledním) narozeninám prezident republiky Antonín Zápotocký (1884–1957). Zároveň bylo oficiálně ohlášeno zahájení sériové výroby automobilů Tatra 603, k němuž však fakticky došlo až na jaře 1957. Ale o tom až zase příště. ■