



Prototyp sedanu
Tatra 603 A byl v roce 1962
zhotoven v jediném exempláři

S PÍSMENEM A

JAN TUČEK | Foto: archivy Tomáše Hyana a autora

V létě roku 1960 se začaly rodit plány velké modernizace vozu Tatra 603. Zatímco podvozek a poháněcí ústrojí měly zůstat bez větších změn, karoserie měla být zcela nová. Z řady návrhů byl vybrán ten, který vytvořil Ing. arch. Otakar Diblík. Projekt dostal označení Tatra 603 A.

Z počátku práce probíhaly v konstrukční kanceláři automobilky Tatra v Praze na Smíchově, stavba makety nového vozu v životní velikosti už se odehrávala v Kopřivnici. Maketa v měřítku 1:1, dokončená na jaře 1961, byla až na detaily věrným předobrazem budoucího automobilu.

Měl podobu sedanu v lehce americkém stylu té doby, s přídí ozdobenou dvěma páry kruhových světlometů umístěnými u okrajů čela karoserie v oválných blocích spolu s blikači. Zaoblená střecha kabiny končila rozumným neděleným oknem, za nímž následovala stupňovitá záď. Přes celou šířku zadního čela karoserie se táhl světlý pás.

Přední i zadní nárazník se obešly bez přidavných členů, decentně zaoblené boky

pontonu byly sice u makety – podobně jako u „šestsettrojky“ – ozdobeny krátkými lištami na předních blatnících a bočními lištami se zalomením ve tvaru blesku před výjezem zadního blatníku, skutečný vůz se však od nich oprostil.

Sedan Tatra 603 A, dokončený v roce 1962, byl postaven na prototypové podvozkové plošině typu T 2-603. Měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, přední na šíkmých klikách doplněných svislými vzepěrami MacPherson a přičným stabilizátorem, zadní na výkyvných polonápravách vedených podélnými rameny. Pěrování všech čtyř kol obstarávaly vinuté pružiny.

Při jízdních zkouškách tovární řidiči unikátní Tatru 603 A pořádně prohnáeli





Vůz měl hřebenové řízení, jež mezi krajními polohami vyžadovalo 2,5 otáčky volantu, brzdy byly na všech čtyřech kolech bubnové, patnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 6,70 – 15. Náhradní kolo bylo přistupné zvenku po sklopení krytu pod předním nárazníkem.

Za zadní nápravou uložený vzduchem chlazený motor V8 o objemu 2472 cm³ s rozvodem OHV byl typu T 603 H, se stupněm komprese zvýšeným na 8,2 dával výkon 105 k (77 kW) při 4800 min⁻¹. Směrem kuředu na osmiválec navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka ovládaná řadicí pákou u volantu.

V přídi uložená palivová nádrž o objemu 60 l měla nalévací hrdlo přistupné zvenku, po odklopení kruhového krytu umístěného nahore na pravém předním blatníku. Sériová „šestsettrojka“ se této výmožnosti dočkala až na podzim 1966.

Pětimístný sedan Tatra 603 A měl rozvor náprav 2750 mm a rozchod kol 1460 mm vpředu a 1400 mm vzadu. Byl dlouhý 4940 mm, široký 1910 mm a vysoký 1460 mm, takže byl kratší a nižší než „šestsettrojka“. Dosahoval největší rychlosti 160 km/h a spotřeboval 12 až 13 l benzínu na 100 km.

Tatra 603 A na náměstí Osvobození v Kopřivnici (dnes náměstí T. G. Masaryka). Tvary 4,9 m dlouhého sedanu navrhl Ing. arch. Otakar Diblík (1929–1999)

V roce 1963 absolvoval náročné jízdní zkoušky, mimo jiné i srovnávací s vozem Mercedes-Benz 220 SE. Brzy však bylo zřejmé, že se sériové výrobě nedočká. Po čase jej odkoupil jeden ze zkušebních řidičů, který jej používal v běžném provozu po celá sedmdesátá léta a počátkem let osmdesátých.

Unikátní sedan poté několikrát změnil majitele, postupně chátral a až v novém tisíciletí se dočkal znovuzrození. Velmi náročnou a nákladnou renovaci (nebo spíš rekonstrukci) trvající pět let provedla renomovaná firma Ecorra sídlící v Kopřivnici-Lubině. Veřejnosti se znovuzroze-



V této podobě jezdila Tatra 603 A v běžném provozu v sedmdesátých letech



Typickým prvkem unikátního sedanu byl světelny pás přes celou šíři zádě



Rozestavěný kombi Tatra 603 A v roce 1963 na dvoře kopřivnické automobilky



ná Tatra 603 A představila v lednu 2013 a pamětníci konstatovali, že takhle dokonale nevypadala ani jako zbrusu nová.

Vraťme se ale do roku 1963, kdy vznikl druhý prototyp Tatry 603 A. Původně jej začali v Kopřivnici stavět jako čtyřdveřové kombi s dvoudílnými dveřmi v zádi, poté

byl rozpracovaný vůz předán do Bratislavu, kde jej tamější vývojové středisko automobilky rekonstruovalo na sanitku. Při přestavbě vůz dostal nově tvarovanou střechu bez dřívějšího výstupku a za přední sedadla byla vestavěna přepážka, jež oddělovala sanitní prostor.

Kombi označované jako Station Wagon mělo původně zčásti zvýšenou střechu

Už od počátku bylo zřejmé, že vzhledem k umístění motoru V8 za zadní nápravou nebudou vnitřní rozměry kombi, resp. sanitky ideální. Jen malou útěchou byla opakovaná srovnání s americkým modelem Chevrolet Corvair Lakewood. Toto pětidveřové kombi mělo také vzduchem chlazený motor v zádi, jenže prostorově úspornější plochý šestiválec. Stejně jako sedan i sanitní Tatra 603 A zůstala solitérem. V zádi, opět ozdobené širokým světlenným pásem, měla vodorovně dělené dveře. Jejich menší spodní část se sklápěla dolů do vodorovné polohy, zatímco větší horní díl s rozměrným oknem se vyklápel vzhůru. Podlaha nad motorem byla ve výši téměř 770 mm nad vozovkou, výška od ní k hornímu rámu dveří měla hodnotu pouhých 620 mm, do níž se musela vejít nosítka i s ležícím pacientem. Ten při nakládání do vozu raději neměl zvedat hlavu.

Sanitka měla za řidičem a spolujezdcem přepážku nahoře opatřenou okénkem. Ze zadu na ní byly připevněny dva sklápěcí stolky a blízko středu i tlaková láhev s kyslíkem. V sanitním prostoru se nacházelo třímístné sedadlo s děleným opěradlem, jehož střední díl se dal sklopit ku předu, což umožnilo umístit dovnitř nosítka s pacientem. Složená nosítka měla jinak své místo vpředu v zavazadlovém prostoru.

Sanitní Tatra 603 A (někdy také označovaná T 603 AS) jezdila několik let ve zkušebním provozu v Bratislavě, pak sloužila – už bez sanitní výbavy – jako doprovodný vůz ve vývojovém oddělení kopřivnické automobilky. Údajně najezdila přes 400 tisíc kilometrů.

V osmdesátých letech se dočkala renovace, při níž získala nazpět vzezení záchranářského sanitního vozu s majáčkem na střeše, i když bez původních sirén zasazených do čela karoserie a bez vybavení sanitního prostoru. V této podobě je dodnes k vidění v kopřivnickém muzeu. ■



Z kombi přestavěná sanitní Tatra 603 A jezdila ve zkušebním provozu v Bratislavě



Sklopená střední část opěradla zadního sedadla vytvořila prostor pro nosítka



Také sanitní Tatra 603 A měla na zádi světlenný pás přes celou šířku karoserie