

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

2/2021

65. ROČNÍK

automobil



49,90 Kč / 2,59 €
www.automobilrevue.cz



HISTORIE

- | Flaminio Bertoni
- | Autobianchi 1955–1995
- | 80 let Jeppu

LAND ROVER DEFENDER

PORÁDNÝ OFF-ROAD



CITROËN C4

TRADICE POKRAČUJE



NEPŘEHLEDNĚTE

- | Toyota GR Yaris
- | BMW M340i & M340d
- | Dacia Sandero

TATRA 603

Dlouhověká osmiválcová královna





Hodace Šísky Jankové



Tatra 2-603 se dvěma páry světlometů v provedení z roku 1964

DLOUHOVĚKÁ DÁMA

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

Sériová výroba automobilů Tatra 603 se začala v Kopřivnici rozvíhat na jaře 1957 s tím, že do deseti let měl „šestsettrojku“ nahradit nový typ. Ve skutečnosti se tato lhůta protáhla téměř na dvojnásobek, postupně omlazovaná Tatra 2-603 se vyráběla až do léta 1975.

První sériové vozy Tatra 603 měly v přídi trojici světlometů pod společným třídlíným oválným krytem, malé blikáče na předních blatnících a na obou bocích dole rovnou lištu, jež zahíbala od předních dveří až k zadnímu nárazníku. Zadní blatníky už byly pod lištou lehce vykrojené. Do léta 1957 se montovaly dvoudílné zadní svítily stejné jako na prototypech, od druhé poloviny roku 1957 je nahradily nové, třídílné. Lapače vzduchu na zadních blatnících byly opatřeny čtyřmi žebry.

Nedělené čelní okno bylo vybaveno dvojicí stěračů, z nichž každý měl svůj vlastní motor. Pohybovaly se protiběžně a v klidové poloze ležely šikmo proti sobě u dolního okraje čelního skla. Až od léta 1958 se montovaly stěrače s paralelním pohybem.

Přístrojové desce dominoval půlkruhový rychloměr se stupnicí do 180 km/h, doplněný počítadlem ujetých kilometrů, pod ním byl vlevo palivoměr, uprostřed hodiny a vpravo teploměr oleje v motoru.

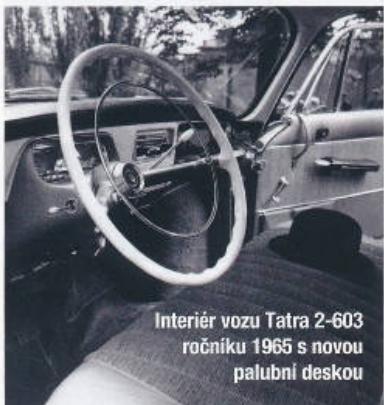
Přední i zadní sedadlo bylo průběžné, vůz byl homologován jako šestimístný. Hlavní zavazadlový prostor pod přední kapotou měl objem 0,36 m³, dalších 0,14 m³ menších zavazadel se vešlo do prohlubně za opěradlem zadního sedadla. Palivová nádrž o objemu 55 l byla vpředu u dělicí stěny, při tankování bylo nutné otevřít víko zavazadlového prostoru. V předních rozích karoserie byly umístěny dva akumulátory

Jeden z prvních sériových automobilů Tatra 603 ročníku 1957





Prototyp modernizované Tatry 2-603 na snímku z roku 1961



Interiér vozu Tatra 2-603 ročníku 1965 s novou palubní deskou

o napětí 6 V, elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V.

Podélneč za zadní nápravou uložený, vzduchem chlazený osmiválec do V s rozvodem OHV měl objem 2545 cm³ a u sériového vozu udával výrobce výkon 95 k (70 kW) při 4800 min⁻¹. Směrem kupředu na motor navazovaly rozvodovka a čtyřstupňová převodovka ovládaná řadicí pákou u volantu. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na šikmých klikách doplněných svislými vzpěrami MacPherson, zadní na výkyvných polonápravách vedených podélnými rameny. Pérování obstarávaly vpředu i vzadu vinuté pružiny. Hřebenové

řízení vyžadovalo 2,5 otáčky volantu mezi krajními polohami.

Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly zpočátku jednookruhové ovládání a obešly se bez posilovače. Patnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 6,70 – 15, náhradní kolo bylo vpředu pod podlahou zavazadlového prostoru, zvenku přístupné sklápěcím víkem.

Vůz s rozvorem náprav 2750 mm a rozchodem kol 1430 mm vpředu a 1400 mm vzadu byl dlouhý 5065 mm, široký 1910 mm a vysoký 1530 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 1470 kg, jeho celková hmotnost měla hodnotu 1960 kg. Dosahoval největší rychlosti 160 km/h a spotřeboval 12 až 14 l benzínu na 100 km.

Koncem roku 1959 byl původní osmiválec T 603 F nahrazen nově upraveným motorem T 603 G se zdvihem zkráceným ze 72 na 70 mm při stejném vrtání 75 mm. Objem motoru se snížil na 2472 cm³, výkon 95 k (70 kW) při 4800 min⁻¹ zůstal nezměněný, stejně jako největší točivý moment 155 N.m při 3000 min⁻¹.

V roce 1960 výroba „šestsettrojek“ poprvé překonala tisícovku na 1220 kusů, o rok později dosáhla rekordních 1332 vozů a i v roce 1962 zůstala nad hranicí 1300 exemplářů.



Tatra 603 vystavená v září 1959 na strojírenském veletrhu v Brně

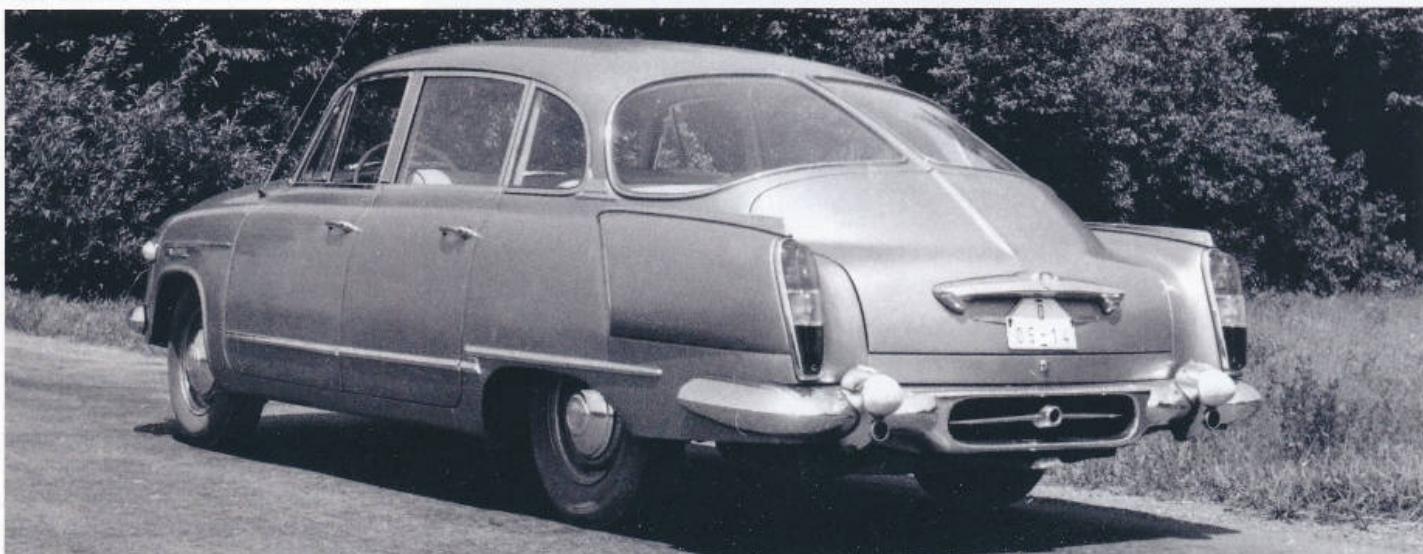
V září 1962 byla na brněnském veletrhu vystavena modernizovaná Tatra 2-603 se širší maskou osazenou dvěma páry kruhových světlometů a většími zadními světly, její sériová výroba však začala až koncem roku 1963.

Měla rozšířený rozchod kol, přičný stabilizátor přední nápravy a inovovaný motor T 603 H se zvýšeným stupněm komprese, který z objemu 2472 cm³ dával výkon 105 k (77 kW) při 4800 min⁻¹ a největší točivý moment 167 N.m při 4000 min⁻¹. Zvenku je prozrazovala dvojice výfukových rour kruhového průřezu místo dřívější jediné s plochou koncovkou.

Tatra 2-603 dostala novou palubní desku s měkce obloženými hranami, osazenou obdélníkovým sdrženým přístrojem, dále nový kryt sloupku řízení, volant se zapuštěnou hlavou a novou spínací skříňku – motor se nyní spouštěl otočením klíčku, a ne tlačítkem jako dříve. Na oknech předních dveří přibyla výklopná trojúhelníková okénka.

V únoru 1965 byl při příležitosti podnikové konference Komunistické strany Československa v kopřivnické automobilce představen modernizovaný vůz Tatra 3-603. Měl širší masku s páry světlometů daleko od sebe, čelní okno zvýšené o 60 mm, boční lištu táhnoucí se od předního blikáče

Nově upravená záď prototypu T 2-603 s velkými zadními světly





Prototyp T 3-603 (vlevo) s novou přídí a vyšším čelním sklem (1965)



Tatra 2-603 modelového roku 1969 s ozdobným T na přední kapotě



k nově tvarovanému lapači vzduchu na zadním blatníku a řadu dalších změn.

Označení T 3-603 nebylo nikdy oficiálně zavedeno, až do konce výroby zůstalo T 2-603 a nové prvky se dostávaly do série postupně během následujících let.

V září 1966 byla v Brně vystavena Tatra 2-603 model 1967 se zvýšeným čelním

oknem a prodlouženými rameny stěračů, oranžovými blikáči a nově tvarovanými lapači vzduchu na zadních blatnících. Měla ještě stávající masku, ale nově tvarované víko zavazadlového prostoru s negativním prohledem a ozdobnou lištou tvaru T.

Palivová nádrž s objemem zvětšeným na 60 l měla nalévací hrdlo přístupné zvenku,

Počínaje modelem 1968 měla T 2-603 nové víko motorového prostoru

umístěné pod odklápacím kruhovým krytem před pravým spodním okrajem čelního skla. Brzdy byly nadále bubnové, ale nově doplněné podtlakovým posilovačem.

V září 1967 měla v Brně premiéru Tatra 2-603 model 1968 s maskou již zmíněného prototypu T 3-603, nově tvarovaným víkem motorového prostoru a novými nárazníky doplněnými svislými členy. Součástí standardní výbavy se staly bezpečnostní pásky pro řidiče a spolujezdce vpředu, vůz byl přetypován na pětimístný. Dlouho slibované kotoučové brzdy se na všechna čtyři kola sériových vozů T 2-603 začaly montovat v lednu 1970.

V roce 1972 dosáhla produkce „šestsetrojek“ absolutního rekordu 1671 kusů, v období 1971 až 1973 se stále pohybovala nad hranicí 1600 vozů ročně. Poslední výraznější inovace následovala v září 1973, kdy Tatra 2-603 jako první v tuzemsku vyráběný automobil dostala bezkontaktní elektronické zapalování PAL-Magneton. Od léta 1974 už finální montáž automobilů Tatra 2-603 neprobíhala v Kopřivnici, ale v nedalekém Příboru. Tam také v srpnu 1975 fotografovali poslední z 20 422 „šestsetrojek“. ■



V této podobě se modernizovaná Tatra 2-603 vyráběla do léta 1975