



## Vývojové změny a postupná modernizace Tatry 603

Automobily Tatra 603 je možné identifikovat podle výrobních čísel. Číslo motoru je vyražené na levé straně u nalévacího hrdla oleje. Skládá se z označení typu motoru (Tatra F, G nebo H), výrobního čísla motoru, označení motoru určeného na přímou montáž do automobilu (50) nebo jako náhradní díl (51, 52), údajů o vrtání válců (75) a roku výroby. Příklad: T 603 G.7123.50.75.63. Motory T 603 H vyráběné s rekonstruovaným rozvodem měly za výrobním číslem znak 1: např. T 603 H.10567.1.50.75.73.

Označení vozidla na výrobním štítku v zavazadlovém prostoru obsahovalo typ (T 603 nebo T 2-603) a pořadové číslo. Oba dva základní modely se číslovaly od 11, čísla 1 až 10 měly zkušební prototypy. Číslo karosérie bylo vyražené na samostatném štítku v motorovém prostoru. Každá série měla vlastní pořadová čísla.

V průběhu dvou desetiletí trvající výroby docházelo ke změnám na karosérii a mechanických částích, vynucených vývojem a praktickými zkušenostmi. Úpravy byly zaměřené na zvyšování kvality a životnosti vozidla a vzhledovou modernizaci.

Po vyrobení ověřovací série prvních 100 kusů, Tatra 603 podstoupila pět podstatných vývojových etap:

1. etapa – vozidla s výr. č. 101–680
2. etapa – vozidla s výr. č. 681–1200
3. etapa – vozidla s výr. č. od 1201
4. etapa – vozidla označená od roku 1962 jako Tatra 2-603
5. etapa – vozidla označená jako Tatra 2-603 model 66, 67, 68, 69 a 69/II.



*Na montáži Tatry 603 se podílely také ženy*

## Modelový rok 1957

### Motor

Typ:	Tatra 603 F
Pracovní způsob:	čtyřdobý benzínový, rozvod OHV, uložený vzadu
Počet válců:	osm - ve dvou řadách do V v úhlu 90°
Chlazení:	vzduchem, dvěma axiálními ventilátory po obou stranách
motoru s automatickou regulací provozní teploty	
Vrtání x zdvih:	75 x 72 mm
objem válců:	2545 cm <sup>3</sup>
Stupeň komprese:	6,2
Výkon:	95 k/69,9 kW při 4800 ot/min
Trvalý výkon:	70 k/51,5 kW při 4100 ot/min
Točivý moment:	158 Nm při 3000 ot/min
Časování ventilů:	SO 15° před HÚ SZ 55° za DÚ VO 50° před DÚ VZ 20° za HÚ
Vůle ventilů za studena:	sací 0,10 mm, výfukový 0,15 mm
Karburátory:	dva dvojité spádové zn. Jikov 30 SSOP
Počet difuzorů:	2
Průměr difuzorů:	19 mm
Trysky hlavní:	135
Trysky chodu naprázdno:	62
Trysky akcelerační:	42
Trysky obohacování:	50
Trysky sytiče:	225
Trysky obtokové:	62
Vzdušník hlavní:	480
Vzdušník chodu naprázdno:	390
Vzdušník sytiče:	4,5
Jehlový ventil plaváku:	Ø 2 mm
Palivové čerpadlo:	membránové mechanické
Čistič vzduchu:	olejový
Tlumič sání:	sdužený s čističem vzduchu
Mazání motoru:	oběžné tlakové se zubovým čerpadlem
Čistič oleje:	plnopřítokový se síťovou vložkou
Chladič oleje:	2x trubkový přetlakový
Nejvyšší teplota oleje:	115° C
Provozní tlak oleje:	4,5 kg/cm <sup>2</sup>
Čistič paliva:	v palivovém čerpadle se síťovou vložkou



*Oblíbený způsob prezentace velikosti úložného prostoru*

### Elektrické příslušenství

Zapalování:	bateriové, napětí 12 V, s automatickou regulací předstihu
Pořadí zapalování:	1-3-6-2-7-8-4-5
Baterie:	2 x 6 V/82 Ah
Zapalovací svíčky:	PAL 14-175
Vzdálenost elektrod svíček:	0,5-0,7 mm
Rozdělovač:	PAL Magneton 02-9208.305
Pohon rozdělovače:	od vačkového hřídele
Vzdálenost kontaktů přerušovače:	0,15-0,25 mm
Regulace předstihu:	13° PHÚ
Zapalovací cívka:	PAL Magneton CED 01/12 V
Dynamo:	PAL Magneton 12 V/200 W, ukostřený + pól (později - pól)
Startér:	PAL Magneton 09-9144.17-12 V/1,8 k

### Spojka

Druh:	třecí pružinová suchá
Počet a průměr kotoučů:	1, Ø 222 mm
Způsob ovládání:	vypínání spojky nepřímé, kapalinové

### Převodové ústrojí

Převodovka:	mechanická s čelními ozubenými koly se šikmým ozubením, řazené zubovými spojkami, s cloněnou synchronizací
Ovládání:	s přímým řazením
Počet rychlostních stupňů:	4 + Z
Převodové poměry:	I–3,545, II–2,265, III–1,450, IV–0,960, Z–3,428
Způsob pohonu hnací nápravy:	ozubenými koly
Celkové převodové poměry na jednotlivé rychlostní stupně:	I–14,54, II–9,29, III–5,95, IV–3,14, Z–14,05
Nejvyšší rychlosti a stoupavost	
I. převodový stupeň:	43 km/h, 42 %
II. převodový stupeň:	68 km/h, 25 %
III. převodový stupeň:	106 km/h, 14 %
IV. převodový stupeň:	160 km/h, 6 %
V. převodový stupeň:	45 km/h, 43 %

### Řízení a nápravy

Druh řízení:	přímé, hřebenové s pastorkem a ozubenou tyčí
Převod:	15,5
Náprava přední:	nepoháněná, samostatně montovaná vlečená kliková, s nezávisle zavěšenými koly
Odpružení:	nezávislé, vinutými pružinami, s příčným stabilizátorem
Tlumiče:	teleskopické kapalinopneumatické U 26 x 185
Počet otáček volantu k dosažení celkového rejdu:	2,5
Velikost rejdu vpravo a vlevo:	venkovní kolo 26°, vnitřní kolo 32°
Náprava zadní:	hnací, dělená, s dvěma kyvadlovými polonápravami
Odpružení:	nezávislé, vinutými pružinami
Tlumiče:	teleskopické kapalinopneumatické P 36 x 175
Převod v hnací nápravě:	4,1
Diferenciál hnací nápravy:	kuželový



### Kola, pneumatiky, geometrie náprav

Celkový počet kol	(včetně náhradního): 5
Umístění náhradního kola:	vpředu pod zavazadlovým prostorem
Ráfky:	4,50 E-15
Pneumatiky:	6,50-15 Barum Ideal Perlon nebo 6,70-15 Barum Extra Sport
Tlak v pneumatikách:	vpředu 2,00-2,20 at, vzadu 2,30-2,50 at
Geometrie přední nápravy:	sbíhavost kol: 3 mm±0,5
Odklon kol:	1°30'±30'
Příklon čepu:	8°30'±30'
Záklon čepu:	4°±30'



*Dvojbarevná verze (s bílou střechou) Tatra 603 s přidavnými mlhovými reflektory, ale bez boční lišty za předními ukazateli směru (1958)*

### Brzdy

Provozní:	kapalinové, bubnové, dvouokruhové, působící na všechna kola
Průměr hlavních brzdových válců:	19 mm
Průměr brzdových bubnů:	275 mm
Celková účinná brzdná plocha:	1270 cm <sup>2</sup>
Nouzová:	mechanická, bubnová, působící na zadní kola

### Karosérie

Druh:	samonosná, celokovová, uzavřená, proudnicového tvaru
Počet dveří:	4
Počet a provedení sedadel:	6, přední a zadní průběžná, čalouněná, s možností lůžkové úpravy
Šířka sedadel:	1460 mm
Světlá výška nad sedadlem:	vpředu 950 mm, vzadu 920 mm

### Rozměry, náplně a hmotnosti

Délka x šířka x výška:	5065 x 1910 x 1550 mm
Rozvor náprav:	2750 mm
Rozchod kol:	vpředu 1430 mm, vzadu 1400 mm
Světlá výška:	210 mm
Objem zavazadlového prostoru:	vpředu 361 l, vzadu 142 l
Nejmenší průměr zatáčení:	14 m
Náplně:	nádrž paliva 55 l (z toho rezerva 7 l) Motorový olej: 6,8 l, typ M6AD Olej v převodovce a rozvodovce: 3,5 l, typ PP90 Olej v čističi vzduchu: 0,4 l Olej v převodce řízení: 0,25 l, typ PP90 Olej v předních tlumičích: v každém 0,69 l Olej v zadních tlumičích: v každém 0,3 l Kapalina v brzdové soustavě: 0,74 l, typ Syntol HD 190 Kapalina v ovládacím zařízení spojky: 0,14 l
Pohotovostní hmotnost:	1470 kg
Užitečné zatížení:	490 kg
Tlaky plně zatíženého vozidla:	na přední nápravu 880 kg na zadní nápravu 1080 kg





### Rychlosti a spotřeba

Maximální rychlost:	160 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	20 s
Brzdná dráha:	12 m z rychlosti 50 km/h, 55 m z rychlosti 100 km/h
Spotřeba paliva:	13 l/100 km
Spotřeba oleje:	0,12 l/100 km
Hodinová spotřeba nezávislého topení:	270–300 cm <sup>3</sup>

## Těžkosti při zavádění sériové výroby

Prototyp Tatry 603 vzbudil nejen zájem veřejnosti, ale především zájem orgánů státní správy o pohodlný automobil vhodný na rychlé cestování. Tatry 87 dosluhovaly, Tatraplan nebyl příliš prostorný a už se nevyvráběl a pro řídicí aparát na úrovni krajů a okresů musela stačit Škoda 1201 nebo sovětská Poběda. Ministerstvo tedy udělilo výjimku a povolilo sériovou výrobu Tatry 603 bez schválení prototypu komisí.

Automobilka Tatra zápasila s nebývalými těžkostmi. Bylo potřebné zaškolit kvalifikované pracovníky, kteří více než 5 roků, po ukončení produkce Tatraplanu, neměli praxi s montáží osobních automobilů. V podnikových novinách Tatrovák na podzim 1956 se často vzpomínala nedostatečná příprava náběhu výroby T 603 v útvaru hlavního technologa, těžkosti se zásobováním materiály a součástkami (rychloměry, hodiny, teploměry a benzínoměry z n.p. PAL Kbely, popelníky a zpětná zrcátka z družstevního kovopodniku Zampra Praha a n.p. Brusírny plochého skla Praha, nedostatek ohýbaných skel byl dočasně řešený montáží lepených skel polozrcadlové jakosti, atd.) i provozní problémy.

Karosářské výlisky se zhotovovaly tahem na dřevěných nástrojích a dohotovovaly se ručně, což



*Záběr z montáže T 603 s výrobním číslem 143 na podzim 1957*

způsobovalo značné rozměrové rozdíly mezi jednotlivými karosériemi. I když se ve vývojovém oddělení zhotovily tři kompletní vozy bez jakýchkoliv výlisků, při sériové výrobě je nutné jednotlivé části produkovat hotově, včetně doplňků a ozdob v surovém stavu, před úpravou povrchu. Kontroly z hlavní správy ministerstva strojírenství tlačily na termíny a dali příkaz karosérie lakovat. V karosárně bylo takto připraveno 22 karosérií, na které nepasovaly ozdobné lišty a vnitřní vybavení. Problém způsoboval i nedostatek povrchově upraveného plechu na výrobu chromovaných

dílčů a vhodné mosazné pájky, v závodě chyběl nejen kyslík a plyn na sváření, ale také žárovky na osvětlení pracoviště, pájkovačky 300 a 500 W. Dílny karosárny nebyly vybavené vhodnými pracovními stoly a regály, které si pracovníci zhotovovali na úkor plánu. Zvýšený stav zaměstnanců neměl ani skříňky v šatnách, v dílnách se slabě topilo. Nakonec se z plánovaných 70 kusů mělo zkompletovat 22, v roce 1956 se však vyrobilo jen 10 kusů.

*Výňatek z článku „Úkol Tatra 603 musí být splněn!“ v podnikových novinách Tatrovák č. 40/1956: „...Vzhledem k velkému nadšení našich zaměstnanců a zájem o výrobu T 603 se předpokládalo, že i přesto, že výroba nebude dostatečně technologicky připravena, budeme schopni již v roce 1956 šestsettrojky dodávat. Z počátku zdál se nám všem plán 70 vozů, zařazených do letošního roku, malý. Nyní však již tento vůz je ve výrobě a praxe ukazuje, že je třeba vyvinout maximální úsilí všech zaměstnanců, zejména v dílnách, které jsou na výrobě zainteresovány, aby úkol byl splněn. Velkým nedostatkem je, že dílovedoucí soudruh N. nepřipravil nutné termíny, na které by zaměstnanci mohli uzavřít socialistické závazky. Ve středisku soudruha M., přestože je velká zima, neboť v nové dílně u kalírny není zavedeno topení, je nutno, aby se zaměstnanci lépe a tepleji oblékali do doby, než bude topení zavedeno...“*

*V roce 1956 v ČZM Strakonice vyrobili první sérii skútrů Čezeta. Vyšla vyhláška ministerstva dopravy č. 145 o provozu na cestách. Jawa představila prototyp mopedu Jawetta. Ze 14 276 prodaných osobních automobilů 3594 kusů připadlo soukromým osobám.*

Prvnímu testu Tatru 603 podrobil v září 1957 Technický odbor Ústředního automotoklubu Svazarmu na trase Praha-Kopřivnice a v okolí Kopřivnice. Celkově auto absolvovalo více 1400 km a dosáhlo těchto výkonů: maximální rychlost 163 km/h, zrychlení 0–400 m za 22 sekund, spotřebu 12 l/100 km při rychlosti 100 km/h resp. 14,6 l/100 km při 120 km/h. Vozidlu byly vytknuty některé nedostatky (řešení detailů interiéru, nepřesné přístroje, málo místa na předních sedadlech, vnitřní hluk, nepřesné řazení rychlostí) a navrhnuté zvýšení zdvihového objemu motoru až na 3,5 l a výkonu na 150 k, aby Tatra 603 byla porovnatelná s automobily západoevropské provenience.

Tatry 603 se zpočátku dodávaly v těchto barvách: černá, bílá, světlá fialková, zelená střední a červená, resp. ve dvojbarevné kombinaci: červená-béžová střecha, červená-bílá střecha, žlutá-červená střecha, světlomodrá-bílá střecha.

*První sériovou Tatru 603 si v den svých 72. narozenin, ve středu 19. prosince 1956, převzal na Pražském hradě prezident ČSR Antonín Zápotocký. V rozhovoru konstatoval, že bylo na škodu, že v Tatře přerušili výrobu osobních automobilů a ztratili tak kontakt se světovým vývojem. Zástupcům podniku potom na památku věnoval jednu ze svých knih, „O socialistickém soutěžení a mzdové politice“, s vlastnoručním podpisem...*





Během návštěvy N. S. Chruščeva v Bratislavě v létě 1957 hrála Tatra 603 „třetí housle“. Kolonu vedl přehlídkový kabriolet Mercedes-Benz 770 s karosérií z Karosy Vysoké Mýto, za ním je Škoda VOS.

Úryvky z reportáže uveřejněné v podnikovém periodiku Tatrovák č. 50/1956:

*Když podnikový ředitel soudruh Kraus předal soudruhu presidentovi klíče od vozu, viděli jsme, že soudruh Zápotocký se domnívá, že jde jen o nějaký symbolický dar, a když po dotazu zjistil, že T 603 stojí na nádvoří, projevil přání vůz si prohlédnout. Vůz se mu velmi líbil. Řekl, že se těší na rychlou jízdu a tázal se, jakou rychlost tato šestsettrojka dosáhne. Když slyšel, že 170 km za hodinu, obrátil se na svého řidiče, který také byl přítomen, a ptal se ho: „A jak rychle vy se mnou budete jezdit?“ Ten*

*soudruh mu odpověděl, že podle předpisů, že co by tomu řekli dopravní strážníci v Praze, kdyby chtěl jezdit jako Pavelka.*

*Pak se soudruh president rozloučil s každým a odešel nahoru, kde už na něho čekali další gratulanti a návštěvy. Jak velký zájem o naši práci měl, svědčí ta skutečnost, že nám ze svého vzácného času věnoval více než hodinu. Za chvíli jsme byli poctěni ještě jednou vzácnou návštěvou. Přišla také soudružka Zápotocká prohlédnout si vůz. I jí se moc líbil, jen poukázala na to, že ty syté zelené záclonky na zadním skle by měly být raději v nějaké jiné, tlumenější barvě.*



*V prosinci 1956 si první sériovou Tatru 603 převzal prezident ČSR Antonín Zápotocký*



*Setkání aerodynamiky – Tatra 603 a stíhačka MiG-15*



*Večerní idylka se dvěma Tatrami 603*

