

# Obsah

Úvodem . . . . .	7
Předchůdci Tatry 603 . . . . .	8
Typové označování . . . . .	10
Sportovní kupé JK 2500 . . . . .	14
Kdo stál u zrodu Tatry 603? . . . . .	14
Tvůrci designu karosérie . . . . .	15
Přijíždí Tatra 603. . . . .	17
Technické údaje automobilu Tatra 603 . . . . .	23
Výrobní čísla vozidel . . . . .	29
Technické údaje Tatry 603 (1957) . . . . .	30
Motor . . . . .	30
Převodové ústrojí . . . . .	31
Spojka . . . . .	31
Elektrické příslušenství . . . . .	31
Brzdy . . . . .	32
Kola, pneumatiky, geometrie náprav. . . . .	32
Řízení a nápravy . . . . .	32
Rychlosti a spotřeba. . . . .	33
Rozměry, náplně a hmotnosti . . . . .	33
Karosérie . . . . .	33
Obsluha a údržba Tatry 603 (1958). . . . .	34
Sériová výroba a počáteční těžkosti . . . . .	36
Modernizace Tatry 603 . . . . .	38
Porovnání základních parametrů automobilů Chevrolet Corvair a Tatra 603. . . . .	45
Tatra 2-603. . . . .	47
Základní nastavení každého z karburátorů Jikov 30 SSOP . . . . .	48
Další modernizace T 2-603 . . . . .	53
Model 66 . . . . .	54

Model 67 . . . . .	56
Model 68 . . . . .	57
Model 69 . . . . .	59
Technické údaje automobilů Tatra 2-603. . . . .	64
Tatra 603 A s „americkým“ designem . . . . .	66
Prototypy a sportovní verze . . . . .	66
Technické údaje automobilu Tatra 603 A (1962) . . . . .	67
Tatra 603 A, 603 X a užitkové varianty z Bratislavy . . . . .	69
Tatra 603 MB . . . . .	69
Tatra 603 NP . . . . .	71
Sanitní vůz T 603 A. . . . .	71
Technické údaje Tatra 603 MB . . . . .	71
Tatra 603 X. . . . .	72
Tatra 603 X2 – začátek spolupráce s karosárnou Vignale. . . . .	74
Technické údaje automobilu Tatra 603 X-5 (1966) . . . . .	74
Návrhy karosárny Stile Italia a výkonnější motory Conrero. . . . .	75
Sportovní verze Tatra 603 . . . . .	76
Maratónské Tatra . . . . .	80
Motory T 603 ve sportovních a závodních automobilech. . . . .	85
Motory T 603 v obrněných automobilech . . . . .	87
Motory T 603 ve stabilních strojích . . . . .	89
Ventily a pružiny ventilů . . . . .	90
Rozměry válců. . . . .	90
Automobily Tatra 603 v dnešním provozu . . . . .	90
Písty. . . . .	91
Vačková hřídel . . . . .	91
Rozvodovka . . . . .	92
Setrvačnická spojka . . . . .	92
Klíková hřídel . . . . .	92
Ojnice . . . . .	92
Pístní kroužky . . . . .	92
Odpružení a tlumiče . . . . .	93
Karburátor . . . . .	93

Spojka . . . . .	93
Kola a pneumatiky. . . . .	94
Brzdy . . . . .	94
Přední náprava a řízení. . . . .	94
Elektronické zapalování PAL Magneton. . . . .	95
Elektrické zařízení a příslušenství . . . . .	95
Osvětlení na vozidle . . . . .	96
Kontrolky na přístrojové desce . . . . .	97
Zapojení pojistek ve dvanáctipólové pojistkové skříňce (zleva doprava) . . . . .	98
Tatra 603 coby veterán. . . . .	100
Kluby sběratelů . . . . .	101
Nevšední přestavby Tatry 603 . . . . .	102
Reklamní předměty a T 603 . . . . .	104
Prospekty a firemní fotografie . . . . .	106
Filmy . . . . .	106
Modely Tatry 603 . . . . .	107
ITES, KOH-I-NOOR HARDTMUTH, Trhové Sviny . . . . .	107
IGRA, výrobní družstvo, Praha . . . . .	107
Směr, výrobní družstvo, Praha . . . . .	107
Elmes, VEB Vereinigte Südthüringer Spielzeugwerke, Eisfeld, NDR. . . . .	108
Ecorra, Kopřivnice-Lubina . . . . .	108
Hynek Knopp, Chotěšov. . . . .	108
Kovap, výrobní družstvo, Náchod. . . . .	108
V & V Model, Varnsdorf . . . . .	108
Ixo, Čína. . . . .	108
Poštovní známka . . . . .	108
Literatura . . . . .	109
Rejstřík . . . . .	110
Nabídka odborné literatury . . . . .	113
Příloha . . . . .	121

**Vážený soudruhu!**

Vzhledem k tomu, že Vám řádnou příručku budeme moci dodat po obdržení z tiskárny zvláště ve II. pololetí měsíce března t.r., předáváme Vám zatím technické, seřizovací a montážní údaje o automobilu Tatra 603 a složku, obsahující minimální údaje, nutné k obsluze vozidla.

**Každý den před jízdou:**

Zjistíme stav a podle potřeby doplníme olej v motoru.

Zjistíme stav paliva v palivové nádrži a zběžnou prohlídkou se přesvědčíme, je-li vůz v pořádku.

Odposloucháme chod zahřátého motoru, neozývají-li se nezvyklé zvuky (klepání ventilů, ložisek nebo pístních čepů, hlučení rozvodu apod.)

V zimě po 1000 - 1500 km jízdy; v létě po 1500 - 2000 km :

Vyměníme olej v motoru.

Při každé výměně a před plněním oleje jiného druhu propláchneme motor nejméně třemi litry.

Při zabíhání nového nebo opraveného vozu do ujetí prvních 2000km měníme olej v motoru v kratších lhůtách.

**Při každé druhé výměně oleje:**

Vymontujeme a vyčistíme síťovou vložku, čističe oleje.

Vyměníme olej v čističi vzduchu.

Čisticí vložku a pouzdro čističe vymyjeme benzínem.

Zjistíme stav a podle potřeby doplníme brzdovou kapalinu ve vyrovnávací nádržce v předním zavazadlovém prostoru.

Zjistíme stav všech pneumatik a zkontrolujeme tlak vzduchu.

**Pneumatiky hustíme:**

pro jízdu na silnici:

přední: 2,0 atp

zadní: 2,3 atp

pro jízdu na dálnici:

2,2 atp

2,5 atp

Přezkoušíme a podle potřeby seřídíme brzdy - nožní i ruční.

**Po 6250 km jízdy:**

Promažeme ložisko hřídele rozdělovače.

Pod vozem promažeme mazacím lilem.

Kulový kloub, spojující levou a pravou řídicí páku s řídicí tyčí.

Kulový závěs levého a pravého suvného ramena.

Na všech mazacích místech, mazaných mazacím lilem, jsou stejné mazací hlavice.

Zkontrolujeme a podle potřeby seřídíme vůli ventilů.

# Úvodem

Před více jak padesáti lety, v polovině listopadu 1956, mě rodiče za dobré vysvědčení z první třídy vzali na výlet do Piešťan. Cestou z Komárna jsme se zastavili také v Topoľčiankách, abychom si prohlédli tamější zubří oboru, hřebčín a zámek. A právě nádvoří tohoto zámku, který byl v letech 1923 až 1957 letním sídlem československých prezidentů, mi dodnes utkvělo v paměti. Uviděl jsem tam totiž zaparkovanou černou limuzínu nevšedních tvarů, jednu z prvních „šestsettrojek“, zřejmě vozidlo z desetikusové ověřovací série. To jsem doopravdy tehdy ještě nevěděl.

Z Tatry 603 se stal nejluxusnější československý poválečný automobil, výkladní skříň našeho průmyslu, nedostižný sen běžných motoristů a symbol moci těch, kteří se v něm mohli vozit. Z původně pastelových tónů dvoubarevných kombinací karosérie se přešlo téměř výhradně na černou, která ještě víc zdůrazňovala odstup vyvolených pasažérů od „běžného lidu“.

Postupem času „šestsettrojka“ ztrácela sympatie obyvatelstva a její renomé zachraňovaly jen úspěchy ze soutěží a závodů doma i v zahraničí, na kterých jezdci z automobilky Tatra dokázali vítězit i s tímto absolutně nesportovním automobilem.

Tatra 603 se ve výrobě udržela 20 let, než ji nahradila modernější Tatra 613 s klasickou karosérií. V polovině 70. let byla už skutečným světovým unikátem, jediným osobním automobilem s osmiválcovým vzduchem chlazeným motorem umístěným v zadní části aerodynamické karosérie. A právě tato výjimečnost ji zařadila mezi vozidla, která začali vyhledávat sběratelé z celého světa.

O automobilech Tatra i konkrétně o Tatře 603 bylo napsáno mnoho článků v odborných periodikách a několik monografií. Kniha, kterou předkládáme čtenářům, má za cíl zrekapitulovat vznik a výrobu tohoto typu, představit jeho hlavní tvůrce a pomocí technických údajů a množství fotografií sledovat jeho další vývoj i peripetie. A protože žádná lidská činnost není odtržena od společenských souvislostí, období výroby Tatry 603 můžeme konfrontovat s děním v československém motorismu. Mladší čtenáři dobovým zprávám možná ani neuvěří, starší si zavzpomínají...

Při sestavování této knihy a přípravě fotografií jsem s radostí přijal pomoc, kterou mi laskavě nabídli pánové JUDr. Jan Tulis, Ing. František Králíček, Karel Rosenkranz, Ing. Karel Gerolt, Ing. Vladimír Štulík, Dr. Georg W. Pollak a členové méj rodiny. Všem za to srdečně děkuji.

*Mgr. Marián Šuman-Hreblay*