

LEGENDÁRNÍ TATRA 613

a její sourozenci

Jan Tuček





LEGENDÁRNÍ
TATRA 613

a její sourozenci

Jan Tuček

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Jan Tuček

Legendární Tatra 613

a její sourozenci

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 8317. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 240
První vydání, Praha 2022
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2022
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2022

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-271-4639-0 (ePub)
ISBN 978-80-271-4638-3 (pdf)
ISBN 978-80-271-3488-5 (print)

OBSAH

PÁR SLOV NA ÚVOD	6
1 TŘI PŘÍBĚHY	7
2 OD T 603 K T 613	13
3 VIGNALE TO ZAŘÍDÍ	26
4 PROTOTYPY	41
5 TATRA 613 JDE DO SÉRIE	63
6 DRUHÉ A TŘETÍ VYDÁNÍ	83
7 V NOVÉ DOBĚ	99
8 JEN PRO VYVOLENÉ	121
9 PŘEHLÍDKOVÉ VOZY	135
10 TATRY ZÁCHRANÁŘSKÉ	147
11 SANITKY	159
12 PREZIDENT	169
13 TATRA 700 - POSLEDNÍ V ŘADĚ	179
14 MTX TATRA V8	199
15 S MOTOREM T 613	211
16 VÝROBA, REGISTRACE, CENY A EXPORT	227
17 ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE	231
18 PÁR VZPOMÍNEK NA ZÁVĚR	235

PÁR SLOV NA ÚVOD

Tatra 613 napsala jednu z nejdelších a nejpestřejších kapitol naší automobilové historie. Zrodila se ve druhé polovině šedesátých let v období společenského uvolnění a její koncepce se vzduchem chlazeným osmiválcem do V uloženým nad zadní nápravou se vymykala všemu, co bylo tehdy ve světě obvyklé.

Stala se prvním československým automobilem s karoserií navrženou v Itálii, v renomovaném turínském studiu Vignale. Mnozí skalní příznivci značky Tatra nad tím zpočátku kroutili hlavou, čas však ukázal, že tato volba byla správná. Od tří prvních v Itálii postavených prototypů až po start sériové výroby uběhlo dlouhých šest let, Československo se pod dohledem sovětských okupačních vojsk vrátilo k tuhému komunistickému režimu a Tatra 613 se stala jedním z jeho symbolů.

Paradoxem bylo, že političtí pohlaváři, kteří v sedmdesátých a osmdesátých letech s oblibou využívali komfort a rychlost šestsetřináctky, opakovaně nařizovali omezování její výroby a bránili jejímu dalšímu technickému vývoji. Tatra 613 je sice přežila, po pádu komunistického režimu v listopadu 1989 však už neměla šanci se výrazněji prosadit. Nepomohly opakované dílčí inovace, záchranu nepřinesla ani opticky omlazená Tatra 700.

Sto let dlouhá historie výroby osobních vozů Tatra se koncem devadesátých let uzavřela, spolu s tím mezi příznivci a milovníky automobilů kopřivnické a příborské provenience vzrostl zájem o exempláře poslední generace. Právě jim, šestsetřináctkám, sedmistovkám a jejich sourozencům, ať už zrozeným v mateřské automobilce, nebo mimo ni, je věnována kniha, kterou jste právě otevřeli.

Příjemnou četbu vám přeje

Jan Tuček

1

TŘI PŘÍBĚHY

Žádný ze tří osobních vozů Tatra vyvinutých a vyráběných po druhé světové válce neměl snadný život. Byly určeny omezenému okruhu uživatelů a jejich osudy byly až příliš spjaty s politikou, než aby na to mohly nedoplatit. Zatímco kariéra prvního jménem Tatrapián trvala jen krátce, dva další – Tatra 603 a Tatra 613 – přežily každý dlouhá dvě desetiletí.



Druhý prototyp Tatr 613 karosovaný firmou Vignale na snímku z léta 1969

TATRAPLAN

V říjnu 1947 se v Praze uskutečnil první poválečný – a na následujících čtyřiačtyřicet let poslední – autosalon. Jeho hvězdou se stal aerodynamicky tvarovaný vůz střední třídy se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem dvoulitrového objemu za zadní nápravou.

Automobil původně vyvíjený pod typovým označením T 107, resp. T 2-107, a později přeznačený na T 600 dostal těsně před otevřením výstavy jméno Tatrapiplan evokující tehdejší tzv. dvouletku, tedy dvouletý plán obnovy a rekonstrukce národního hospodářství na roky 1947–1948.



Poněkud ponurá atmosféra tohoto snímku symbolizuje neblahý osud Tatrapiplanu



Radost z Tatrapiplanu na reklamním plakátu nizozemského dovozce z roku 1951

Kvapný a do výstavní premiéry zdaleka nedokončený vývoj tohoto automobilu byl silně ovlivněn poválečným systémem centrálního řízení tuzemského průmyslu, obzvláště strojírenského. Automobilka dostávala příkazy shora a musela za každou cenu plnit požadované termíny, jakkoli byly nereálné.

Sériová výroba vozů Tatrapiplan, formálně zahájená v červnu 1948, se ve skutečnosti začala rozbíhat až v prvním čtvrtletí roku 1949 a v létě téhož roku byly zahájeny dodávky nových automobilů do zahraničí. Mezitím se podařilo vyléčit většinu „dětských nemocí“ způsobených překročením vývojem a používáním náhradních technologií.

Tatrapiplan se stal výhodným exportním artiklem – více než polovina produkce šla na vývoz do tří desítek zemí světa, především do Rakouska, Číny, Německé spolkové republiky, Švédska, Kanady, Belgie, Švýcarska, Maďarska a Sovětského svazu. Zatímco zahraniční – převážně soukromí – zákazníci oceňovali prostornou karoserii elegantních tvarů a dynamické vlastnosti vozu, v tuzemsku se stal Tatrapiplan jedním ze symbolů nových komunistických pořádků. Byl mimo jiné oblíbeným vozidlem orgánů ministerstev vnitra a národní bezpečnosti, a tedy i noční můrou všech „třídních nepřátel“.

V roce 1950 překročila výroba automobilů Tatrapiplan hranici dvou tisíc kusů. Koncem roku však jako blesk z čistého nebe přišlo z Prahy vládní nařízení, podle něhož musela kopřivnická automobilka do léta 1951 předat výrobu osobních vozů do Mladé Boleslavi a nadále se věnovat výhradně nákladním a terénním automobilům určeným především

pro armádu. Všechny protesty adresované na ministerstvo strojírenství z Tatry i z AZNP byly marné, do jara 1951 vyrobili v Kopřivnici posledních šest stovek z více než 4200 vozů Tatraplan a od listopadu 1951 začaly automobily tohoto typu vyjíždět z montážní linky v Mladé Boleslavi.

Jejich kvalita rapidně poklesla a dříve žádaný exportní artikl se stal v zahraničí prakticky neprodejným. V červnu 1952 dokončili v Mladé Boleslavi poslední z 2100 vozů a tím nešťastný příběh skončil. Tatraplan se tak ze symbolu komunistické moci stal rázem její obětí. To ovšem v oněch temných letech nebylo nic neobvyklého.

TATRA 603

Tatrováci se ale se zákazem vývoje a výroby osobních automobilů nehodlali smířit. K dispozici měli nově vyvinutý vzduchem chlazený motor V8 v objemových verzích 2,0 až 2,5 l, jehož sportovní verze se od roku 1950 osvědčila v závodních monopostech T 607, oficiálně však byl určen k pohonu vojenských terénních automobilů řady T 803, T 804 a T 805, z nichž se do výroby nakonec dostala jen lehká nákladní osmsetpětka.

První práce na konstrukci nového osobního vozu Tatra začaly navzdory zákazu na podzim 1952 v pražské konstrukční kanceláři automobilky. Vedl ji tehdy Vladimír Popelář (1915–1997), který v letech 1946 a 1947 řídil konstrukci a vývoj vozu Tatraplan. Spolu s ním se do poněkud riskantní činnosti zapojil pražský průmyslový výtvarník František Kardaš

(1908–1986). Z jejich spolupráce vzešla základní koncepce a tvarové řešení budoucího automobilu, pro který Kardaš navrhl jméno Valuta.

Jejich partnerem v Kopřivnici byl Ing. Julius Mackerle (1909–1988), autor koncepce vzduchem chlazeného osmiválce do V s rozvodem OHV a označením T 603, jehož detailní řešení vypracoval konstruktér Jiří Klos (1921–2009). Během roku 1953 tatrováci lobovali u vládních činitelů, mimo jiné předváděním vozů Tatraplan vybavených osmiválcem T 603. Do té doby 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.

Svoji roli ovšem sehrálo i to, že v létě 1953 skončila korejská válka a hlasy z ministerstva obrany a generálního štábu o nutnosti absolutní preference vývoje a výroby vozidel pro armádu poněkud ztratily na váze. A tak následoval politický



Návrh budoucího automobilu Tatra od Františka Kardaše z května roku 1954

obrat, místo zákazu příkaz. V lednu 1954 dostala Tatra z ministerstva strojírenství za úkol urychleně zkonstruovat velký služební automobil. Termín splnění úkolu byl šibeniční: do konce roku 1954. Navíc ministerské zadání požadovalo šestimístný vůz vybavený motorem o objemu 3,6 l. Inspirací byla zřejmě ortodoxně stavěná sovětská limuzína GAZ 12 ZIM poháněná šestiválcem 3,5 l.

Z pražského Smíchova putovaly do Kopřivnice všechny dosud zpracované dokumenty a výkresy a Julius Mackerle se ujal nelehkého úkolu vyjednat na ministerstvu kompromis, jenž by umožnil realizaci stávajícího projektu s motorem V8 o objemu „pouhých“ 2,5 l. Podařilo se, ovšem za cenu výrazné úpravy původního projektu. Pod tlakem shora přibral budoucí vůz na rozměrech i hmotnosti a Kardausovy dynamické linie přepracoval designér Zdeněk Kovář (1917–2004), pedagog uměleckoprůmyslové školy v Uherském Hradišti. Karoserie dostala korpulentnější tvary, aby vůz působil prostornějším a honosnějším dojmem.

První prototyp šestsettrojky vyjel na silnici v létě 1955 a v září téhož roku se jaksi mimochodem představil veřejnosti. Jel v čele pelotonu motocyklistů ke startu závěrečné rychlostní zkoušky XXX. Mezinárodní šestidenní motocyklové soutěže v Gottwaldově (Zlín). Krátce se objevil na Výstavě československého strojírenství v Brně a poté na výstavce Nová technika ve strojírenství na výstavišti v Praze-Holešovicích, v tehdejšímu Parku kultury a oddechu Julia Fučíka.



První prototyp osmiválcové Tatry 603 na snímku pořízeném koncem léta 1955

Během roku 1956 v Kopřivnici ručně smontovali devět automobilů Tatra 603 a v září měla šestsettrojka oficiální premiéru na II. výstavě československého strojírenství v Brně. Poslední z devíti vozů ročníku 1956 v decentním černém laku obdržel v prosinci 1956 jako dar ke svým dvaasedmdesátým (a posledním) narozeninám prezident republiky Antonín Zápotocký (1884–1957).

Tatra 603 v prvním provedení s trojicí světlometů na kresbě z prospektu (1958)



Při této příležitosti bylo ohlášeno zahájení sériové výroby vozů Tatra 603, k němuž však fakticky došlo až na jaře 1957. V roce 1960 výroba šestsettrojek poprvé překonala tisícovku na 1220 kusů, o rok později dosáhla rekordních 1322 vozů a i v roce 1962 překonala hranici 1300 exemplářů.

Vozy vyráběné do konce roku 1963 měly typickou příď s trojicí světlometů pod společným oválným krytem. Poté následoval model T 2-603 se dvěma páry kruhových světlometů, většími zadními světly a trojúhelníkovými větracími okénky v předních dveřích vybavený novou palubní deskou.

Mezitím ovšem do života šestsettrojky neblaze zasáhla politika. Vládním nařízením o úsporných opatřeních v národním hospodářství byla v letech 1963 a 1964 její výroba zredukována na méně než polovinu, jen k pěti stovkám vozů ročně, a ještě ve dvou následujících letech jen mírně překročila sedm stovek automobilů. Zároveň padly představy o velké modernizaci, jež měla luxusnímu vozu dodat výrazně modernější podobu.

Postupně lehce inovovaná Tatra 2-603 tak zůstala ve výrobě až do léta 1975, přičemž poslední rok její finální montáž neprobíhala v Kopřivnici, ale v novém závodě v nedalekém Příboře. V závěru kariéry zažila šestsettrojka druhou konjunkturu, také bezprostředně závislou na politickém vývoji. V letech 1971 až 1973 se její roční produkce pohybovala nad hranicí 1600 vozů s vrcholem 1671 kusů dosaženým v roce 1972.

Politická normalizace, jež následovala po pohnutém období let 1968 a 1969 poznamenaném příjezdem sovětských tanků v srpnu 1968 a drastickým potlačením protestů proti okupaci o rok později, vynesla počátkem sedmdesátých let do vedoucích politických i hospodářských pozic nové muže, kteří samozřejmě potřebovali nové služební automobily.

Z celkové produkce více než 20 tisíc vozů Tatra 603 a Tatra 2-603 si jen velmi malý počet mohli v tuzemsku koupit soukromí zájemci, samozřejmě náležitě movití. Moto-techna totiž kopřivnické osmiválce nabízela na tzv. volném trhu od roku 1959 až do sezóny 1975.

TATRA 613

Projekt zcela nového osobního vozu Tatra se začal rodit v roce 1966, i když ještě ne pod definitivním označením. V pražské konstrukční kanceláři automobilky vznikly první návrhy nového motoru V8 čtyřlitrového objemu s rozvodem OHC a později DOHC a také nových podvozkových skupin.

V Kopřivnici dospěli k rozhodnutí zadat tvarové řešení karoserie a stavbu modelů a prototypů některé z renomovaných italských karosáren. To, že v téže době v bratislavské pobočce Tatra ze všech sil dokončovali funkční vzorek vozu T 603 X s modernizovaným podvozkem a zcela novou karoserií, hrálo jen okrajovou roli. Kopřivničtí už mířili jinam.

Na podzim 1967 už projekt nesl označení T 613 a v lednu 1968 byla v Turíně uzavřena smlouva o tom, že tvarové řešení karoserie nového vozu vypracuje firma Vignale. Té byla svěřena i výroba dřevěných maket v měřítku 1 : 1 a stavba tří prototypů, dvou limuzín a jednoho kupé, a jedné volné karoserie pro technologické účely.

Od září do prosince 1968 byly do Turína postupně odeslány tři podvozky, hotové prototypy se do Kopřivnice vrátily v dubnu a květnu 1969. Byly ještě vybaveny motorem T 603 K, tedy osmiválcem ze šestsettrojky, ale v nové poloze nad zadní nápravou, s rozvodovkou v klikové skříni. První nový motor T 613 byl dokončen počátkem června 1969, další následovaly. Do kupé a jedné z limuzín byly zamontovány v říjnu a listopadu 1969, do druhé limuzíny – přesněji do v pořadí prvního prototypu – v březnu 1970.

Dokument z února 1969 předpokládal, že první ověřovací série šedesáti vozů Tatra 613 bude zhotovena od podzimu 1971 do jara 1972, druhá, čítající sto automobilů měla následovat v roce 1973. Náběh sériové výroby byl naplánován na léto 1974. Ve skutečnosti se vše poněkud protáhlo, v roce 1974 byly zhotoveny tři desítky vozů ověřovací série a sériové šestsettřináctky začaly z Příboře vyjíždět v létě 1975.

V letech 1976 a 1977 se výroba vozů Tatra 613 úspěšně rozběhla, výrobní linku opustilo přes 1000 a 1100 automobilů. V lednu 1978 však federální vláda přijala usnesení o omezení provozu služebních vozidel, z něhož vyplynulo, že produkce šestsettřináctek má být zredukována na polovinu.



Elegance v černé: v téhle podobě se Tatra 613 vyráběla v letech 1975 až 1980

Po složitých jednáních se podařilo výrobní kvótu zvýšit z původních pěti na necelých devět stovek, z nichž dvě stovky ovšem musely být vyvezeny do zahraničí, především do Německé demokratické republiky a do Jugoslávie.

Ještě v roce 1979 Tatra uhájila produkci necelé tisícovky vozů Tatra 613, pak však následoval krutý propad z 355 vozů v roce 1980 až na pouhých 112 o tři roky později. Situaci do jisté míry zachraňoval prodej náhradních karoserií, motorů a převodovek. Rentabilita výroby osobního vozu byla přitom iluzorní a omezené vývozy šestsetřináctek do zemí komunistického bloku za tzv. převoditelné ruble musely být do továrny ze státního rozpočtu. Přitom od zahájení výroby až do konce komunistické éry platil zákaz prodeje automobilů Tatra 613, nových i ojetých, soukromým zájemcům.

Nejvyšší straníční a vládní představitelé si ovšem svoje komfortní svezení vzít nedali, spíš naopak. Od roku 1979 se pro členy politbyra komunistické strany v malých počtech vyráběly honosně vyhlížející a luxusně vybavené vozy Tatra 613 Speciál s prodlouženou karoserií. V květnu 1985 se při

oslavách 40. výročí osvobození Československa Sovětskou armádou (tak zněl oficiální slogan) veřejnosti v Praze a Bratislavě poprvé představily přehlídkové kabriolety Tatra 613 K. Těch však i s prototypem vzniklo jen pět.

Od ledna 1986 se vyráběly vozy Tatra 613-3 s novým čelem karoserie z plastu ABS, většími zadními světlými a velkoplošnými nárazníky. V této podobě se šestsetřináctka dožila listopadu 1989 a pádu komunistického režimu. Politika ji opět přivedla do překerní situace, musela čelit do té doby v tuzemsku neexistující konkurenci.

Díličí technické a estetické úpravy už nemohly odvrátit blížící se konec její kariéry dlouhé celá dvě desetiletí. Poslední – a v daných podmínkách bezesporu zdařilý – pokus o modernizaci jménem Tatra 700 z let 1996 a 1997 už na věci nic nezměnil stejně jako ochota řady vládních činitelů manifestovat své vlastenectví jízdou v luxusních verzích modelů T 613-4 a T 700.

Konec devadesátých let přinesl i definitivní konec výroby poslední generace osobních automobilů Tatra.

2

OD T 603 K T 613

Na přelomu padesátých a šedesátých let vznikla řada návrhů velké modernizace Tatry 603, z nichž dva se dostaly do stadia prototypů. V letech 1961–1963 to byla Tatra 603 A v provedení sedan a sanitka, pak následovala aerodynamická Tatra 603 X, vyvinutá v bratislavské pobočce automobilky. Do sériové výroby však zamířil až projekt T 613 z roku 1967.



Tatra 2-603 se dvěma páry světlometů na brněnském výstavišti v září 1964

OBLÁ ELEGANCE

V létě 1955 vyjel na silnici první prototyp velkého osobního vozu Tatra 603 se vzduchem chlazeným motorem V8 o objemu 2,5 l uloženým za zadní nápravou a důsledně zaoblenou karoserií pětimetrové délky. Připomeňme, že od vládou nařízeného přesunu výroby vozu T 600 Tatraplan v roce 1951 do Mladé Boleslavi se v Kopřivnici osobní automobily nevyráběly. Není divu, že nově vyvinutá šestsettrojka se do výroby dostávala s velkými obtížemi, její sériová produkce se rozběhla až na jaře 1957.



Bílá vrána: Tatra 603 obklopená návštěvníky brněnského veletrhu v září 1959

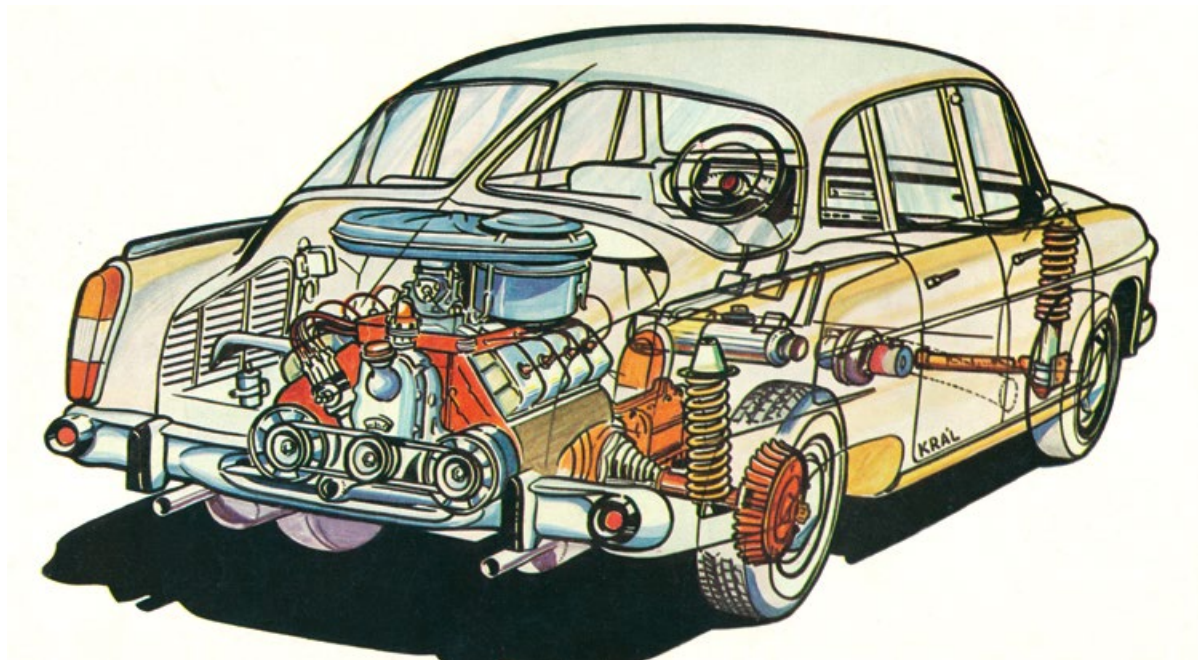
Tatra 603 navázala na tradici kopřivnických osmiválců, především třílitrového typu T 87 vyráběného v letech 1937 až 1950. Nabízela velkoryse dimenzovaný prostor pro cestující a vysokou míru jízdního komfortu. Na přelomu padesátých a šedesátých let patřila ve své třídě k evropské špičce. Díky zcela osobitým vnějším tvarům a u limuzíny nevídané koncepci se vzduchem chlazeným osmiválcem za zadní nápravou vlastně ani neměla přímého konkurenta.

Po obtížném náběhu se produkce Tatry 603 v letech 1960 až 1962 vyhoupla na 1200 až 1300 kusů ročně, v následujících letech však byla administrativními zásahy zredukována zhruba na polovinu. Nový boom zažila Tatra 603, od prosince 1963 vyráběná pod označením T 2-603 a postupně lehce inovovaná, počínaje rokem 1968 a v letech 1971 až 1973 se její výroba přiblížila k 1700 vozům ročně.

Zaoblená šestsettrojka se nakonec vyráběla až do léta 1975, poslední rok její konečná montáž neprobíhala v Kopřivnici, ale v pobočném závodě v Příboře na lince připravované pro výrobu nového vozu T 613. Celkem vzniklo v letech 1955 až 1975 přes 20 tisíc automobilů Tatra 603, z toho necelých 6 tisíc exemplářů první generace se třemi světly pod společným oválným krytem.



Postupně inovovaná Tatra 2-603 se v této podobě vyráběla až do léta 1975



Tatra 2-603 modelového ročníku 1969 v průhledové kresbě Václava Krále

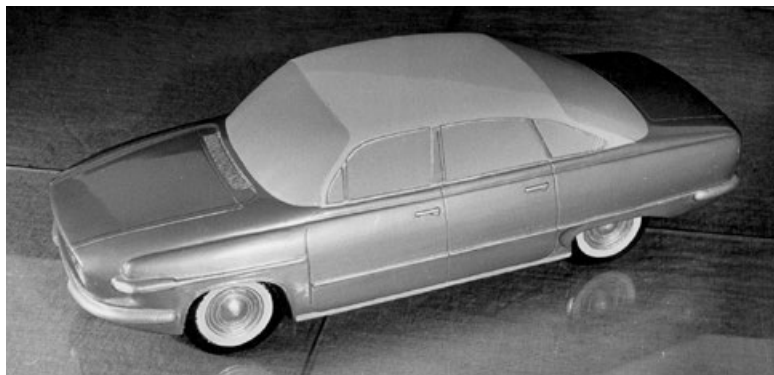
S PÍSMENEM A

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 (1929–1999). Projekt dostal označení Tatra 603 A.

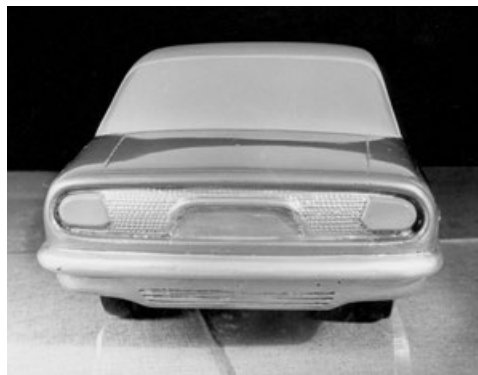
Zpočátku práce probíhaly v konstrukční kanceláři automobilky Tatra v Praze na Smíchově, stavba makety nového vozu v životní velikosti už se odehrávala v Kopřivnici. Maketa v měřítku 1 : 1 dokončená na jaře 1961 byla až na detaily věrným předobrazem budoucího automobilu.

Měl podobu sedanu v lehce americkém stylu té doby, s přídílí ozdobenou dvěma páry kruhových světlometů umístěnými u okrajů čela karoserie v oválných blocích spolu s blikáči. Zaoblená střecha kabiny končila rozměrným neděleným oknem, za nímž následovala stupňovitá zád'. Přes celou šíři zadního čela karoserie se táhl světelný pás.

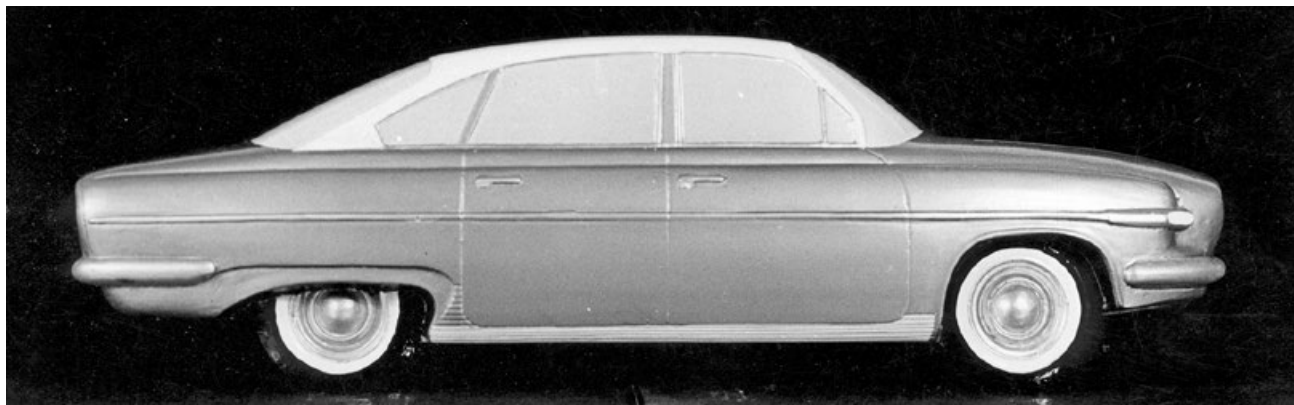
Přední i zadní nárazník se obešel bez přidavných členů, decentně zaoblené boky pontonu byly sice u makety – podobně jako u šestsettrojky – ozdobeny krátkými lištami na předních blatnících a bočními lištami se zalomením ve tvaru blesku před výřezem zadního blatníku, skutečný vůz se však od nich oprostil.



Jeden z modelů modernizované šestsettrojky z počátku šedesátých let



Krokem vpřed mělo být i nedělené zadní okno kabiny a zcela nové zadní čelo



Navrhovaná modernizace měla zvýraznit ponton a odlehčit střechu kabiny



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



Tatra 603 A se vyznačovala hladkými boky a zahnutými předními sloupky



Osobitým prvkem prototypu Tatra 603 A byl světelný pás přes celou šířku zadě

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 šikmých klikách doplněných svislými vzpěrami McPherson a příčným stabilizátorem, zadní na výkyvných polonápravách vedených podélnými rameny. Pérování všech čtyř kol obstarávaly vinuté pružiny.

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 přístupné 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 kupředu na osmiválec navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka ovládaná řadicí pákou u volantu. V předě uložená palivová nádrž o objemu 60 l měla nalévací hrdlo přístupné zvenku, po odklopení kruhového krytu umístěného nahoře na pravém předním blatníku. Sériová šestsettrojka se této vymoženosti 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.

V roce 1963 absolvoval náročné jízdní zkoušky, mimo jiné i srovnávací s vozem Mercedes-Benz 220 SE. Brzy však bylo zřejmé, že se sériové výroby 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 znovuzrozená 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 Tatra 603 A. Původně jej začali v Kopřivnici stavět jako čtyřdveřové kombi s dvoudílnými dveřmi v zádi, poté byl rozpracovaný vůz předán do Bratislavy, kde jej tamější vývojové středisko automobilky rekonstruovalo na sanitku. Při přestavbě vůz dostal nově tvarovanou střechu bez

Legendární Tatra 613



S prachem za zády: při zkouškách dostávala Tatra 603 A pořádně zabrat



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



Nedělené zadní okno Tatry 603 A majitel později z nouze nahradil dvoudílným

dřívějšího výstupku a za přední sedadla byla vestavěna přepážka, jež oddělovala kabinu řidiče a spolujezdce od sanitního prostoru.

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. Americké 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 světelným pásem měla vodorovně dělené dveře. Jejich menší spodní část se sklápěla dolů do vodorovné polohy, zatímco větší horní díl s rozměrným oknem se vyklápěl 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 nahore opatřenou okénkem. Zezadu na ní byly připevněny dva sklápěcí stolky a blízko středu i tlaková láhev s kyslíkem. V sanitním prostoru bylo třímístné sedadlo s děleným opěradlem, jehož střední díl se dal sklopit kupředu, 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 vzezření záchranného 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.



Druhá Tatra 603 A byla dohotovena v roce 1963 v Bratislavě v podobě sanitky



Sanitní Tatra 603 A v renovovaném stavu vystavená v kopřivnickém muzeu