

Pamětní stříbrná mince ČNB 500 Kč Osobní automobil Tatra 603



Tatra 603 (s detaily vozu z roku 1958)

Počátky padesátých let produkci osobních vozidel se značkou TATRA poznamenaly zásadní změny výrobního programu automobilky, která v Československu vycházela z poválečné centrální reorganizace strojírenského průmyslu. V roce 1950 byla ukončena výroba poválečné modernizace aerodynamického modelu Tatra T 87 diplomat a o rok později se uskutečnil nepodařený přesun výroby T 600 Tatraplan do Mladé Boleslavi, jehož výroba definitivně ustala v r. 1952. Přitom Tatraplan byl vůbec prvním poválečným novým modelem osobního automobilu v ČSR. Reakce zaměstnanců včetně konstruktérů se nesesetkala s kladným přijetím. Tím došlo nejen k prvnímu ukončení více jak padesátileté kontinuální tradice osobních vozidel, ale také osmdesátileté produkce železničních vagónů v Kopřivnici. Započaté změny výrobu automobilky nasměrovaly k vývoji a výrobě nákladních vozů vysoké tonáže. Ovšem po několika letech se projevila absence reprezentativních limuzín zejména pro státní instituce. Teprve kolem r. 1954 se legalizoval utajený projekt nového osobního automobilu. O rok později se realizovala výroba prvního prototypu, který v Kopřivnici testoval tehdejší známý závodník Jaroslav Pavelka. Pohonná jednotka byla testována jak v T 87, T 600 nebo v závodním monopostu T 607. První prototyp T 603 se v roce 1956 stal součástí výpravy ČSR delegace na zimních olympijských hrách v Cortina d'Ampezzo. Hledání finálního designu T 603 trvalo několik let. O sériové produkci můžeme hovořit až od r. 1958. Oficiální představení T 603 vzbudila ohlas nejen na BVV v Československu, ale zejména na světové výstavě EXPO 1958 v Bruselu. Přípravy dvou vozidel T 603 na EXPO 1958 probíhaly ve spolupráci s Umělecko-průmyslovou školou v Uherském Hradišti, kde tehdy působil Zdeněk Kovář a další osobnosti, které se prosadily i u jiných návrhů designu tatrovek, včetně nákladních. Zejména byla řešena barva laku a boční lišta s číselným označením typu „603“ na předních blatnících. Na vývoji poslední tatrovky s aerodynamickou karosérií se podílela jak kopřivnická konstrukční kancelář pod vedením Julia Mackerleho, tak pražská sekce konstrukční kanceláře pod vedením konstruktéra Vladimíra Popeláře. Designovou stránku řešili přední průmysloví designéři, zejména František Kardaš anebo Zdeněk Kovář. Zadání bylo vytvořit automobil mírně sportovního charakteru s dobrými aerodynamickými vlastnostmi a výkonným motorem. Oproti tehdejším vyráběným automobilům v ČSR měla mít T 603 samonosnou skořepinovou karoserii bez samonosného podvozku se středovým nosníkem. Do první velké modernizace T 603 po roce 1962 tzv. „šilhavky“ (se dvěma páry oddělených světel), se v jednotlivých letech na

vozidlech s třívětlovou maskou prosazovaly drobné detailní úpravy vzhledu, které dnes slouží k jejich datování. Poslední výrazné modernizace z druhé poloviny šedesátých let, se zcela odpoutaly od původního faceliftu T 603-1. Dnes lze u T 603-1 na základě identifikace drobných detailů určit rok výroby automobilu. Z tohoto důvodu nelze při zpracování návrhů u provedení T 603 s třívětlovou maskou návrhů mince nahodile používat fotografie vozidel z různých let. T 603-1 označuje první verzi pro níž je charakteristická zmiňovaná přední maska se třemi světlomety a charakteristická zakulacená přední kapota s názvem TATRA. Přední trojdílné světlo je děleno jemnými vertikálními liniemi. Na postranní bílá obrysová světla předních blatníků úzce navazuje chromovaná lišta, pod níž se nachází číselné označení typu „603“. Podélná linie chromované lišty končí na hraně zadních dveří. Lišta pokračuje také na zadním blatníku, ale je vedena výše. Co se týká fontu použitého písma a čísel, tak ideově vychází pravděpodobně z dobového použití loga Tatra z roku 1957, které vzniklo ku příležitosti 60. výročí zahájení výroby automobilů v Kopřivnici. Tehdy se silueta nové limuzíny prosadila i v logu oslav. Přední nárazník je organický a dělený s bílými gumovými koncovkami. Zadní část vozidla je 7 charakteristická tradiční „ploutví“, děleným sklem, organickým nárazníkem, postranními menšími světlomety (později se zvětšují) a hl. dalším nápisem TATRA, který je ohraničený seshora a z bočních stran chromovanou lištou. Specifický tvar a dekor mají také poklice kol. Prostorové upořádání interiéru apelovalo zejména na komfort cestujících. V přední části vozu vedle řidiče mohli sedět 3 cestující, a proto je řadicí páka součástí volantu. Sedadla jsou sklopná do lůžkové úpravy. Motor se tradičně nachází v zadní části vozu, úložný prostor je situován dopředu. Uložená rezerva se nacházejí samostatně ve výklopném prostoru kufru. Nejběžnější barvou laku byla z reprezentačních účelů černá v kombinaci s barevně řešeným interiérem. Jiná barevnost nebo dvojbarevné kombinace T 603-1 se také vyráběly, ale jednalo se o jednotky kusů vozidel, které byly převážně určeny pro výstavní účely a propagaci. Výsledkem několikaletého vývoje byla moderní šestimístná reprezentativní limuzína, které se až do roku 1975 vyprodukovalo něco málo přes 20.000 kusů vozidel. Tento projekt tak uzavřel kontinuální tradici výroby aerodynamických limuzín v Kopřivnici, koncepce, se kterou ve třicátých letech 20. století Tatra získala mezinárodní zvuk.

Technická příprava platidla

Česká národní banka vypsala v říjnu 2021 ceny za předložení uměleckého návrhu pamětní stříbrné mince, která bude vydána s motivem osobního automobilu Tatra 603 s uzávěrkou dne 3. prosince 2021.

Vypsání ceny za předložení uměleckého návrhu na pamětní stříbrnou pětisetkorunovou minci se zúčastnilo 16 výtvarníků, kteří předložili celkem 28 sádrových modelů. Vyhodnocení uskutečnila Komise pro posuzování návrhů na české peníze dne 18. ledna 2021. Odbornou poradkyní byla Mgr. Michaela Bortlová, kurátorka muzejních sbírek Technického muzea TATRA v Kopřivnici.

Předložené návrhy byly hodnoceny tradičním tříkolovým systémem. V prvním kole bylo vyřazeno deset návrhů, které se vyznačovaly výtvarnými či technickými nedostatky. Ve druhém kole bylo oceněno deset návrhů základní odměnou a tři návrhy zvýšenou odměnou.

Do třetího kola postoupilo pět návrhů, které komise označila za tematicky i výtvarně nejzdařilejší.

První cenu a doporučení k realizaci získal návrh Petry Brodské, DiS., za vynikající ztvárnění automobilu Tatra 603 na lícni i rubové straně a všech jeho detailních prvků včetně technických výkresů.



Druhou cenu komise udělila návrhu akademického sochaře Zbyňka Fojtů za nápadité ztvárnění technických výkresů na lícni straně a za velmi dobrou kompozici automobilu s firemním logem na rubové straně.



Třetí cenu obdržel návrh Luboše Charvátka za dokonalé ztvárnění automobilu na rubové straně návrhu.



Návrh Mgr. Marie Šeborové a další návrh akademického sochaře Zbyňka Fojtů získaly ve třetím kole mimořádné odměny.

Bankovní rada České národní banky na svém jednání dne 24. února 2022 potvrdila rozhodnutí komise a schválila realizaci mince podle návrhu Petry Brodské, DiS.

Datum emise: 14.6.2023