



Minibus Tatra 603 MB s motorem V8 za přední nápravou a s předním pohonem (1961)



EXOTI OD DUNAJE

V letech 1961 a 1962 se v Bratislavě zrodily dva zcela výjimečné prototypy: třináctimístný minibus Tatra 603 MB a nízkopodlažní rozvázkový vůz Tatra 603 NP. Oba měly vzduchem chlazený kopřivnický osmiválec, ale vpředu a pohánějící přední kola!

automobilky, a kromě toho s továrními vozy Tatra 603 jezdil automobilové soutěže. Bratislavský tým dostal z Kopřivnice za úkol zkonstruovat a postavit prototypy lehkých užitkových vozidel využívajících poháněcí ústrojí a další komponenty osobního vozu Tatra 603, ale i lehkého terénního automobilu Tatra 805. Poněkud vágně formulovaného zadání se Ing. Mičič a jeho spolupracovníci chopili po svém a v Kopřivnici údivem kroutili hlavou.

Vzduchem chlazený motor V8 o objemu 2472 cm³ a výkonu 95 k (70 kW) slovenští konstruktéři uložili podélně za přední nápravu, takže prostřednictvím čtyřstupňové

JAN TUČEK

Foto: archiv autora

Na přelomu padesátých a šedesátých let se ministerstvo všeobecného strojírenství pokusilo reorganizovat tuzemský automobilový průmysl a zapojit do něj i slovenské subjekty. Bratislavská automobilová opravná Orava, někdejší filiálka automobilky Praga, byla v létě 1960 začleněna do kopřivnického podniku a stala se z ní Tatra závod 5 Bratislava. Součástí nového pobočného závodu se stalo i bratislavské středisko VMV (Vývoje motorových vozidel), fungující pod různými názvy od roku 1957. Vedením střediska byl pověřen čtyřtřicetiletý inženýr Ivan Mičič (1926–2003), který v letech 1955 a 1956 působil ve zkušebně kopřivnické



Uprostřed pravého boku měl minibus dveře pro vstup do prostoru pro cestující



Vzduchem chlazený osmiválec do V byl uložen za sedadly řidiče a spolujezdce

převodovky umístěné před nápravou poháněl přední kola! Vznikla tak historicky první Tatra s předním pohonem.

Poháněcí ústrojí nesl pomocný trubkový rám, poháněná přední kola byla zavěšena na spodních příčných ramenech svařených z ocelových trubek a doplněných svislým teleskopem, vinutou pružinou se souosým tlumičem z Tatry 603. Vzádu bylo prostorově úsporně nezávislé zavěšení na klikových závěsech. Řízení i brzdy byly převzaty z „šestsettrojky“.

Minibus měl samostatný plochý rám, což mělo umožnit stavbu různých provedení karoserie, osobních, dodávkových, kombinovaných, ale i jednocelových – například sanitních.

Háček byl v tom, že podle zadání musela být přední část minibusu zhotovena z upravené kabiny lehkého terénního vozu Tatra 805, takže měl bratislavský designér Friderich Hudec opravdu nelehký úkol. Výsledkem byl nepříliš vzhledný, ale funkční kompromis se specifickou maskou doplněnou blikáči ze sériové Tatry 603. Z té ostatně pocházely i zadní skupinové svítliny.

Minibus pětmetrové délky, který v dílnách na Mlynských Nivách dokončili v polovině dubna 1961, měl dosti nestandardní kapacitu i vnitřní uspořádání. Bylo v něm celkem třináct sedadel (včetně sedadla řidiče) v pěti řadách podle vzorce 2+2+3+3+3.

Řidič a spolujezdec vpředu seděli nad podoběhy předních kol, ve druhé řadě byla dvě sedadla obrácená zády ke směru jízdy, přičemž cestující na nich odděloval rozměrný kryt osmiválcového motoru. Ve třetí až páté řadě už byla sedadla uspořádána klasicky, vždy pro trojici cestujících.

Všechna sedadla ve druhé až páté řadě byla k podlaze připevněna šrouby s křídlovými maticemi, takže se dala snadno odmontovat a minibus se proměnil v dodávku s více než 8 m³ prostoru pro náklad. Užitečná hmotnost vozu měla hodnotu 1500 kg.

Na levém boku minibusu byla tři rozměrná okna, na tom pravém pak uprostřed dveře otevírající přístup do prostoru pro cestující, ale v případě potřeby i k motoru. Prosklenou plochu zvětšovala oblá okna v zadních rozích karoserie a také dvě trojice okének



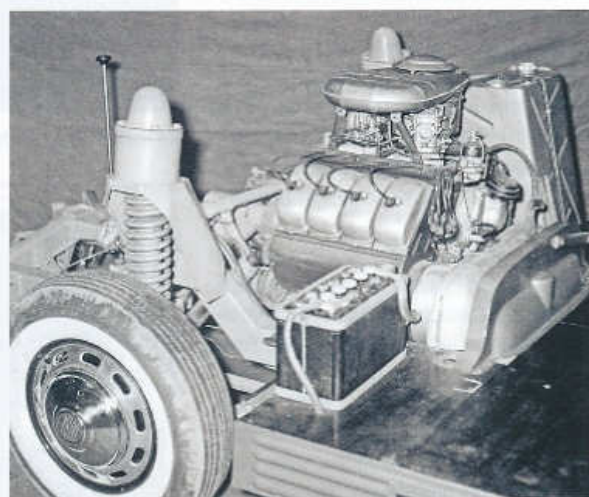
Ve třetí až páté řadě bylo celkem devět sedadel, patrná je také velká plocha oken



**Pohled bočními dveřmi do vnitřku minibusu s odklopeným krytem osmiválcové (vlevo)
Nalevo a napravo od krytu motoru byla sedadla obrácená zády ke směru jízdy (vpravo)**



Minibus Tatra 603 MB měl v zadní stěně vodorovně členěné dvoudílné dveře



po obou okrajích střechy. Ta byla opatřena dvěma vyklápěcími větracími víky.

V létě 1961 minibus absolvoval zkoušky, při nichž prokázal velmi dobré jízdní vlastnosti i výkony. Dosahoval největší rychlosti přes 120 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 14 s a při rychlosti 80 km/h vykazoval spotřebu 16,4 l benzínu na 100 km. V roce 1962 dostal minibus sourozence téže koncepce, nízkopodlažní rozvážkový automobil Tatra 603 NP. Kvůli přístupu k motoru V8 uloženému za přední nápravou byla kabina tohoto vozu odklápěcí, za

ní se nacházela otevřená korba s ložnou plochou pouhých 450 mm nad zemí.

Nízké bočnice i zadní čelo korby byly zhotoveny z 20 mm silné vodovzdorné překližky s ocelovými U profily na hranách. Bočnice byly dělené, sklápěly se po částech – před a za blatníky zadních kol. Prototyp však neposkytoval převážnému zboží žádnou ochranu proti nepohodě.

Podle pamětníků jezdila Tatra 603 NP v roce 1962 ve zkušebním provozu v Bratislavě a okolí, kde rozvážela zboží především do drogerií. Později několik let slouží-

V Kopřivnici nevěřícíne kroutili hlavou: jejich osmiválec poháněl přední kola

Minibus Tatra 603 MB v roli měřicího vozu doprovází Mercedes-Benz 220 SE

la v Kopřivnici v podnikové dopravě, poté zmizela neznámo kam.

Minibus Tatra 603 MB potkal lepší osud. Když bylo jasné, že se vozidla této koncepce v Bratislavě ani jinde vyrábět nebudou, převzala jej kopřivnická zkušebna a využívala jej jako měřicí vůz při jízdních zkouškách vozidel.

Dlouhé roky pak o něm nebylo slyšet, ale neztratil se, ani neskončil ve šrotu. V devadesátých letech prošel renovací a stal se jedním z exponátů bratislavského Muzea dopravy. Tam je k vidění dodnes. ■

