



modernizované šestsettrojky se zcela novou karoserií.

Zatímco v Kopřivnici měli v té době plné ruce práce s vývojem a přípravou výroby nových typů nákladních automobilů, z nichž většina byla určena pro armádu, úkoly spojené s vývojem nového osobního vozu převzal počátkem roku 1963 bratislavský tým. Ten v té době posílil Ing. arch. Otakar Diblík (1929 – 1999), který s sebou přivezl i stylistické návrhy, jejichž realizaci se předtím marně snažil prosadit v pražské konstrukční kanceláři Tatra. V letech 1963 a 1964 vznikly v bratislavském středisku desítky ideových návrhů automobilu, který měl koncem šedesátých



Maketa automobilu Tatra 603 X-5 s Bratislavským hradem v pozadí

V polovině šedesátých let vznikl v Bratislavě projekt automobilu Tatra 603 X, který vyústil ve stavbu jediného prototypu...



Snímek ze stavby makety T 603 X-5 v měřítku 1:1

SLOVENSKÝ SEN



Vlastníma rukama tvůrci vykládali maketu z nákladního vozu



Ruční přeprava makety po schodišti na bratislavském Slavíně

JAN TUČEK

Bratislavské vývojové středisko, jemuž šéfoval Ing. Ivan Mičík (1926 – 2003), zhotovilo v letech 1961 a 1962 revolučně řešené prototypy mikrobuse Tatra 603 MB a nízkopodlažního rozvážkového vozu Tatra 603 NP, jež měly vzduchem chlazený kopřivnický motor V8 za přední nápravou a pohon předních kol. V letech 1962 a 1963 také v Bratislavě pracovali na dokončení sanitního vozu Tatra 603A, jenž byl sourozencem funkčního vzorku



Pečlivě zpracovaná laminátová maketa X-5 pozovala na Slavíně

let nahradit stárnoucí šestsettrojku. Dvacet nejlepších prošlo do semifinále v podobě modelů v měřítku 1:10, pět z nich se ve finále v letech 1965 a 1966 dočkalo ztvárnění v životní velikosti formou vzhledových maket z laminátu a s prosklenými okny. Z maket označených X-1 až X-5 byly nejzdařilejší čtvrtá a pátá, fastback ostřeji řezaných tvarů, který jeho tvůrce Otakar Diblík pojmenoval Crystal, a sportovně střížený vůz zaoblených aerodynamických linií, jehož duchovním otcem byl Ing. Ján Cina. Právě návrh s označením X-5



TATRA 603 X

Rozestavěná Tatra 603 X na snímku ze 17. prosince 1966, přesně dva týdny před dokončením

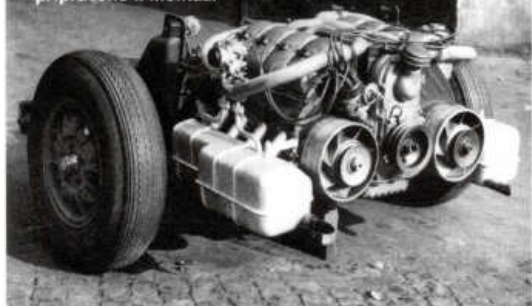
byl nakonec vybrán ke stavbě funkčního automobilu.

Připomeňme, že spolu s Ing. Cinou na konstrukci a realizaci projektu X-5 pracovali designeři Fridiř Hudec a Ján Oravec a konstruktéři Ing. Ivan Chudomelka, Ing. Richard Volek, Otokar Ganoczy a Ivan Schuster. Hlavní slovo měl ovšem již zmíněný šéf vývojového střediska Ing. Ivan Mičík.

První návrhy X-5 počítaly se zachováním rozvoru 2750 mm sériové šestsettrojky a převzetím jejích zadních výkyvných polonáprav. Nakonec ale bratislavský tým zvolil náročnější a progresivnější řešení. Rozvor náprav prodloužili na 2900 mm a zkonstruovali zcela novou zadní nápravu s robustní nápravnicí a vlečenými trojúhelníkovými rameny. Proměnou prošel i vzduchem chlazený motor V8 o objemu 2472 cm³, jehož stavební výšku se podařilo snížit o 270 mm, tedy asi o třetinu. Bylo ovšem třeba přemístit karburátory a tlumiče výfuků do stran a vytvořit nové



Snižované poháněcí ústrojí připravené k montáži



Skutečný automobil Tatra 603 X před kulisou Bratislavského hradu



Elegantní před vozů Tatra 603 X se čtyřmi kruhovými světlomety

tvarované sací a výfukové potrubí. Výkon takto upraveného osmiválce T603H vzrostl na 122 k (90 kW). Přední kola byla zavěšena na spodních příčných ramenech a svislých vzpěrách McPherson, odpružení vpředu i vzadu obstarávaly vinuté pružiny. Vůz dostal kotoučové brzdy Girling, přičemž zadní byly kvůli zmenšení neodpružených hmot umístěny blízko k podélné ose vozu, k výstupům hnacích hřídelů z rozvodovky. Díky použití kol s pneumatikami 7,50 x 14 zabíraly podběhy kol méně místa uvnitř karoserie.

Ve srovnání s poněkud baculatou šestsettrojkou působila bratislavská Tatra 603 X modernějším a dynamičtějším dojmem. Byla

dlouhá 4980 mm a široká 1825 mm, což byly hodnoty v obou případech menší o 85 mm, její výška nepřesahovala 1400 mm a byla tedy o 120 mm nižší, než sériový vůz. Menší čelní plocha karoserie, hmotnost snížená k hranici 1300 kg a zvýšený výkon motoru byly příslibem zlepšených dynamických vlastností ve srovnání s kopřivnickou T2-603. Bratislavská Tatra 603 X se coby plně funkční automobil zrodila během čtyř měsíců usilovné práce. Podle plánu ji dokončili 31. prosince 1966, jen menší dodělávky se přehouply do počátku roku 1967. V březnu 1967 se do Bratislavy sjeli odborníci z tuzemského automobilového průmyslu a vý-

zkumu, aby jí xku posoudili. Vůz si vysloužil vcelku příznivé hodnocení, zejména svým tvarovým řešením, kritika se týkala většinou detailů, například použití organického skla (plexiskla) v oknech a řešení palubní desky. To ovšem souviselo s provizorními podmínkami, v nichž vůz vznikl. Při jízdách zkoušek se ukázalo, že by přední náprava potřebovala tužší pružiny a tlumiče, zatímco zadní náprava s rameny se šikmou osou kývání si vysloužila jednoznačnou pochvalu. Však se také později v upravené podobě uplatnila při konstrukci Tatra 613.

Bratislavská Tatra 603 X zůstala unikátem, v rámci projektu nového osobního vozu Tatra 613 byla označena jako *etapa výzkumu* a odložena stranou. I když její model stál na stole v kopřivnické kanceláři, kde koncem května 1967 jednali zástupci automobilky Tatra s delegací italské karosárny Vignale o budoucí spolupráci na šestsettináctce. Tatra 603 X se naštěstí dochovala ve sbírce kopřivnického muzea, odkud ji čas od času půjčují do bratislavského Dopravního muzea, aby sobě i návštěvníkům připomněla svou slovenskou identitu. ■

Autor děkuje Ivanu Schusterovi za poskytnutí dobových fotografií