



Nadace Elšky Junkové

Bratislavská Tatra 603 X z roku 1966 dnes odpočívá v kopřivnickém muzeu.

Vzpomínka stará jen pár let: "ixka" v tlačenici bývalé kopřivnické expozice.

Tatry z Bratislavy (3)

Potřetí a prozatím naposled se vracíme do historie bratislavského závodu Tatra, abychom si připomněli unikátní vůz Tatra 603 X, jediný z bratislavských projektů nástupce "šestsettrojky", který se dostal až do stádia prototypu.

V polovině 60. let mělo konstrukční a vývojové středisko bratislavské Tatry asi 130 zaměstnanců a pod vedením ing. Ivana Mičíka pracovalo několik skupin odborníků na jednotlivých částech motorových vozidel (design a konstrukce karoserie, podvozek, motor, převodné ústrojí). Vedle plnění dílčích úkolů pro kopřivnickou automobilku se tak mohli pustit i do mistrovského díla - proměny stylistického návrhu X-5 ve skutečný, plně funkční automobil s označením Tatra 603 X a důvěrnou přezdívkou "ixka". Bratislavský vůz, který si dnes můžeme prohlédnout v kopřiv-

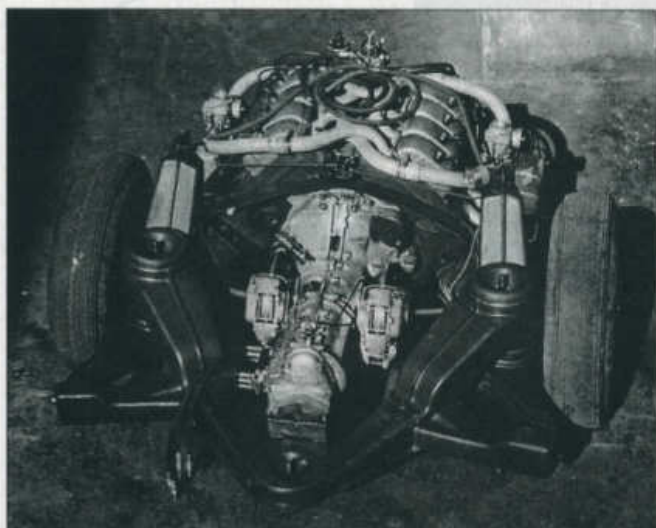
nickém muzeu, samozřejmě nejvíc zaujme střídavě elegantními tvary karoserie navazujícími na aerodynamické tradice značky Tatra, mnoho zajímavého se však skrývalo i pod úhledným zevnějškem. Při pětimetrové délce (přesně 4980 mm) měla Tatra 603 X v porovnání s kopřivnickou "šestsettrojkou" rozvor prodloužený o 150 mm na 2900 mm, takže podběhy předních kol prakticky nezasahovaly do prostoru pro cestující. Přední kola byla zavěšena na spodních příčných ramenech doplněných svislými vzpěrami s vinutými pružinami a tlumiči, přičemž dráha pro pružení byla zvětšena na 200 mm a v krajních případech přicházely ke slovu progresivně působící pryžové prvky sloužící jako pružné dorazy. Zadní náprava s trojúhelníkovými rameny se šikmou osou kývání a svislými vinutými pružinami se vyznačovala robustní nápravnicí, jež sloužila jako pomocný rám nesoucí zároveň



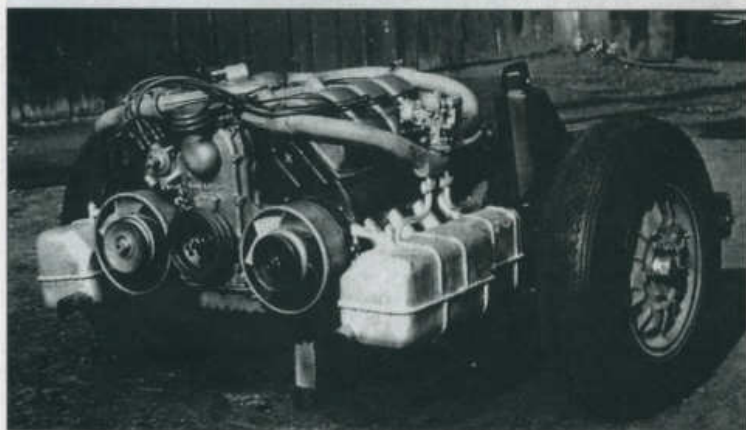
i poháněcí ústrojí. Zadní kotoučové brzdy byly kvůli zmenšení neodpružených hmot přemístěny k výstupům hnacích hřídelů z rozvodovky. Celý hnací agregát, spojený s karoserií pružnými bloky tlumícími přenos hluku i vibrací, se dal poměrně snadno vymontovat. Přemístěním karburátorů a čističů vzduchu a změnou tvaru sacího i výfukového potrubí se podařilo zmenšit celkovou výšku vzduchem chlazeného motoru V8 o 270 mm, takže za zadními sedadly vznikl přidavný odkládací prostor o objemu 0,23 m³ (hlavní zavazadlový prostor v přídi měl objem 0,53 m³). Palivovou nádrž o objemu 62 l konstruktéři umístili do chráněného prostoru před zadní nápravou. Nově nalažený dvouapůllitrový osmiválec dával výkon 122 koní (90 kW) a vykazoval i zlepšený průběh točivého momentu s největší hodnotou 196 N.m. V porovnání se sériovou Tatro 2-603 byla bratislavská "ixka" o 85 mm kratší a užší, ale zejména o znatelných 120 mm nižší (její výška nepřesahovala 1400 mm). Kromě menší čelní plochy se prototyp mohl pochlubit také o 170 kg nižší pohotovostní hmotností (1300 kg) a měl tedy všechny předpoklady k lepším dynamickým vlastnostem. Výrazné zlepšení jízdních vlastností - a celkově aktivní bezpečnosti - souviselo nejen se změnami konstrukce

Maketa projektu X-5 a její tvůrci: odleva stojí vedoucí vývojových dílen pan Rakonca, Fridrich Hudec, šéf bratislavského vývoje ing. Ivan Mičík, ing. Ján Cina a Ján Oravec.





Zadní náprava tvořila s poháněcím ústrojím T 603 X kompaktní celek.



Záběr z prosince 1966: bratislavská Tatra 603 X v rozpracovaném stavu.

Řadou úprav byla výška vzduchem chlazeného motoru V8 snížena o 270 mm.

a geometrie zavěšení kol (např. rozchod byl zvětšen o 50 mm vpředu a o 40 mm vzadu), ale také s použitím nízkoprofilových pneumatik rozměru 7,50 - 14 a příznivějším rozložením hmotnosti mezi oběma nápravami.

Uhledné oblé tvary karoserie na první pohled neprozrazovaly, že je bratislavští stylisté a konstruktéři vytvořili tak, aby výroba nevyžadovala nákladné hlubokotažné výlisky. Povrchové panely karoserie byly k nosnému skeletu přišroubovány, což mělo usnadnit a zlevnit případné opravy, ale i předpokládané modernizace. Kromě čtyřdveřového sedanu, který se jako jediný dočkal realizace, byly rozpracovány projekty dvou verzí čtyřmístných kupé X-5 s rozvorem zkráceným na 2690 mm a celkovou délkou kolem 4,8 metru (přesněji 4760 nebo 4830 mm), z nichž jedna měla mít karoserii typu hardtop bez středních sloupků a druhá mohutný ochranný rám ve stylu targa. Ve stádiu výkresů a maket zůstal i projekt pětidveřového kombi s bohatě prosklenou záďí, ale jen skromnou ložnou plochou nad motorem.

Původní laminátová maketa sedanu X-5 se od pozdějšího skutečného vo-

zu v detailech lišila: originálně tvarované přední blikače se ze zářezů na horní hraně blatníků přestěhovaly těsně nad nárazníky a dostaly běžný tvar, úpravou prošlo i víko motorového prostoru - původně opatřené dvěma svisle orientovanými "kapsami" pro přívod vzduchu. Zatímco konstrukční a technické problémy řešili v Bratislavě za pochodu, s administrativními překážkami to bylo horší. Nejdříve projekt o několik měsíců

zdržely, až v létě 1966 přišel souhlas k dokončení prototypu. Termín zněl 31. prosince 1966, a tak se čtyři měsíce šturmovalo. Ve finále všichni prakticky bez přestávky pracovali tři dny a dvě noci, aby automobil dokončili. Podařilo se to až na maličkost, trval problém s řadicím ústrojím, a tak při premiéře před televizní kamerou museli auto zezadu tlačít kolena, aby vyjelo z dílny ven. Už o pár dní později se však "ixka" proháněla vlastní silou - a jak! Tatra 603 X vcelku úspěšně absolvovala jízdní zkoušky, k sériové výrobě by však - stejně jako každý jiný automobil zrozený ve srovnatelných podmínkách - ještě potřebovala dozrát, nemluvě o investicích do výrobních zařízení. V roce 1967 však ke strategickým rozhodnutím tohoto druhu chyběla vůle i klid, a tak projekt T 603 X zůstal na slepé koleji. Po změně vedení v kopřivnické automobilce bylo koncem ledna 1968 bratislavské konstrukční a vývojové středisko "uvolněno" z rámce podniku Tatra a čekali je tříleté peripetie, jež skončily až v létě 1971 začleněním do Bratislavských automobilových závodů (BAZ).

JAN TUČEK

Takhle si Fridrich Hudec představoval kupé, kombi a sedan řady Tatra 603 X.

