



*Nadace Elzbiety Junkové*

**V roce 1963 sloužil minibus jako měřicí vůz na zkušební dráze - zde doprovází Mercedes-Benz 220 SE.**

**Pozdrav z Bratislavy: minibus Tatra T-603 MB ročníku 1961.**

## Tatry z Bratislavy (1)

**K zajímavým, ale dnes už téměř zapomenutým kapitolám z poválečné historie československých automobilů patří projekty vytvořené v šedesátých letech v bratislavském závodě Tatra.**

V létě roku 1960 byly někdejší bratislavské automobilové opravny Orava rozhodnutím ministerstva všeobecného strojírenství začleněny do n.p. Tatra Kopřivnice coby pobočný závod 5, Tatra Bratislava. Spolu s opravárenskými a výrobními provozny přešlo pod hlavičku Tatry i konstrukční a vývojové středisko, jež ve slovenské metropoli působilo už od roku 1957. Během prvních let několikrát změnilo označení - od SVARD (*Stredisko pre výhľad a rozvoj dopravy*) přes MARS (*Mechanizačné a regeneračné stredisko*) až po MARP (*Mechanizačný a regeneračný podnik*). Vedl je mladý inženýr Ivan Mičík, který přechod k automobilce Tatra samozřejmě uvítal. V rámci pobočného závodu kopřivnické značky se bratislavské středisko dočkalo dalších zajímavých úkolů a vytvořilo řadu pozoruhodných projektů.

Prvním vozidlem, které pod značkou Tatra v Bratislavě navrhli a vyvinuli, byl třináctimístný minibus Tatra 603 MB, jehož stavbu v dílnách na Mlynských Nivách dokončili v polovině dubna 1961. Automobil pětimetrové délky na mohutných patnáctipalcových kolech byl v tehdejší dokumentaci označován jako „užitková



**Nízkopodlažní vůz Tatra T-603 NP vyjel do ulic v roce 1962.**

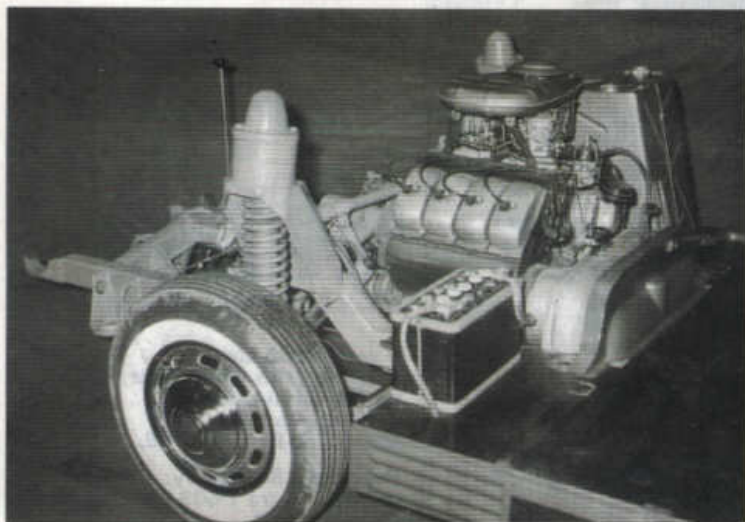


**Nízkopodlažní vůz T-603 NP - v pozadí jedna z bratislavských drogerií, do níž vozil zboží.**



aplikace osobního automobilu T 603", čemuž ostatně odpovídalo i jeho typové označení. Od kopřivnické „šestsettrojky“ se ovšem výrazně lišil nejen vnějším vzhledem, ale především koncepcí. Pod karoserií, jejíž přední část vznikla úpravou sériové budky lehkého nákladního vozu Tatra 805 (prý jich byl tehdy ve skladech nadbytek), se skrýval plošinový podvozek se vzduchem chlazeným dvouapůllitrovým





**Stejně jako minibus měl i nízkopodlažní vůz motor V8 za přední nápravou a pohon předních kol.**

motorem V8 z Tatry 603, ovšem uloženým podélně za přední nápravou a pohánějícím přední kola minibusu. Celé poháněcí ústrojí (převodovka byla před motorem, řadič páka na podlaze) nesl pomocný trubkový rám, specifické bylo i zavěšení kol. Karoserie měla vpředu boční dveře pro řidiče a spolujezdce, další dveře byly v pravém boku karoserie, přibližně v polovině délky vozu. Zadní dveře byly vodorovně členěné: horní část (okno s rámem) se vyklápěla nahoru, dolní se sklápěla až do vodorovné polohy. Minibus měl celkem pět řad sedadel, za sedadla řidiče a spolujezdce byla dvě sedadla obrácená zády ke směru jízdy, mezi něž ještě zasahoval kryt motoru, další tři řady byly uspořádány tradičně. Všechna sedadla ve druhé až páté řadě byla k podlaze připevněna křídlovými maticemi a minibus se tak dal poměrně velmi snadno přeměnit v prosklenou dodávku s plochou podlahou a více než 8 m<sup>3</sup> prostoru pro náklad (ovšem při respektování užitečné hmotnosti 1500 kg). Tvary karoserie navrhl Fridrich Hudec, nejzkušenější muž Mičíkova týmu, který dříve pracoval v bratislavské karosárně Doubek. Nebylo ovšem snadné vytvořit úhlednou ka-

roserii vycházející z budky nákladní „osmsetpětky“, a tak nemnohá luxusními prvky minibusu byly dvě trojice přidavných okének po obou okrajích střechy, dvě střešní větrací víka a chromovaná maska po stranách doplněná blikáči z Tatry 603. Od června 1961 procházel minibus testováním a podle dobových údajů dosahoval největší rychlosti přes 120 km/h, z 0 na 100 km/h dokázal zrychlit za 14 s a při rychlosti 80 km/h spotřeboval 16,4 l benzínu na 100 km. Minibus vykazoval velmi dobré jízdní vlastnosti, zkušební řidiči si pochvalovali i pérování a brzdy, větší na kritiky se ozývala na adresu vnějšího vzhledu. Např. ve stanovisku Motokovu jsme se dočetli: „S ohledem na použití co nejvíce částí od budky T 805 vyšla celá karoserie příliš hranatého tvaru, který zvláště v použití pro minibus není na výši ve srovnání s podobnými vozidly zahraničními. Nelze přitom spoléhat na to, že polské minibusy jsou ještě nevzhlednější.“ Bratislavští si však tohoto nedostatku - mimochodem vlastně nvceného zadáním - byli od počátku vědomí. Ing. Mičík už v lednu 1961 svůj tým posílil o mladého designéra, který měl ve spolupráci s Fridrichem

Hudcem i dalšími konstruktéry dát projektované řadě lehkých užitkových automobilů T 603 moderní tvary. Dvaadvacetiletý Ján Oravec se tehdy s chutí pustil do díla a postupně vytvořil desítky kreseb, ale i maket vozidel pro nejrůznější použití - od minibusů až po chladírenské automobily na přepravu potravin a paletové vozy pro rozvoz přepravek s nápoji. Mezitím se ovšem rodil ještě jeden prototyp využívající budku z Tatry 805, i když tentokrát v kultivovanější podobě. Byl to nízkopodlažní nákladní vůz Tatra 603 NP koncepčně navazující na minibus, tedy opět s motorem V8 za přední nápravou a pohonem předních kol. Prodloužená budka se zaoblenými zadními bočními okny už byla o poznání úhlednější, dostala výraznější masku a dala se odklápět, což usnadňovalo přístup k osmiválci. Nízká korba byla z vodovzdorné 20 mm tlusté překližky s ocelovými profily U na hranách, lehké bočnice se daly sklápět po částech - před a za blatníky kol. Zajímavě řešený automobil absolvoval v roce 1962 praktické zkoušky mimo jiné v rozvážkové službě. Vozil zboží do bratislavských drogerií a uživatelé si jej prý velice pochvalovali. Zůstal ovšem jen v jediném exempláři, později sloužil podnikové dopravě v Kopřivnici a pak jeho stopa kdesi zmizela. Naopak původní minibus se dožil našich dnů. Po jistý čas jej skupina ing. Mičíka používala coby měřicí vůz při jízdních zkouškách automobilů, potom prošel nejrůznějšími peripetemi, ale nakonec se vrátil do Bratislavy, prošel částečnou renovací a má se stát jedním z exponátů tamního dopravního muzea. Projekty lehkých užitkových automobilů ovšem činnost bratislavského vývojového střediska zdaleka neskončila. Příště si připomeneme práce na vývoji velkého osobního vozu považovaného za možného nástupce kopřivnické „šestsettrojky“.

**JAN TUČEK**

**Takhle si Ján Oravec na maketě představoval budoucí chladírenskou variantu bratislavského užitkového vozu.**

**Fridrich Hudec vytvořil řadu ideových návrhů - tohle měl být luxusní minibus Tatra s předním pohonem.**

