



Nadace Český Jízdecký Klub

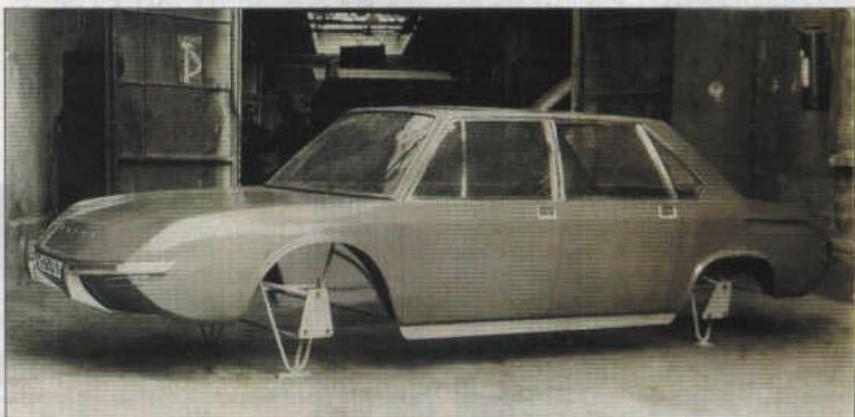
Sanitka Tatra 603 A byla dokončena v Bratislavě a dodnes se s ní můžeme setkat v kopřivnickém muzeu.

Laminátová maketa projektu X-1 ještě bez kol, ale už s okny z plexiskla a „chromovanými“ nárazníky.

## Tatry z Bratislavы (2)

Minule jsme si připomněli lehké užitkové vozy, které vznikly počátkem 60. let v bratislavském závodě Tatra. Nyní jsou na řadě projekty osobních automobilů.

Jakousi mezihru mezi užitkovými a osobními vozy tvořila sanitní verze modernizovaného typu Tatra 603 A. Bratislavský konstrukční a vývojový tým, který řídil ing. Ivan Mičík, převezal z Kopřivnice maketu a rozpracovanou karoserii typu kombi (tehdy označovanou STW). Na Mlynských nivách přepracovali tvar střechy a dokončili stavbu sanitky, přičemž



Hliněná maketa projektu X-1, jejíž tvary se ještě dále měnily.

Laminátová maketa projektu X-2 v „životní“ velikosti, pozornost si zaslouží negativní sklon zadního okna.



jednotlivé úpravy a vybavení vozu konzultovali s lékaři nemocnice Na Kramároch. Navzdory zjevným nevýhodám daným koncepcí s motorem vzadu (zejména malá vnitřní výška prostoru pro pacienta) se rychlá a na svoji dobu a naše tehdejší poměry dobrě vybavená sanitka T-603 A setkala s příznivým ohlasem u lékařů a řidičů záchranné služby. Nakonec však zůstalo jen u prototypu, který se naštěstí dodnes dochoval a můžeme se s ním setkat v kopřivnickém muzeu.

V lednu 1963 byl vývoj osobních vozů Tatry z pražské konstrukční kanceláře převeden do Bratislavu. Ing. Mičík vzápětí přivedl do svého týmu další designérskou osobnost: byl jí ing. arch. Otto Diblík, který si s sebou přinesl nejen řadu stylistických nápadů, ale i praktickou znalost výtvarných řemesel, zejména práce s hlinou a laminátem. Během let 1963 a 1964 vzniklo více než 140 skic a ideových návrhů osobních automobilů koncepcně navazujících na Tatu 603, našly se však i výjimky. Už počátkem dubna 1963 se coby alternativa k tradičnímu řešení s motorem V8 za zadní nápravou objevil výkres 5,1 m dlouhého sedanu aerodynamických tvarů se splývavou zadí, rozvorem 3,3 m a vzduchem chlazeným osmiválcem uloženým podélně před

zadní nápravou. Zůstalo však jen u nápadu - úplná změna koncepce "šestsettrojky" nebyla tehdy na programu.

Z pestré palety ideových návrhů se dvě desítky dočkaly zhodnotení v podobě maket 1 : 10, pět z nich pak postoupilo do druhého kola. Tentokrát už se pracovalo v měřítku 1 : 1, nejprve na dřevěné kostře vznikla hliněná maketa, tu potáhli staniolem a na takto vzniklou pozitivní formu pak velmi opatrně postupně kladli pět vrstev laminátu. Ing. Mičík dodnes s úsměvem vzpomíná na potíže, s nimiž se tehdy potýkali. Pracovali s hrnčískou hlinou z Modry (jiný materiál za dostupnou cenu nebyl k dispozici) a na noc museli rozpracované makety přikrývat vlhkými hadry, aby do rána nepopraskaly. V letech 1963 a 1964 touto metodou vzniklo pět vzhledových maket v "životní" velikosti, s okny z plexiskla a vnitřními doplňky. Jednotlivé projekty nesly označení X-1 až X-5, práce na nich však probíhaly současně a čísla návrhů nevyjadřují zcela věrně jejich časovou posloupnost. Bratislavské konstruktérské a vývojové středisko vedené ing. Mičíkem mělo v té době přes stovku pracovníků (včetně zaměstnanců vývojových dílen), z nichž asi desetina tvořila tým vývoje karoserií, který řídil Fridrich Hudec. K protagonistům této skupiny patřili ing. arch. Otto Diblík, Ján Oravec, ing. Ján Cina, ing. Ivan Chudomelka, ing. Richard Volek, Otokar Ganoczy a Ivan Schuster. Na všech projektech pracovali kolektivně, rozhodující au-

Na cestě od hliny k laminátu - rozpracovaná maketa X-3 s nově tvarovanou členitější zadí.



oblíbeným jménem Krystal. Pátý a poslední projekt, který se nakonec jako jediný dočkal dalšího vývoje a realizace v podobě funkčního vzorku, v hlavních rysech navrhl ing. Cina a dotvářeli jej další členové týmu podle požadavků ing. Mičíka. Ten návrh X-5 prosazoval kvůli jeho návaznosti na aerodynamické tradice značky Tatra, přičemž zpočátku se dokonce uvažovalo i o děleném zadním okně a tradiční "ploutvi" na zadní. Kvůli výhledu šikmo vzad a obavám z citlivosti na boční vítr tento stylistický prvek nakonec neprošel, jinak ale původní tvary X-5 zaznamenaly jen nevelké úpravy.

K dalšímu vývoji projektu X-5 se na stránkách AR vrátíme ještě jednou, na tomto místě jen chceme připomenout, že tvary tohoto vozu skutečně vznikly v Bratislavě a nikoliv v Itálii, jak se už léta mylně uvádí v některých publikacích. Kromě osobních

svědectví ing. Mičíka a Jána Oravce tuto skutečnost potvrzuji i četné kresby, makety a výkresy z roku 1964. Např. na výkresech z června 1964 najdeme nejen schéma zabudování mechanických skupin do karoserie X-5, jejíž tvary až na malíčkost (umístění předních blikáčů nahoru v blatnících a jinak tvarované "kapsy" pro přívod vzduchu na zadní) odpovídají konečně podobě bratislavské "ixky", ale i další karosářské varianty (dvoujice kupé a kombi) odvozené ze základního tvaru sedanu X-5.

První kontakty s turinským studiem Stile Italia, jemuž bývá někdy přisuzováno autorství karoserie X-5, byly navázány až v roce 1965 a konkrétní nabídka (dodnes uchovaná v kopřivnickém muzeu) pochází z 18. května 1966. Mezi devíti skicami figuruje návrh podobný X-5, jenž v té době už v Bratislavě existovala vzhledová maketa z laminátu a podrobné plány na stavbu funkčního vzorku. Autorství bratislavských stylistů nám potvrdil i ing. Milan Galia, bývalý šéfkonstruktér Tatry a jeden ze tří představitelů kopřivnické automobilky, který tehdy s firmou Stile Italia jednal.

JAN TUČEK



Ing. Otto Diblík byl autorem projektu X-4, který dostal jméno Krystal.

torský podíl se však dá vystopovat přinejmenším u tří z pěti návrhů. Základní myšlenku a rysy projektu X-1 vytvořil Ján Oravec, přičemž k charakteristickým prvkům decentně tvarovaného vozu patřila plochá před se (zamýšlenými) výklopými světlomety a osobitě řešené otvory pro vstup vzduchu v zadních blatnících. Projekty X-2 a X-3 vznikly coby týmové práce pod vedením ing. Diblíka a oba se vyznačovaly tehdy módním řešením kabiny s negativně skloněným zadním oknem. Návrh s označením X-4, vůz poněkud ostřejší řezaných tvarů se splývavou zadí a obdélníkovými světlometry v přední, vytvořil ing. Diblík (četné kresby si přivezl už z Prahy) a pokýt il jej svým

## ZBRASLAV – JÍLOVIŠTĚ

V sobotu 4. září se koná tradiční závod historických vozidel do vrchu (r. v. 1920 až 1970). Dopoledne se sjede na náměstí ve Zbraslavě u Prahy na sto účastníků, aby odpoledne absolvovali závod po původní trati do Jíloviště. Jako vždy pořádá a srdečně zve Veteran Car Club Praha. ■

Laminátová maketa X-5 byla předobrazem skutečného vozu Tatra 603 X, k němuž se ještě na stránkách AR vrátíme.

