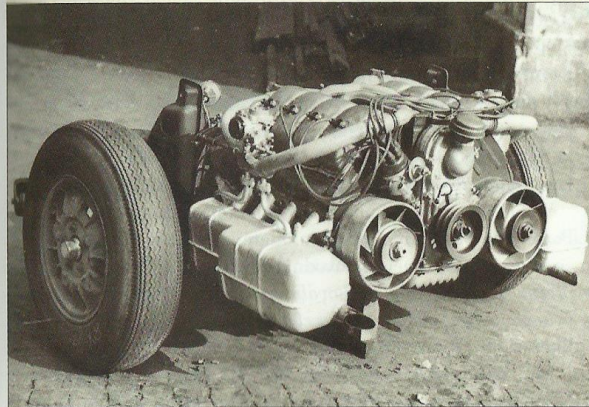


Motor Journal



31. prosince 1966 byl v Bratislavě dokončen prototyp nového vozu Tatra pod označením 603 X. V letech 1965 a 1966 bylo v místním vývojovém středisku vytvořeno několik maket vozu v životní velikosti označených X-1 až X-5. Nejzdařilejší byla poslední z nich, navržená Otakarem Diblíkem, která byla vybrána ke stavbě funkčního automobilu. Typický vzduchem chlazený osmiválec byl snížen asi o třetinu. Karburátory a tlumiče výfuků byly přemístěny na stranu a výkon takto upraveného motoru vzrostl na 122 koní. Vůz dostal kotoučové brzdy Girling, přičemž

zadní byly kvůli zmenšení neodpružených hmot umístěny více doprostřed vozu. Bratislavská Tatra 603 X byla kratší, užší a nižší než sériově vyráběná šestsettrojka. Menší čelní plocha karoserie, hmotnost snížená na téměř 1300 kg a zvýšený výkon motoru slibovaly lepší dynamické vlastnosti ve srovnání s kopřivnickou Tatro 2-603. Vyroben však byl pouze jediný kus a práce slovenského vývojového týmu byla později označena jako etapa výzkumu pro konstrukci vozu Tatra 613. Tatra 603 X se dochovala ve sbírce kopřivnického muzea.

...sinngemäss:

1965– 66 wurden in Bratislava 5 Karosserie-Entwürfe (X-1 bis 5) für das Nachfolgemodell des T 603 gebaut. Vorschlag von O. Diblík wurde 1966 für den ersten Prototyp ausgewählt. Der Motor wurde um 30% flächer, die Vergaser und Auspufftöpfe wurden seitlich verlagert. Die Motorleistung wuchs auf 122 PS. Neue Bremsen, Typ Girling, wurden mittiger montiert und die ganze Karosserie war kürzer und niedriger als der serienmässige T 603.

Bessere Aerodynamik, ein stärkerer Motor und viele Gewichtseinsparungen (Gesamtgewicht nur 1300 Kg) versprachen im Vergleich mit dem T 603 – 2 aus Kopřivnice dynamischere Fahrleistung.

Schliesslich wurde mit der Bezeichnung 603 X nur ein Wagen gebaut und die ganze Anstrengung der slowakischen Techniker als „eine Etappe in der Entwicklung des neuen T 613“ bezeichnet.

Dieser Wagen ist im Tatra-Museum Kopřivnice ausgestellt.
Deutsche Fassung GWP