

Předchůdci Tatry 603

Začátkem 30. let minulého století automobilka Tatra začala experimentovat s aerodynamickými vozidly. Inženýři Hans Ledwinka (1878–1967) a Erich Übelacker (1899–1977) vypracovali projekt malého aerodynamického automobilu s motorem vzadu a páteřovým rámem. V roce 1933 **Tatra** představila prototyp **V 570** s plochým dvouválcem 854 cm³ (dílo Ericha Ledwinky, 1904–1992, syna H. Ledwinky), a přestože se nikdy nedostal do sériové výroby, stal se studijním objektem pro všechny následující typy této koncepce.

Dalším „proudnicovým“ automobilem, i když nebyl navržený v Tatře, byla **Tatra 75**, dílo anglického importéra kpt. D. Fitzmauricea. Karosérie, kterou zhotovila karosárna Thomas Harrington Ltd. z Hove v hrabství Sussex, vzbudila zaslouženou pozornost na londýnském autosalonu na podzim roku 1933.

Tatra začala vytvářet vlastní design, který se stal základem dalších jejích aut v následujících desetiletích. V březnu 1934 byla veřejnosti představena **Tatra 77**, první sériově vyráběný aerodynamický osobní automobil se vzduchem chlazeným motorem vzadu, se součini-

telem odporu vzduchu 0,22. Relativně malý třílitrový motor s výkonem 60 k (44,1 kW) umožňoval nejvyšší rychlost 140 km/h. Tento velký a prostorný šestisedadlový automobil měl zpočátku volant umístěný uprostřed, čelní sklo skloněné o 45 stupňů a zavazadlové prostory pod přední kapotou a nad zadní nápravou. V roce 1935 následoval vylepšený model **Tatra 77A** s přidavným reflektorem ve středu masky a s motorem V8, 3380 cm³, 70 k (51,5 kW), umožňujícím dosáhnout rychlosti 150 km/h. Produkce modelů Tatra 77 a Tatra 77A byla velmi omezená, dohromady asi 250 kusů.

Nezaměnitelná **T 87**, Ledwinkova nejoblíbenější Tatra, přišla na trh též v roce 1936 jako přímá odpověď na kritiku nepřesného řízení předěšlých modelů. Hmotnost byla snížena na 1370 kg (úspora víc než 400 kg), montoval se menší motor V8 o objemu 2968 cm³ a výkonu 75 k (55,2 kW) a rozvor se zkrátil z 3150 mm na 2850 mm. Součinitel odporu vzduchu sice vzrostl na 0,36, i tak však byl v té době výjimečně nízký. Čelní sklo bylo ploché, doplněné o dvě malá boční okénka zakomponovaná do předních sloupků, což umožňovalo



Tato Tatra 87 s motorem Tatry 603 patřila úřadu předsednictva vlády



Monopost Tatra 607 byl pojízdnou laboratoří na zkoušení motorů T 603

řidiči, který už neseděl ve středu, dokonalý výhled. Tatra 87 dosahovala rychlosti 160 km/h, měla dobré zrychlení a spotřebu 12–13 l/100 km. Firma do roku 1950 prodala 3 023 kusů.

Tatru 87 si svého času koupila i automobilová závodnice Eliška Junková (v roce 1939), herec E. F. Burian, básník Vítězslav Nezval, americký spisovatel John Steinbeck (1947), egyptský král Farouk (1947), pražský arcibiskup Beran (1948) a od července 1945 sloužila i prezidentu Edvardu Benešovi. Velkou popularitu si tento typ získal cestou po 44 státech Evropy, Afriky a Latinské Ameriky, kterou v letech 1947–1950 podnikli Jiří Zikmund a Miroslav Hanzelka. Do roku 1950 se vyrobilo 3 056 kusů.

Erich Ledwinka, který nahradil E. Ůbelackera ve funkci hlavního inženýra, byl projektantem **Tatry 97**. Byl to zmenšený model Tatry 87, avšak bez prostředního reflektoru, s plochým čelním sklem a zadním okénkem. Vzduchem chlazený čtyřválec o objemu 1749 cm³ a výkonu 40 k (29,4 kW) dovozoval dosahovat rychlosti 130 km/h. Od roku 1938 byla Tatra pod německým vedením v důsledku zabrání Sudet Německem. Po vypuknutí druhé světové války Tatra (přesněji Ringhoffer-Tatra-Werke AG) vyráběla jen

vojenská vozidla, jedinou výjimkou byla Tatra 87 dodávaná v malých sériích pro civilní použití. Výroba modelů T 97 a T 57, vzhledem k jejich příbuznosti s koncepcí Volkswagenu, byla zakázána. V letech 1937–1939 se prodalo pouze 510 kusů Tatry 97.

Po válce se automobilka Tatra (od 7. 3. 1946 zřízená jako národní podnik) ocitla za železnou oponou. V roce 1945 byl Hans Ledwinka obviněn z kolaborace s nacisty, internován v Novém Jičíně a vězněn až do roku 1951, kdy odešel do Rakouska. Ledwinkův žák Ing. Julius Mackerle se přičinil také o uvedení nového aerodynamického automobilu, nejprve označeného **Tatra 107**, na Pražském autosalonu 1947. Sériová verze nesla označení **Tatra T 600 „Tatraplan“** a první kus byl vyroben 24. června 1948. Tatraplan s karosérií podobnou Tatře 97 byl vybaven čtyřválcovým vzduchem chlazeným motorem 1952 cm³ o výkonu 52 k (38,2 kW). Příznivá aerodynamika (c_x 0,32) přispěla k nejvyšší rychlosti 130 km/h. Více než polovina ze 4 235 vyrobených Tatraplanů byla exportována do mnohých států světa. Když státní orgány určily automobilce Tatra jako hlavní výrobní program těžké nákladní automobily, dalších 2 100 aut smontovali v letech 1951–1952 v mladoboleslavské Škodě (AZNP).



Tatra 600 – populární Tatraplan z roku 1952



Pohled na dvoudveřový Tatraplan T 601 (1952)

Typové označování

Od konce roku 1947 automobilka Tatra zavedla nové typové označování svých výrobků trojmístným kódem: 1 – nákladní automobily, 2 – dodávkové a sanitní automobily, 3 – motorová kolejová vozidla, 4 – trolejbusy, 5 – autobusy, 6 – osobní automobily, 8 – speciální (hlavně vojenské) automobily.

Prvním takto označovaným osobním automobilem byla **Tatra 600**, známý Tatraplan. Od něho byly v roce 1952 odvozeny pravděpodobně dva prototypy **Tatra 601** Monte Carlo s hliníkovou dvoudveřovou karosérií. Po účasti na soutěžích sloužily jako zkušební vozidla vybavená motory T 900 a později T 603 A. Tatraplan s motorem T 603 jako služební vozidlo používal také tehdejší ministr těžkého průmyslu Gustav Kliment, o kterém ještě bude řeč. V průběhu roku 1953 přestavbu Tatraplanu s motorem T 603 zdokumentoval na výkresu Ing. Jan Rönnert z pražské konstrukční kanceláře Tatry a uskutečnily se i porovnávací zkoušky sériové Tatry 87, Tatry 87 s motorem T 603 z úřadu předsednictva vlády a Tatraplanu ministra Klimenta. Nejlepší jízdní vlastnosti měl Tatraplan s motorem T 603.

Následovaly dvoumístné sportovní automobily **Tatra 602** Tatraplan Sport z roku 1949

s upraveným motorem z Tatraplanu (výkon 80–84 k, resp. 58,8–61,7 kW).

Typové označení **Tatra 603** nesl nejdříve jen osmiválcový motor vyvinutý v roce 1950. Měl válce ve dvou řadách po čtyřech do „V“ a chlazení vzduchem. Každý válec byl samostatný, s vlastní hliníkovou hlavou a půlkulatým spalovacím prostorem. Každou hlavu a válec bylo možné jednotlivě demontovat. Vrtání × zdvih 75 × 72 mm, zdvihový objem 2545 cm³. Kliková skříň z lehkého kovu měla nahoře komoru, ve které byla na pěti kluzných ložiscích uložena kliková hřídel, poháněná trojitým válečkovým řetězem. Pohyblivé části rozvodu tak mohly být velmi malé a lehké, s malými setrvačnými hmotami. Zdvihadla ventilů, která svírala úhel 75°, zasahovala téměř až do hlav válců a rozvodové tyčky s průměrem jen 6 mm tak mohly být velmi krátké.

Použitý rozvod OHV při takové konstrukci slučoval výhody rozvodů OHV a OHC. Zpalovací svíčky byly v ose hlavy válců mezi sacím a výfukovým ventilem. Motor měl oběžné tlakové mazání s olejovou nádrží vpředu pod motorem a s dvěma čerpadly poháněnými společně s rozdělovačem od klikové hřídele. Olejové čerpadlo odsávalo olej ze zadní části klikové skříňe a dopravovalo ho



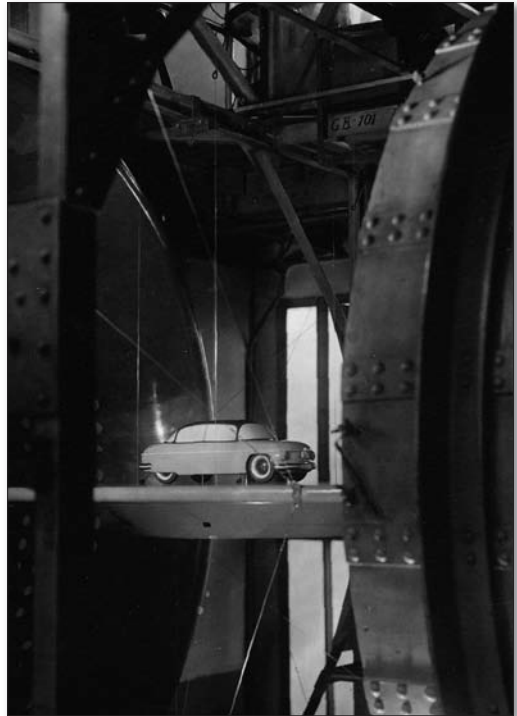
Tatra 601 Monte Carlo (1952)

do nádrže, výtlačné čerpadlo dopravovalo olej z nádrže k jednotlivým mazacím místům. Do olejového okruhu byl namontovaný chladič oleje a činnost mazání kontroloval tlakoměr, teploměr a kontrolní světlo na přístrojové desce.

Chlazení motoru zabezpečovaly dva ventilátory, poháněné klínovými řemeny od řemenice na klikové hřídeli. V rozvodné skříní pravého ventilátoru bylo namontované dynamo. Směs připravovaly dvojité karburátory. V nákladní Tatře 805 to byl karburátor Solex 30 AAJP, v prototypu osobní Tatry 603 Motorpal 30 SSOP, v sériovém provedení Jikov 30 SSOP, v závodních monopostech T 607 Solex 32 IFF nebo Weber 40 DCL. Výkon motoru závisel na kompresním poměru, použitých karburátorech a otáčkách. Při kompresním poměru 1:6,5 dával výkon 75 k (55,2 kW) při 4200 ot/min (používaný v nákladní T 805), 80 k (58,8 kW) při 4200 ot/min (zkouška motoru v r. 1951), 85 k (62,5 kW) při 4500 ot/min (projekt osobní Tatry 603 z roku 1954), 95 k (69,9 kW) až 100 k (73,6 kW) při 4800 ot/min (sériová osobní T 603) až po 200 k (147,2 kW) při 7500 ot/min při stupni komprese 12,8 (monopost T 607).

V roce 1950 byla v Praze zavedena havarijní odtahová služba. Začal se používat mezinárodní systém výstražných a dopravních značek. Na závodech 24 hodin Le Mans ve své třídě zvítězil náš Aero Minor. Začaly se vyrábět tříkolové rikšy Jawa 250 pérák a ČZ 150. V nově zřízeném podniku Mototechna prodali 2 980 osobních automobilů (ale ani jeden pro soukromé osoby) a 32 382 motocyklů.

Tatra 604 byla nerealizovaný projekt z roku 1954, s ležatým vzduchem chlazeným čtyřválcovým motorem uloženým vzadu, o objemu 635 cm³ a výkonu 22 k (16,2 kW). Vznikl za dva týdny na příkaz ministerstva strojírenství, které vyzvalo naše automobilky, aby navrhly nový československý lidový automobil. I když



Model Tatra 604 v měřítku 1:10 v aerodynamickém tunelu VZLÚ

Tatra nepředpokládala výrobu takového malého automobilu, do soutěže se přihlásila a s typem T 604 i zvítězila. Automobil se samonosnou čtyřmístnou dvoudveřovou karosérií měl mít rozměry 3685 × 1450 × 1290 mm, rozvor 2150 mm a rozchod kol 1200 mm. Postaven byl jen model v měřítku 1:10, který se zkoušel i v aerodynamickém tunelu VZLÚ. Do praxe, konkrétně do typu Tatra 603, se dostala jen konstrukce zavěšení předních kol, ale s vinutými pružinami namísto původně použitého listového péra.

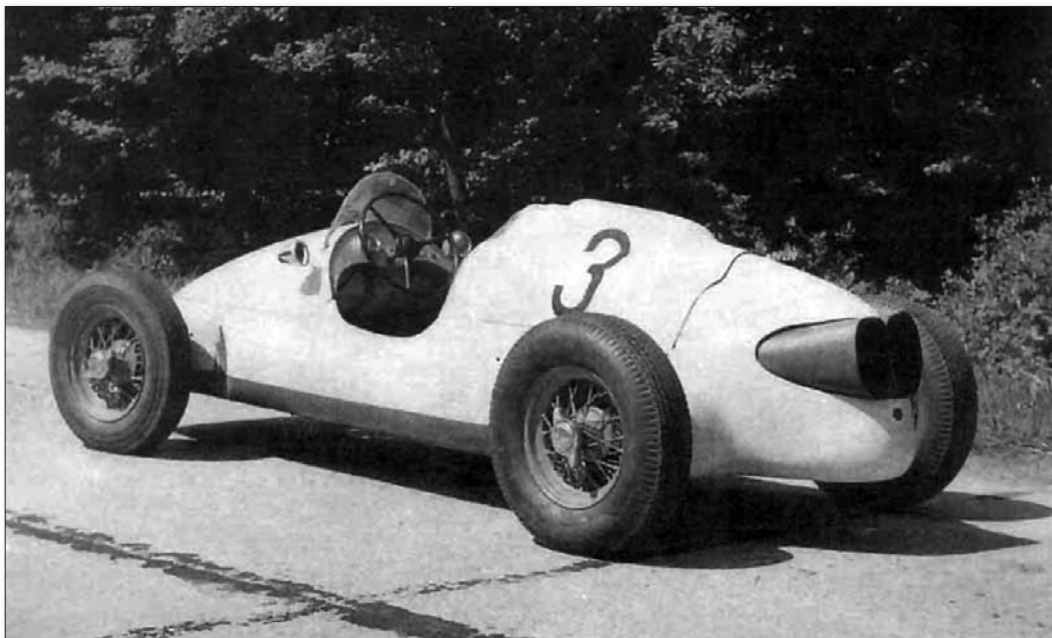
V roce 1957 byly vyrobeny 2 kusy sportovního automobilu **Tatra 605** se vzadu uloženým dvouválcovým motorem Tatra 910 o objemu 636 cm³, odvozeným od motoru T 603. Podrobnější popis je v kapitole **Motory T 603 ve sportovních a závodních automobilech**.

Vlastnosti osmiválcového motoru T 603 se testovaly i v závodním monopostu **Tatra 607** (jeden měl objem 1985 cm³, Ø 72 × 61 mm, 95 k/69,8 kW, druhý motor měl objem 2345 cm³, Ø 72 × 72 mm, 133,2 k/98 kW/7000 ot/min), který dosáhl rychlosti 207 km/h. Motor byl umístěný před zadní nápravou a chlazení obstarávaly dva axiální ventilátory podpořené ejektory. Monoposty Tatra 607 se představily na Velké ceně Československa v Brně 24. září 1950. Bruno Sojka na T 607 s dvoulitrovým motorem obsadil 2. místo, o dva roky později tam Jaroslav Pavelka na dvouapůllitrové (2472 cm³) T 607 zvítězil. Motor i nadále vyvíjeli a v roce 1954 při objemu 2545 cm³ (Ø 75 × 72 mm) dával výkon 96 k (70,6 kW) při 4500 ot/min. Závodní verze dosáhla v roce 1954 výkonu 163 k (119,9 kW) při 6000 ot/min a v následujícím roce při stupni komprese 12,8 až 200 k (147,1 kW) při 7500 ot/min. Na Tatře 607 s aerodynamickou kabinou utvořil Adolf

Veřmiřovský 16. října 1953 národní rychlostní rekord výkonem 207,9 km/h.

V roce 1951 vyšly nové předpisy o silniční dopravě a zavedeny byly řídičské průkazy tříd A, B, C, D a T. Objevuje se první série invalidních tříkolek Velorex. V našich autoškolách 160 instruktorů pomocí 185 výcvikových vozidel vyškolilo 26 000 řidičů. Mototechna prodala 3 242 aut (ani tento rok si auto nekoupil žádný soukromý zákazník) a 18 702 motocyklů.

V roce 1952 byl založen Svazarm (Svaz pro spolupráci s armádou), vlastenecká branná organizace, nástupce Autoklubu RČS. Ministerstvo dopravy vydalo zkušební pořádek pro řidiče motorových vozidel. Prodalo se 3 553 osobních automobilů, ale jen 53 z nich pro soukromé osoby, ostatní byly přidělené státním organizacím, národním podnikům, družstvům, armádě, policii apod.



Monopost Tatra 607-2 s chlazením motoru ejektory (1953)

Odvozený model **Tatra 607-2** z roku 1953 (postaveny byly tři kusy) měl rozvor zvětšený z 2250 mm na 2350 mm. Rozměry 3460 × 1475 × 980 mm, rozchod 1300 mm a hmotnost 605 kg byly totožné s T 607. Podstatný rozdíl byl v odstranění chladicích ventilátorů (zůstalo jen chlazení pomocí ejektorů) a použití sklolaminátové karosérie. S automobily závodili i Zdeněk Treybal, Josef Chovanec, Alois Mark, Metoděj Příkryl, Miroslav Berkman a Jiří Valchař.

V roce 1953 byly zřízeny Dopravní inspekce veřejné bezpečnosti. V Praze byl pro motorová vozidla otevřen Letenský tunel. Automobilka Praga dostala název Závod Klementa Gottwalda, Jawa byla přejmenována na Závody 9. května. Proдало se 3 805 osobních automobilů, z toho jen 74 pro soukromé osoby.

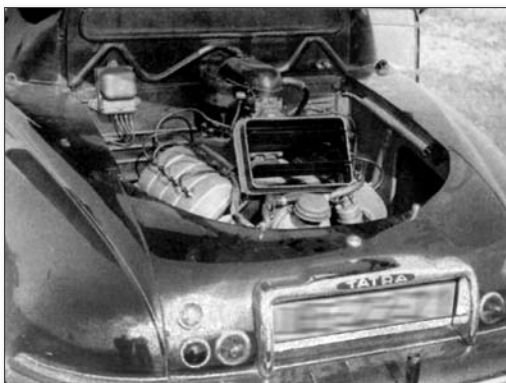
V roce 1954 byl vyroben prototyp automobilu Spartak, později oficiálně nazvaný Škoda 440. Národní podnik Benzina prodával tři druhy paliva: B65 (směs benzínu s benzolem), BL68 (směs benzínu, benzolu a líhu) a B72 (směs benzínu, benzolu a antidetonacích přísad). Zkoušely se prototypy malého motocyklu Jawa Pionýr a skútru konstruktéra J. F. Kocha. Ze 4 268 prodaných aut šlo do soukromých rukou 325 kusů.

Motor Tatra 603 A o objemu 2545 cm³ byl zamontovaný také v posledních automobilech **Tatra 87-603** vyrobených v roce 1950.

Motor T 603 A se ze závodního monopostu v roce 1954 dostal do lehkého nákladního automobilu **Tatra 805** s nosností 2,5 tuny. Při kompresním poměru 1:6,5 a otáčkách snížených na 4200 ot/min měl výkon 75 k/55,2 kW. Do roku 1960 se vyrobilo 13 624 těchto vozidel – dostatečné množství na důkladné odzkoušení kvalit motoru, který se od roku 1955 začal montovat do osobních automobilů Tatra 603.



Motor T 603 zabudovaný v Tatře 87 si vyžádal změnu tvarování zadní kapoty



Pohled pod kapotu Tatry 87 s motorem T 603



Prototyp JK 2500 ještě s drátěnými koly (1955)

Sportovní kupé JK 2500

Protikladem použití motoru Tatra 603 A v nákladní Tatře 805 byl projekt JK 2500, který vznikl v brněnském závodě n. p. Karosa. Konstruktor Július Kubinský (narozený v listopadu 1923, zemřel 30. 4. 2008) pracoval nejprve v karosárně Ondreja Kollera v Bratislavě a po přestěhování se do Brna pokračoval v autodílně na Cihlářské ulici. Po znárodnění byl zaměstnaný v brněnské Karose, zaměřené tehdy na armádní zakázky. Pro případ změny výrobního programu tam plánovali postavit malou sérii sportovních automobilů, určených hlavně na export. Vojenská výroba však pokračovala nadále a J. Kubinský začal prototyp stavět ve vlastní režii.



Kupé JK 2500 s motorem T 603 A z roku 1957

V roce 1955 představil dvojmístný automobil kategorie GT určený pro náročnou klientelu. Všechny agregáty měly být z prestižních důvodů domácí výroby a jako nejvhodnější pohonná jednotka se jevil právě motor T 603. Protože ten v té době ještě nebyl mimo továrnu k dispozici, Kubinský použil kapalinou chlazený dvouapůllitrový řadový šestiválec Alfa Romeo. Automobil klasické koncepce (motor vpředu, pohon zadních kol) měl nízký příhradový rám z ocelových trubek, odpružení zkrutnými tyčemi, zadní hnací nápravu

typu DeDion, přední nápravu z vojenského vozidla KdF (tzv. bojový Volkswagen, Kübelwagen), řízení šroubem a maticí a hydraulické brzdy na všech kolech. Drátěná kola s pneumatikami 6,50 × 16“ byla nejdříve vyměněna za disky z lehkých slitin s pneumatikami 6,50 × 15“. Vozidlo mělo rozvor 2300 mm, rozchod kol vpředu i vzadu 1350 mm, délku 4050 mm, šířku 1620 mm, výšku 1220 mm, šířku vnitřního prostoru 1440 mm a hmotnost 1160 kg. Dvě palivové nádrže o objemu po 30 l byly umístěny v zadních blatnicích. Ocelovou karosérii vyrobil podle dřevěného rámu klempíř Jan Heger, který pro Kubinského karosoval i několik předešlých vozidel.

Až v roce 1957 byl do vozidla namontován motor Tatra 603 A s objemem 2545 cm³, o výkonu 95 k (69,9 kW) a s dvojitým spádovým karburátorem Solex 30UAAIP, s nímž bylo možné dosáhnout rychlosti okolo 200 km/h. V Kopřivnici plánovali výrobu pěti kusů tohoto automobilu, ale pro nedostatek peněz z tohoto záměru sešlo. J. Kubinský nakonec celou stavbu prototypu financoval z vlastních peněz a stálo ho to přibližně 120 000 Kčs.

V roce 1955 vyšlo první číslo časopisu Motoristická současnost. Karosa Vysoké Mýto vyrobila horský autobus Tatra 500 HB. Konstrukteři terénní Prahy V3S dostali Státní cenu Klementa Gottwalda. Obyvatelstvo si koupilo 1 685 automobilů, tedy téměř polovinu z celkového prodeje 3 391 kusů.

Kdo stál u zrodu Tatry 603?

Navrhnout koncepci nového automobilu, nakreslit ji, zhotovit modely, postavit prototyp, vyzkoušet jeho vlastnosti a připravit

výrobu je dlouhodobý proces, na kterém se podílejí odborníci různých profesí.

V n.p. Tatra Kopřivnice byl v letech 1952–1956 hlavním konstruktérem **Ing. Antonín Pallo**, který tak zodpovídal za uvedení nového automobilu T 603 do výroby. Jeho předchůdce **Vladimír Klajmon** byl v této funkci v letech 1951–1952 a přičinil se o vývoj motoru T 603. **Josef Svoboda**, hlavní konstruktér v letech 1956–1958, byl též zaměřený na motory. Konstrukci motorů a jejich vývoj měli na starosti **Ing. Julius Mackerle, Jiří Klos, Jaroslav Holub a Miroslav Škývara**. Zpracování elektroinstalace bylo dílem **Oldřicha Štěpána**.

Ing. Julius Mackerle se narodil 18. června 1909 v Jevíčku a studoval na Vysokém učení technickém v Brně, během kterého zkonstruoval a vyrobil svůj první automobil (dvoumístný sportovní roadster s motocyklovým motorem JAP 1000 cm³), absolvoval roku 1935. Pracoval v plzeňské Škodovce jako vedoucí konstrukce motorů, potom v pražských Škodových závodech a roku 1948 nastoupil do Tatry Kopřivnice, kde se plně věnoval svým oblíbeným vzduchem chlazeným motorům. V letech 1949–1951 zastával post hlavního konstruktéra. Po motorech pro nákladní vozidla Tatra 128 a T 138 zkonstruoval vidlicový osmiválec pro budoucí luxusní osobní automobil Tatra 603.

V roce 1958 Ing. Mackerle přešel do Ústavu pro výzkum motorových vozidel, kde vedl odbor motorů a výhledového projektování a kde mimo jiné zhotovil „Rotoped“. Bylo to pokusné vozidlo, jehož pohyb vyvolávalo postupné nafukování gumových vaků, umístěných po obvodu každého ze čtyř kol. Přednášel na VUT Brno, spolupracoval s ČVUT Praha a SVŠT Bratislava. Za práci v oblasti vzduchem chlazených motorů mu Institution of Mechanical Engineers v Londýně roku 1962 udělil cenu Akroyd Stuart Award. Je autorem vícero odborných publikací, např. „Americký automobil“ (1948), „Spalovací motory“, „Rozvod automobilového a letec-

kého motoru“, Automobily s motorem vzadu (1966), „Vzduchem chlazené automobilové motory“ (Air-Cooled Automotive Engines, John Willey & Sons, New York 1972), „Automobil dneška a zítřka“ (1977), „Motory závodních automobilů“ (1980), „Automobil s lepší účinností“ (1985). Ing. J. Mackerle zemřel 11. září 1988.

Jiří Klos se narodil v roce 1921, dne 30. 4. 1952 dostal Řád práce jako konstruktér vývojového odd. n.p. Tatra.

Tvůrci designu karosérie

František Kardaš, jeden z průkopníků československého designu dopravních prostředků, se narodil 25. března 1908. Po dobu spolupráce s Tatrou Smíchov navrhl tvary tramvají T2 a T3 a roku 1955 karosérii trolejbusu T 401, vyráběného v n.p. Karosa Vysoké Mýto. Kromě zmíněných tramvají ho proslavila právě Tatra 603. Zemřel v roce 1986 a pochovaný je na hřbitově Malvazinky v Praze na Smíchově.

Zdeněk Kovář, zakladatel průmyslového designu v Československu, se narodil ve Vsetíně 26. 1. 1917. V letech 1931–1936 pracoval jako obuvník a strojní zámečník v Batových závodech ve Zlíně, v letech 1939–1943 navštěvoval zlínskou školu umění a v letech 1944–1947 byl výtvarníkem v tamějších strojárnách MAS. Od roku 1947 vyučoval na Střední uměleckoprůmyslové škole v Uherském Hradišti a od roku 1959 vedl atelier tvarování strojů a nástrojů na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze a na jejím detašovaném pracovišti v Gottwaldově (Zlíně). Roku 1977 mu byl udělen titul zasloužilý umělec a roku 1982 titul národní umělec. Kromě tvarování strojů a nástrojů v roce 1953 navrhl tvar kabiny nákladních vozidel Tatra 137 a T 138 a podílel se na návrhu karosérie osobní Tatry 603. Zemřel ve Zlíně 21. 7. 2004.

Vladimír Popelář se narodil v roce 1915 v Mladé Boleslavi a po maturitě na vyšší strojnické škole odešel na praxi do kopřivnické

Tatry. Po dobu války sice pracoval v plzeňské Škodě, ale roku 1945 se vrátil do Tatry, kde byl pověřený konstrukcí Tatraplanu. Mezitím ještě řídil konstrukci trolejbusu T 400 ve smíchovském závodě Tatra. Byl vedoucím pražské vývojové kanceláře n.p. Tatra. Ve funkci hlavního konstruktéra působil v letech 1958–1962. Přispěl ke vzniku karosérie Tatra 603, roku 1957 připravoval nákladní Tatra 138 a spolupracoval na dalších užitkových vozidlech až po tahač Tatra 813. Zemřel v roce 1997.

Otakar Diblík se narodil v Brně 19. srpna 1929 a po studiu architektury a pozemního stavitelství na Vysoké škole technické Dr. Edvarda Beneše v Brně (nyní Vysoké učení technické) v letech 1948–1952 na umístěnkou nastoupil do projekčního ústavu v Brně. Po základní vojenské službě se zaměstnal v n.p. Karosa Vysoké Mýto. V letech 1956–1959 tam spolupracoval na návrhu tvaru karosérie autobusů Škoda 706 RTO a připravil luxusní verzi pro světovou výstavu v Bruselu 1958. Pro Karosu vytvořil také aerodynamicky tvarovaný obytný přívěs W4 Dingo a chladírenské návěsy N10CH, které se vyráběly v n.p. Orličan Chocet a vyvážely zejména do Sovětského svazu.

V roce 1956 Karosa realizovala i jeho prototyp roadsteru na podvozku Škoda 440 se sklo-laminátovou karoséří zhotovenou ve spolupráci s n.p. Kovona Karviná. O. Diblík krátce působil v AZNP Mladá Boleslav a v roce 1959 nastoupil v konstrukční kanceláři n.p. Tatra v Praze, kde spolupracoval na modernizaci Tatra 603 s pracovním označením T 608. V kolektivu pod vedením Vladimíra Popeláře a Ing. Milana Apetauera vznikala automobil s motorem umístěným před zadní nápravou. Po odevzdání projektu do pobočného závodu Vývoj motorových vozidel v Bratislavě Otakar Diblík jako designér dotvářel spolu s Ing. Ivanem Mičíkem, Jánem Oravcem a Ivanem Schusterem prototypy Tatra 603X. Když padlo rozhodnutí nadřizovaných orgánů

zastavit další vývoj „šestsettrojky“, O. Diblík, znechucený nemožností realizovat model ve výrobě, Tatra opustil. Vstoupil do Svazu československých výtvarných umělců a tvořil „na volné noze“.

Nejen automobily byly ve středu zájmu O. Diblíka. Pro n.p. Let Kunovice navrhl roku 1957 venkovní tvary a část interiéru čtyřmístného aerotaxi L 200 Morava. V roce 1963 ho závod Lokomotivy Škoda Plzeň pověřil tvorbou elektrické rychlíkové lokomotivy E32 s laminátovými čely, první svého druhu u nás. O rok později pro Závody kuličkových ložisek Brno zpracoval karosérii traktoru Zetor Crystal s bezpečnostní kabinou a ve druhé polovině 60. let se zaměřil na tiskařské stroje pro Adast Adamov.

V době studijní cesty se ve Vídni roku 1965 seznámil s vrstevníkem, italským designérem Rodolfem Bonettem (1929–1991), kterému se zalíbily Diblíkovy návrhy. Po srpnu 1968 se mu přes Jugoslávii a Rakousko podařilo dostat do Itálie a zaměstnat se v Carrozzeria Rodolfo Bonetto v Miláně, kde v letech 1983–1989 zastával místo hlavního designéra. Tato karosárna se od 70. let specializovala na tvarování interiérů, hlavně pro koncern Fiat a jeho modely Fiat 131 Supermirafiori, Ritmo, Tipo, Croma, Regata, Duna a Lancia Y10. Jako první dokonce stylisticky upravila motory Fire používané v typech Uno, Panda a Y10. Otakar Diblík se podepsal také pod studii městského automobilu Bonetto Miki z roku 1987.

Po návratu do Československa O. Diblík přednášel v ateliéru designu na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze a spolupracoval s vysokomýtskou Karosou. Zemřel v Praze 12. února 1999.

Konstrukcí podvozku byli pověřeni **Jaromír Segeta, Ing. Ljubomír Szpuk, Ing. Ladislav Vyroubal, Karel Buček, František Eliáš a Metoděj Lošák**. Konstrukci a technologii výroby karosérie měli na starosti **František Chalupa, Ing. Jan Rönnert, Rudolf Stiborek a Miroslav Uhlík**.