



Foto Tatra

ZÁVĚREČNÁ...

Výroba osobních automobilů Tatra skončila typem 700, vlastně mírně modernizovanou variantou Tatry 613...



TOM HYAN

Hojně předváděná
Tatra 613
v téměř definitivní
podobě (1973)



1

1 Karosárna Vignale
navrhla také dvoudveřové
kupé Tatra 613
(později zničeno při havárii)

2,3 Zkoušky prototypů
byly velmi náročné a dlouhé

4,5 Palubní deska a komfortní
sedadla prvního provedení

6 Zkoušky na polygonu
NAMI u Moskvy



2



4



5



Foto Tatra



6

► **TATRA 613** (1976)

MOTOR – zážehový osmiválec Tatra 613 s válci do V/90°, chlazený vzduchem s jedním ventilátorem, uložený podélně nad zadní nápravou; DOHC 2V (ozubené řemeny); dva karburátory Jikov 32/34 DDSR; elektronické zapalování s rozdělovačem, svíčky Bosch W200 T30; 3495 cm³ (ø 85 x 77 mm); 9,2:1; 121 kW (165 k)/5200 min⁻¹ a 265 N.m/2500–3000 min⁻¹; max. 5600 min⁻¹; elektrická výzbroj 12 V, akumulátory 2x 6 V/75 A.h., alternátor 14 V/55 A, 770 W; spouštěč 12 V/1,3 kW. Hmotnost motoru se spojkou 285 kg (bez oleje). Náplň oleje 9,5 l (Mogul Super).

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednokotoučová suchá spojka ø 250 mm s kapalinovým vypínáním; čtyřstupňová manuální převodovka (3,394 – 1,889 – 1,165 – 0,862 – Z 3,244); hypoidní rozvodovka s kuželovým diferenciálem, stálý převod 3,909, pohon zadní nápravy.

PODVOZEK – bezrámová ocelová konstrukce; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu vzpěry McPherson, vzadu ramena se šikmými osami kývání; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými kapalinovými tlumiči, vzadu nesoustřednými, vpředu příčný zkrutný stabilizátor; hříbenové řízení, 4,25 otáčky na plný rejď; kapalinové dvouokružové kotoučové brzdy s vnitřním chlazením; pneumatiky Barum 215/70 HR 14.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2980 mm, rozchod kol 1520/1520 mm; d/š/v 5025/1800/1440 mm; objem zavazadlového prostoru 430 l; celkový objem dvou palivových nádrží 72 l; pohotovostní/celková hmotnost 1670/2140 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 190 km/h; zrychlení 0–100 km/h za 12,7 s; spotřeba paliva podle ČSN 18,0 l/100 km.

Zrození nového osobního automobilu z Kopřivnice v období po druhé světové válce bylo doslova zázrakem. A ten přišel jen dvakrát. Z iniciativy konstruktérů a tak trochu v utajení vznikla nejprve legendární Tatra 603, kterou pak vládní garnitura vzala na milost, aby se pochlubila originálním a technicky vyspělým automobilem (viz TH Auto 3/16). Motor vzadu, navíc vzduchem chlazený osmiválec, a přísně aerodynamická karoserie byly vždy neobvyklé, a proto dnes patří Tatra k nejvyhledávanějším československým veteránům. Na její slávu sice navázala Tatra 613, ale bez většího technického pokroku už nepřežila do nového tisíciletí. Protiblokovací systém brzd ABS, airbagy, či samočinná převodovka (kromě vládního kabrioletu) pro ni zůstaly bohužel nedostupné... Pokusy modernizovat Tatru 603 byly velmi zajímavé, nepřilíš stylisticky zdařilý návrh 603A ve stylu amerických křižníků silnic (zvětšily se proporce pontonu,

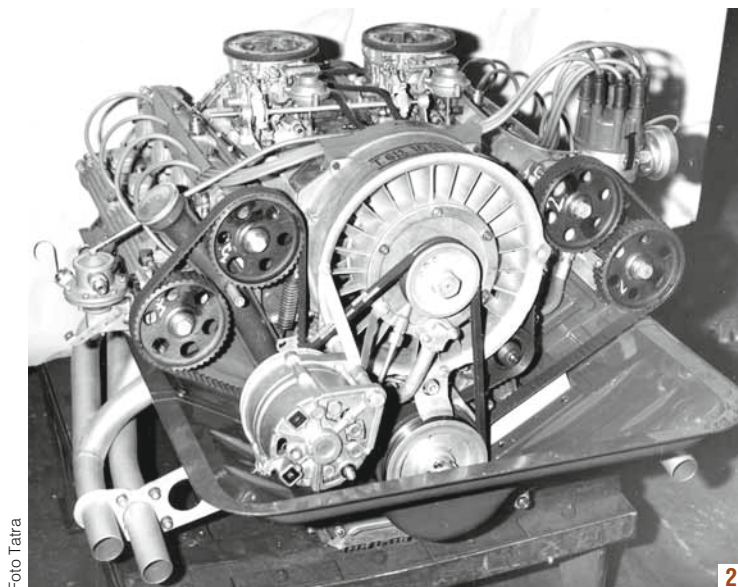
interiér zůstal stejný) zastínila opravdu elegantní studie Tatra 603 X z bratislavské pobočky národního podniku Tatra, která některými prvky připomínala designové ikony Citroën DS-19 nebo pozdější GS/CX, nicméně sériové produkce se nedočkala. V té době, tedy v roce 1965, z neznámých důvodů jednala Tatra s málo známou firmou Stile Italia (SI), sídlící na Via Governolo 28 v Turíně, která se tehdy zřejmě chtěla přizpůsobit na věhlasu italských karosářů, ale podařilo se jí to jen jménem. Ve výpravném perspektivu nabízela design i stavbu prototypů, nic konkrétního však neuváděla. Z devíti zaslaných skic SI pro novou Tatru nebylo nic. Nová Tatra 613, nástupce šestsettrojky, nakonec vznikla v italské spolupráci. V květnu 1967 začala jednání s představiteli karosárny Vignale, která na rozdíl od Stile Italia opravdu patřila k premiantům svého oboru. Alfredo Vignale (1913–1969) založil se svou rodinou první podnik v Grugliascu u Turína už ►►►

► TATRA 613 & 700 (1973–1999)



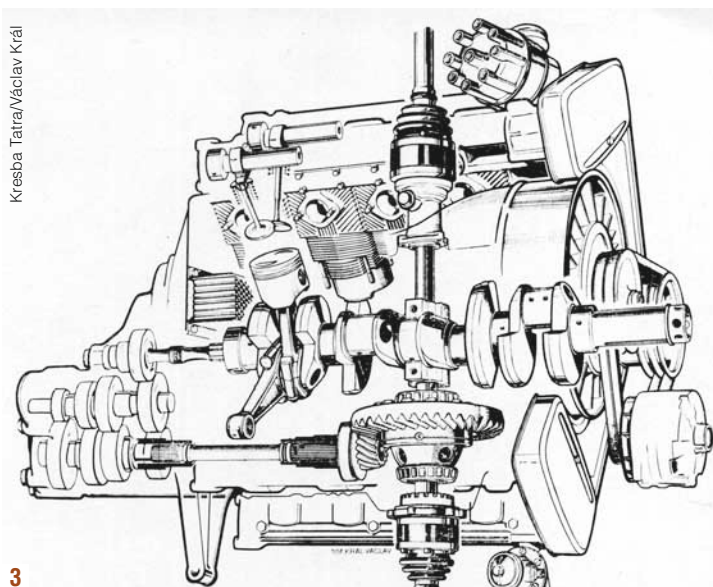
1

Foto Tatra



2

Foto Tatra



3

Kresba Tatra/Václav Král

1 Tatra 613-2 model 84, předobraz restylingu pro sériový typ 613-3

2 Osmiválec se sejmutými kryty rozvodových řemenů (DOHC)

3 Systém pohonu zadní nápravy

v roce 1939 a po válce doblý velkou reputaci jako tvůrce neobyčejně zdařilých karosářských kreací, na nichž se často podílel neméně slavný Giovanni Michelotti. Na podzim 1968 vznikly první makety T613, tři prototypy se objevily v Kopřivnici na jaře 1969 (jedním z nich bylo dvoudveřové kupé). Automobily T613 se po dlouhých zkouškách a vývoji nového motoru začaly vyrábět až koncem roku 1975, kdy po 20422 kusech a dvaceti letech končila produkce Tatra 603. Bezesporu také Tatra 613 i její modernizovaná verze T700 byly elegantní automobily nadčasového designu, který nezestárnul dodnes. Českoslovenští konstruktéři n.p. Tatra Kopřivnice za vydatné spolupráce kolegů z konstrukčních kanceláří Tatra v Praze a Bratislavě v době jistého uvolnění společenského režimu koncem šedesátých let vsadili na skutečně nový osobní automobil včetně poháněcí soustavy a podvozku. Volba padla opět na vzduchem chlazený vidlicový osmiválec, ale o zvětšeném objemu na 3495 cm³, posunutý vpřed nad poháněnou zadní nápravu, což zlepšilo jízdní vlastnosti. Další změnou byl přechod na ventilový rozvod DOHC s dvojicí

vačkových hřídelů v každé hlavě, poháněných ozubenými řemeny. S výkonem 121 kW (165 k) uháněl 1670 kg těžký čtyřdveřový pětímístný sedan největší rychlostí 190 km/h, zrychloval na sto za 12,7 sekundy a výrobce uváděl základní spotřebu 18,0 litru benzínu Super na stovku kilometrů (kompresní poměr vzrostl na 9,2:1). Převodovka byla čtyřstupňová synchronizovaná s příjemným řazením, pozdější přechod na pětistupňovou přinesl problémy, často nešlo hladce přeřadit jedním nebo druhým směrem (možná byl testovací vůz příliš nový, pak se vůle objevily). Po náběhu výroby byly uspokojeny státní zakázky, většinou výměnou za ojeté Tetry 603, které se tak dostaly k soukromníkům. Pak výroba stagnovala (viz přehled vyrobených kusů), přestože v Kopřivnici vůz průběžně vylepšovali, nicméně do svobodného světa se volně nevyvážel; nevelký export směřoval většinou do tzv. socialistických zemí. Plánované produkce 1500 vozů ročně nebylo nikdy dosaženo, pouze v letech 1976 a 1977 se vyrobilo přes tisíc vozů (přesně 1005 a 1051). Výroba neprobíhala v Kopřivnici, ale v pobočném závodě v Příboře. Ještě za minulého



4

Foto Tom Hyan

4 Tatra 700, poslední typ osobního automobilu z Kopřivnice (1996)

5 Prodloužená Tatra 613 Speciál s rozvorem náprav 3130 mm (+ 150 mm)



5



6

Foto Tatra



7

Foto Tom Hyan

6 Tatra 613-3 se vyráběla od roku 1986

7 Tatra 613 K, zachycená na vyjíždce do Prahy počátkem osmdesátých let

8 Tatra 613-4 Mi model 1995 se standardním rozvorem 2980 mm, ale výkonem 147 kW (200 k), zrychlením 0–100 km/h za 10,8 s a rychlostí až 230 km/h



8

VÝROBA T613 (+ T700)

rok	počet kusů
1973	2
1974	19
1975	227
1976	1005
1977	1051
1978	818
1979	941
1980	355
1981	321
1982	205
1983	101
1984	202
1985	235
1986	346
1987	352
1988	400
1989	470
1990	599
1991	673
1992	166
1993	94
1994	72
1995	42
1996	12 (+40)
1997	1 (+22)
1998	2 (+2)
1999	1

Celkem 8776

luxusních a pojízdných kanceláří, ve finále se na jaře 1996 představila Tatra 700 s výrazně modernizovaným designem. Kuriozitou se staly sanitní verze (T613SV, T624), záchranné požární (T623, účinkovaly zásluhou Cyrila Svobody i na závodech F1 v Budapešti), letištní Runway Tester, či speciální pro policii. Jepičí život měla bohužel iniciativa Tima Bishops uplatnit vylepšené vozy s novým interiérem a litými koly na britském trhu.

Výroba osobních automobilů Tatra byla ukončena ve dvou vlnách. V Příboře (dceřině společnosti Tatra Příbor) skončila v roce 1997, kdy se část kapacit přesunula zpátky do mateřského závodu v Kopřivnici. Od počátku roku 1998 tedy vzniklo jen několik vozů v Kopřivnici, jako obvykle zhotovených na zakázku. Vlastníci a vedení automobilky ale už tehdy jasně řekli, že osobní vůz není a nebude, kvůli dlouholeté neefektivnosti, vysoké konkurenci na trhu a obrovským nákladům potřebným pro vývoj a inovace, nosným produktem Tetry. Tolik citace sdělení Evy Kijonkové, tehdejší tiskové mluvčí Tatra, a.s., ze dne 30. března 1999. Pro zajímavost uvádíme výrobní počty automobilů Tatra 613 (700), jaké nám zaslala. A to přesto, že se liší od údajů, jež zveřejnil známý automobilový historik Jan Tuček, který uvádí celkový počet 8965 vozů Tatra 613 včetně prototypů Vignale od roku 1969, 67 vozů Tatra 700 a po jednom prototypu Ecorra Coupé a T700GT (se čtyřlitrovým motorem 308 kW). Vyvrcholením byla Tatra 700 model 1997 s větším motorem 4360 cm³ (ø 95 x 77 mm) o výkonu 172 kW (234 k). Možná to byla nejlepší chvíle na důstojný odchod, žádný přechod na motor vpředu by image velké Tetry rozhodně neprospěl. ■