

► **TATRA 613 & 700** (1968–1999)



1

Foto Tatra



VARIACE...

Vracíme se k poslednímu osobnímu vozu Tatra 613 pohledem na některé zajímavé variace, jež vznikly během dlouhých let minulého věku...

1 Tatra 613-3 TRT (Tatra Runway Tester) se zařízením pro testování přilnavosti povrchu letištních ploch, určených pro vzlet a přistání motorových letadel

2 Maketa kupé Tatra 613, postavená u italské karosárny Vignale v Turíně

3 Modernizované standardní provedení Tatra 613-3, určené pro pět cestujících



3



2

Foto Tatra

TOM HYAN

V ýčet těchto verzí a modifikací samozřejmě není konečný, do jednoho článku se jich však více nevejde, a proto ani nemůže být vyčerpávající. Někdy přistě si připomeneme například ploché letecké pístové motory AT 714, jež využívaly řady prvků automobilového osmiválce T613, ale stejně jako ony záhy skončily. Výroba Tatra 613 přetrvala do roku 1998 spolu s modernizovanou verzí Tatra 700, jak jsme již zmínili v minulém čísle.

Tatra 613, nástupce šestsettrojky, vznikla v italské spolupráci. Na podzim 1968 byly postaveny u turínské karosárny Vignale první makety T613, tři prototypy se objevily v Kopřivnici na jaře 1969, kromě čtyřdveřových sedanů i jedno dvoudveřové kupé. Vozy T613 se včetně zcela nového motoru V8 začaly vyrábět až koncem roku 1975, kupé se nedočkalo sériové realizace. Prošly celkem pěti oficiálními modernizacemi, během jejichž produkce vznikaly další speciální verze, z nichž některé představujeme



4

4 Prototyp Tatra 700 GT Coupé, vzniklý přestavbou z havarovaného čtyřdveřového vozu

5, 6 Tatra 613 ve sportovní úpravě, v jaké se objevila na Velké ceně Brna 1991

7 Tatra 613 S (Speciál), luxusní prodloužené provedení se čtyřmi sedadly (proti T613-3 vzrostla hmotnost o 150 kg)

8 Tatra 613 K (Kabriolet), speciální provedení pro oficiální příležitosti se samočinnou převodovkou a omezenou největší rychlostí (1984)



5



6

Foto Tom Hyan

► **TATRA 700 GT** (1996)

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA – zážehový nepřeplňovaný osmiválec Tatra 613 s válci do V/90°, chlazený vzduchem, uložený podélně nad zadní nápravou; DOHC 2V (ozubené řemeny); vícebodové vstřikování paliva; 4360 cm³ (ø 95 x 78 mm); 10,8:1; 308 kW (411 kJ/6500 min⁻¹ a 452 N.m/5500 min⁻¹; palivo benzin BA 95B; elektrická výzbroj 12 V. Dvoustoučková suchá spojka s kapalinovým vypínáním; pětistupňová manuální převodovka (2,812 – 1,636 – 1,192 – 0,906 – 0,714 – Z 2,562); stálý převod 3,15. Pohon zadní nápravy.

PODVOZEK – bezrámová ocelová konstrukce; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu vzpěry McPherson, vzadu ramena se šikmými osami kývání; nastavitelné odpružení vinutými pružinami a teleskopickými kapalinovými tlumiči, vpředu příčný zkrutný stabilizátor; hřebenevé řízení s kapalinovým posilovačem; kapalinové dvoustoučkové kotoučové brzdy s vnitřním chlazením; kola 9,5J x 15 H2 z lehké slitiny; pneumatiky Kléber RS 11/25 R 15.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

(Coupé 2 Door) – rozvor náprav 2980 mm, rozchod kol 1520/1520 mm; d/s/v 5025/1800/1340 mm; objem palivové nádrže 80 l; pohotovostní/celková hmotnost 1480/1890 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 290 km/h; zrychlení 0–100 km/h za 5,2 s; spotřeba paliva neuvedena.



7



8

na těchto stránkách. V roce 1980 vyjela úspornější Tatra 613-2, následující Tatra 613-3 nabídla od roku 1986 nejen úpravy interiéru, ale i exteriéru. Poslední více rozšířenou verzí pak byla Tatra 613-4, uvedená v roce 1991, kdy byl rovněž zahájen vývoj katalyzátorů pro vzduchem chlazený osmiválec, a to ve spolupráci s britskou firmou ETB Motive Power Ltd. Pro využití řízených trojčinných katalyzátorů byl nutný přechod z karburátorů na vstřikování paliva, byť se objevila i verze KAT s karburátory ►►►



1



2



1 Setkání druhů na kopřivnickém polygonu (zleva MTX Tatra V8, Tatra 613 a původní Tatra 12 z dvacátých let)

2 Stavbu speciálu MTX Tatra V8 (MTX 4.0 RS) nedaleko Prahy jsme v devadesátých letech zblízka sledovali...

3 Dvoumístný kokpit MTX Tatra V8; vznikly tři kompletní vozy a jedna stavebnice, vyvezená do zámoří

4 MTX Tatra V8 dostala prostorový rám z ocelových trubek a motor z Tatry 613, představila se na Pražském autosalonu 1991

a dvěma neřízenými katalyzátory. V té době se také zrodila myšlenka na vývoj ještě lépe vybavených automobilů pro britský trh, jež nesly označení Tatra 613-5. Jejich stylistické retuše zajistil Geoff Wardle, absolvent londýnské Royal College of Art a dnešní ředitel výzkumu dopravy budoucnosti Advanced Mobility Research na Art Center College of Design v kalifornské Pasadeně. Vzniklo však jen několik vozů, i když Wardle nakreslil také návrh dvoudveřového kupé. V roce 1993 se zrodila T613-4 M KAT i-electronic, tedy Tatra se vstřikováním paliva a inteligentním palubním počítačem. Dalším ambiciózním plánem byl manažerský automobil, vlastně pojízdná kancelář T613-4 M KAT i-mobicom, vyvinutá ve spolupráci s německou firmou, vedenou inženýrem Hans-Joachimem Spädtem.

Posledním osobním automobilem Tatra se pak stala větší modernizace *šestsetřináctky*, označená coby Tatra 700. Podle výrobce, nyní známého jako TATRA Příbor, a. s., byl kladen důraz především na dílenské zpracování, povrchovou úpravu a celkovou úroveň montáže vozidel. Hlavní doménou zůstala vize automobilů *šitých na míru*, to znamená splnění jakýchkoli přání a individuálních požadavků ze strany zákazníků. Zúčastnili jsme se tiskové konference v hotelu Hilton v pražském Karlíně, kde byla 9. dubna 1996 nová Tatra 700 oficiálně představena, ale i následujících testovacích jízd na kopřivnickém polygonu dne 16. května téhož roku. Tatra už tehdy byla více



kuriozitou, přestože automobilka chtěla vyrábět až 150 vozů ročně. Vzhledem k tomu, že šlo vlastně o přestavbu T613-4 s novým designem Geoffa Wardla a vylepšeným interiérem, problémy s homologací zůstaly. Tatra 700 se nikdy nedočkala bezpečnostních prvků, jež se měly později stát povinností (ABS, airbagy). Výroba automobilu, který jinak poskytoval skvělé zážitky z jízdy, skončila ještě před vstupem Tatry do nového tisíciletí. Na výstavě Autoshow Praha 1996 nás seznámil Ing. Zdeněk Mareš, vedoucí obchodního úseku společnosti Škoda Tatra, s. r. o., Příbor (ano, vynálezu Lubomíra Soudka po vstupu plzeňské Škody do Tatry), s vyvrcholením konstrukční činnosti. Vzduchem chlazený osmiválec o zvětšeném objemu 4360 cm³ se objevil ve sportovním prototypu Tatra 700GT, s výkonem nalaďeným na 308 kW (411 k)! Nejprve ve čtyřdveřové verzi, pak ve sníženém dvoudveřovém kupé (viz tabulka technických údajů). Tento automobil majitele Josefa Juříčka byl určen pro závody ve zrychlení (sprinty) a skutečně v nich vítězil (měl zrychlení na *sto* za 5,2 sekundy, trať 200 metrů s pevným startem projel za 8,3 sekundy a výrobce udával maximální rychlost 290 km/h). Samostatnou kapitolou jistě je také *Supertatra*, projekt Václava Krále a Metalexu, sportovní automobil MTX Tatra V8 alias MTX 4.0 RS, poháněný čtyřlitrovou verzí osmiválce T613, jež se dočkal realizace v pouhých čtyřech kusech (z toho jedna stavebnice pro USA).



5



Foto Tom Hyan



Foto Tatra



7



8



9

Jeho vývoj jsme u Václava Krále v Roztokách u Prahy sledovali zblízka od konce osmdesátých let, kdy se rozhodl vytvořit *antiporsche!* A to od makety po premiéru na Pražském autosalonu 1991. Žel, ani tento vůz se nedočkál většího rozšíření. Dalšími variacemi byly verze T613 pro záchrannou službu, hasiče, policii, či jiné speciální účely. Nejznámější je automobil rychlé protipožární pomoci T623, jehož zrod inicioval bývalý automobilový závodník Cyril Svoboda (1931–2003), tvůrce záchranného týmu Narex, operujícího na automobilových závodech. Jeho Tatra 623 se proslavily i při zajišťování maďarské Grand Prix formule 1, objevily se tam záhy po jejím zrodu (1987). Ve výbavě byly nejen hasicí prostředky, ale rovněž hydraulické rozpínací zařízení a rozbíjevací pily. Svoboda uvedl ještě sanitní speciál T624 s výklopným víkem v zádi zvýšené karoserie (1984 podle návrhu Václava Krále). Sanitní verzi na prodlouženém rozvoru 3520 mm (standardní 2980

nebo 3130 mm) zhotovila i kopřivnické automobilka pod označením T613 SV (resp. RZP), handicapem byl vždy motor uložený v zádi, a proto vznikla jen malá série. Třetí verze sanitky vycházela ze sedanu (čtyři sériové boční dveře), několik kusů postavila firma konstruktéra Ing. Vladimíra Frimla. V orientační cenové nabídce roku 1993 (viz druhá tabulka) byly také policejní vozy a unikátní T613 Runway Tester, určený pro měření vlastností povrchu letištních drah. Pod vozem bylo páté měřicí kolo, pod kapotou nádrž vody pro kropení měřeného úseku a ve voze počítač se záznamovým zařízením. Byly již vytištěny prospekty v anglickém jazyce podnikem Omnipol pro případný export (tehdy runway testery v Evropě nabízel jen Saab v typu 99), ale celý projekt také zanikl. Vyplývá z toho jediné, československým konstruktérům nikdy nescházela invence, brzdou byly jen byrokracie a samozřejmě nedostatek finančních prostředků. ■

MODELY 1994

ORIENTAČNÍ CENOVÁ NABÍDKA

(včetně DPH, zdroj Tatra, a. s., OZ Příbor)
typ cena v základním vybavení

T 613-4	559 000 Kč
T 613-4 KAT (katalyzátor)	597 900 Kč
T 613-4 M KAT	650 000 Kč
T 613-4 M KAT i	790 000 Kč
T 613-4 M KAT i – electronic	1 715 000 Kč
T 613-4 M KAT i – mobicom	1 690 000 Kč
T 613 SV (sanitní)	1 290 000 Kč
T 613 – POLICIE	660 000 Kč
T 613-4 Pohotovostní modifikace	640 000 Kč
T 613 Runway Tester	3 000 000 Kč

5 Dva nejnovější automobily Tatra 700 před budovou ředitelství Tatra, a. s., v Kopřivnici dne 16. května 1996

6 V květnu 1996 jsme vyzkoušeli dva vozy Tatra 700 na polygonu mateřské automobilky v Kopřivnici

7 Tatra 623 vznikla z iniciativy Cyrila Svobody jako speciální vozidlo záchranného týmu Narex, zejména pro službu na automobilových závodech

8 Tatra 624, sanitní verze pro záchranný tým Narex podle návrhu Václava Krále, se objevila v roce 1984

9 Tatra 613 SV coby automobil rychlé zdravotnické pomoci se představila už na jaře 1990, vzniklo však jen třídvacet kusů