

# YOUNGTIMER

KULTOVNÍ VOZY 70., 80. A 90. LET



SERVIS  
**JAKÉ  
STOPKY**  
se hodí pro  
soutěže  
veteránů?

Poslední české  
osmiválce

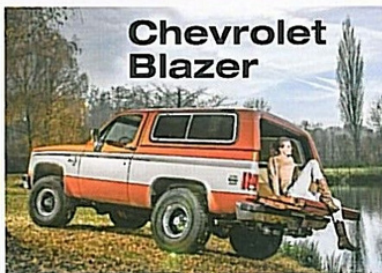


# TATRA 613 & Tatra 700

JÍZDY



Porsche 914

Chevrolet  
BlazerLamborghini  
Countach

Talbot Tagora



NEOCLASSIC



Auto pro gentlemany  
**BMW Z8**

Z OHROMNÉ  
KAROSERIE JE  
VÝBORNĚ VIDĚT,  
ŘÍZENÍ JE LEHKÉ,  
ŘAZENÍ TĚŽŠÍ.

František Vahala





Tatra 613 z roku 1979 neboli  
takzvaná chromka je hezčí než její  
„nástupkyně“.



Osmiválec stačí k příjemné dynamice a podvozek velmi dobře tlumí nerovnosti.

**Složitá a zodpovědná věc – postavit automobil, v němž se bude vozit vláda, diplomaté a VIP.**

Kopřivnická Tatra se nikdy nebála zvednout hrozenou rukavici a s těmito požadavky se vypořádala na úrovni. Vzpomeňme na Tatru 80, aerodynamickou 77, 87, vyráběnou ještě několik let po válce, a samozřejmě Tatru 603. Její tvary, byť stále stejně ušlechtilé, přinesly už v polovině 60. let svědectví o době svého vzniku, což byl neoddiskutovatelný fakt. Kopřivničtí vývojáři stáli na rozcestí: buď šestsettrojku v rámci možnosti modernizovat, nebo vyvinout zcela nový model. Modernizace je ovšem vždy jen polovičaté řešení, a třebaže se tímto směrem někteří designéři vydali, pokaždé narazili na konec slepé uličky.

Podtrženo a sečteno – kopřivnická automobilka bude stavět nástupce T 603.

Na samém začátku stály snahy našich designérů, česká karosářská škola ostatně měla být na co hrdá. Zde stojí za zmínku návrh úžasné karoserie od Pavla Huška, který snad již tehdy předjímal tvar pozdějších 613. Nicméně vedení automobilky stále váhalo dát zelenou a poohlíželo se po možné spolupráci se zahraničními studií. Výsledkem bylo první jednání s představiteli firmy Vignale v polovině roku 1967. Na základě přesných požadavků zaslala karosárna postupně sadu výkresů a zmenšené modely, o rok později si šéfkonstruktér Milan Galia v Itálii prohlédl hliněné modely všech tří verzí v originální velikosti. Z továrny se na dalekou

cestu vydaly tři kompletní podvozky. Kopřivničtí netrpělivě vyčkávali věcí příštích.

Na jaře roku 1969 přijel do Tatrovky italský krytý nákladák, z jehož útrob se vynořilo dlouho očekávané dílo, novotou vonící Tatra 613 v elegantním tmavomodrém odstínu. Zde je namístě poznamenat, že se jednalo o sedan, nikoliv o limuzínu, jak je často psáno jen proto, že vůz jezdil ve vládních službách. O měsíc později se vítání opakovalo, z Itálie dorazil černý luxusní sedan a nádherné coupé ve světlezelené metalíze. O něm si povyprávíme ve zvláštní kapitole. Zajímavá je nepochybně skutečnost, že elegantní prototypy musely zpočátku vzít zavděk náhradní pohonnou jednotkou, osmiválcem 2500 cm<sup>3</sup>, od-



Interiér nabízí dost prostoru. K dispozici je například i nezávislé topení.



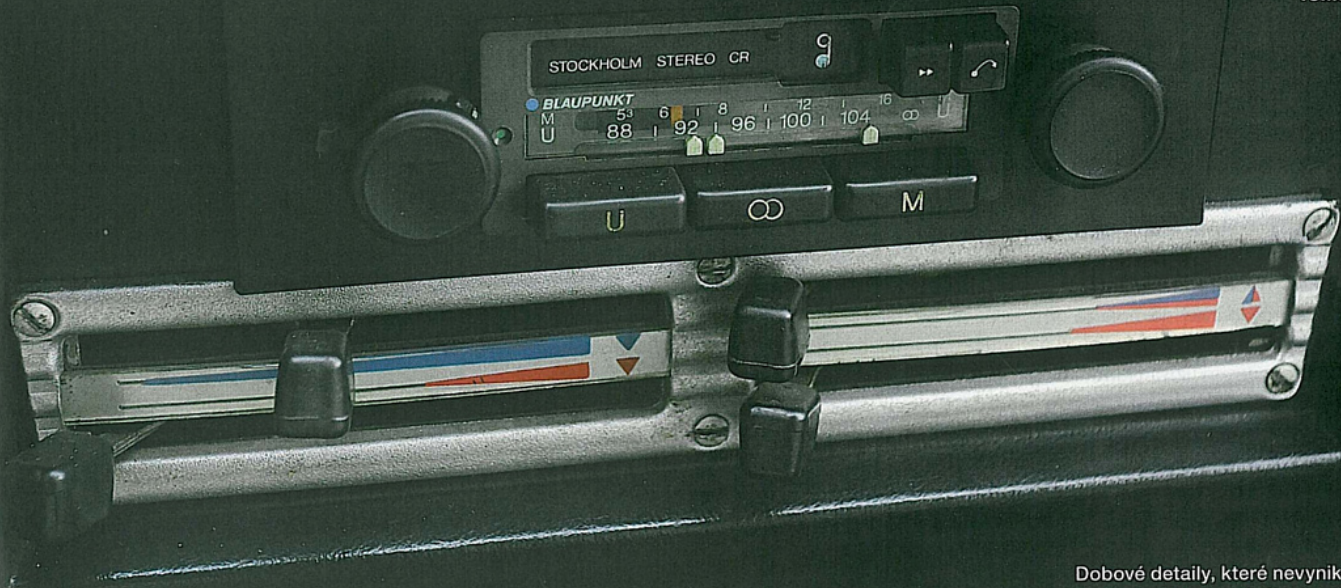
Zadní sedadla jsme vyzkoušeli a je třeba uznat, že čalounění je opravdu pohodlné.



Některé detaily ukazují na tehdejší kvalitu zpracování. Páčkou se otevírá část předního okna.

# TATRY JSOU SRDCEČNÍ ZÁLEŽITOST, MÁM JICH NĚKOLIK.

Tomáš Pavel



Dobové detaily, které nevynikají krásou, ale jsou spíše funkční.

vozeným od T 603. Připravovaný agregát, vzduchem chlazený V8 o objemu 3,5 litru, totiž ještě nebyl zralý k montáži. Prototypy se v detailech lišily od pozdějšího provedení, jmenujme např. přístrojový panel, sedadla či drobné dekorativní prvky. Posledním pozdravem a zároveň naplněním smlouvy s karosárnou Vignale bylo dodání samostatné čtyřdveřové karoserie, připravené k montáži mechanických částí. V továrně se objevily drahé „srovnávací“ vozy, německý třílitr Glas (dodnes existující) a britský Ford Zodiac Mk.IV (prodáný v 90. letech do zahraničí), mnohem později ještě revoluční Rover 3500. Zajímavé srovnání jistě bylo i s Mercedesem 300 SEL 3,5, jenž avšak nebyl ve vlastnictví Tatry.

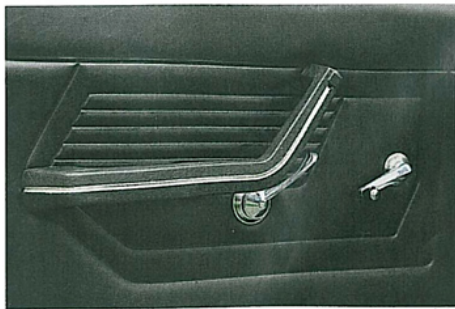
Začala dlouhá série testů, pro novou tatra do slova právo útrpné. První desítky tisíc kilometrů si modrý prototyp odkroutil s původním agregátem, později konečně dostal proslulý tatrováký V8 o výkonu 165 koní. Po nájedzu bezmála dvou set tisíc kilometrů jej čekala služba u tehdejšího prezidenta Gustáva Husáka. Prototyp se naštěstí zachoval, dnes si jej v černém laku můžeme prohlédnout v expozici firemního muzea. Druhý prototyp putoval od výstavy k výstavě, byl k dispozici pro fotoaparáty motoristických novinářů, ale prodělal i pozoruhodné změny. Namísto havraní černě přijal bílou podobu a na čas jeho původní ručně řazenou čtyřstupňovou převodovku domácí produkce nahradila třístupňová automatika Borg

Warner. Mezi italské prototypy počítejme i čtvrtou T 613, vzniklou kompletizací dodané samostatné karoserie. Ve slušivém červeném odstínu absolvovala obvyklý maraton předváděček a zkušebních jízd. Poté jí byla na dlouhé roky přiřknut osud služebního vozidla. Podařilo se odvrátit její likvidaci a vůz existuje. Tím by se mohla uzavřít kapitola zvaná Vignale.

Ale co je vlastně prototyp a co je předsériový model? Tady se mnohdy hranice stírají a pojmy překrývají. Některé prameny počítají k prototypům i pátku T 613, která je ale již kompletně dílem tatrováků, byť podle italské dokumentace. Tak v kostce historie oněch prototypů a předsérií: Pětka absolvovala obvyklou zkušební zátěž, kterou



Velmi jednoduchý, ale přehledný přístrojový štít. Motor pracuje dobře zejména ve středních otáčkách.



Masivní dveře vyžadují sílu k zavření. Podobné je to i s mechanismem stahování okna.



Vedle ruční brzdy najdete několik ovladačů, jinak je interiér strohý a funkční.



Kde je dnes konec slavnému jménu? Pohled na kdysi hrdý znak na předí sedanu nutí k zamyšlení.



Zadní hranaté svítlny jsou elegantní, nechybí chromové ozdoby ani nápis označující model.



Čtyři kulaté světlomety jsou pro chromku charakteristické.

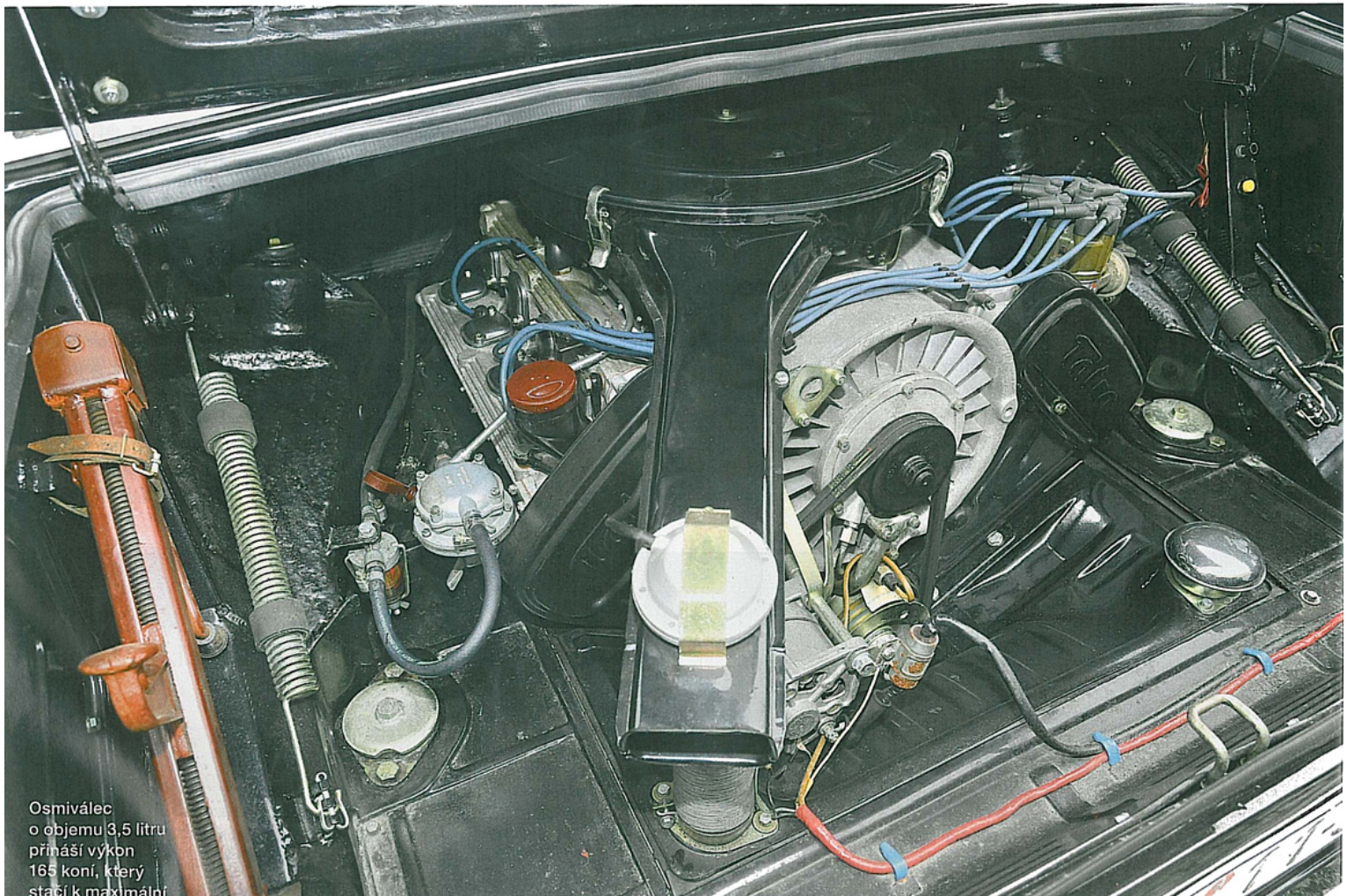
zakončil nárazový test zepředu i zezadu. Tatra se i zde plně osvědčila, naměřené hodnoty prokázaly, že by mohutná karoserie dokázala posádku ochránit. Šestka se proslavila jízdami na ruském (sovětském) polygonu NAMI, najezdila 30 000 km rychlostí 160 km/h a poté dalších 5000 km rychlostí 180 km/h. To už byly hodnoty na našich tehdejších silnicích nedosažitelné. Sedmý, osmý a devátý prototyp putovaly po nezbytných zkušebních jízdách k prominentním uživatelům.

Celých pět let uplynulo od vyložení modrého prototypu, když kopřivnická továrna konečně spustila sériovou výrobu. Tu si ovšem nelze představit v dnešním smyslu, stále zde převládala ruční práce a všechny vyrobené exempláře továrna

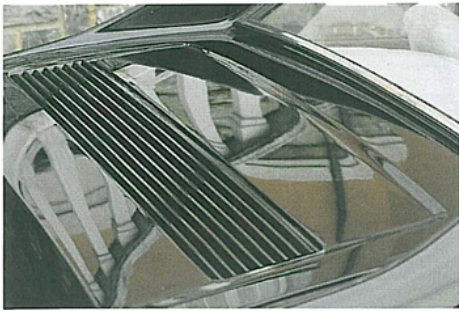
stále nazývala „předsériové“. Nové tatro se zpočátku montovaly v příborské pobočce společně s T 603, její výroba definitivně skončila v roce 1975. Tatro dostaly příležitost i na mezinárodních autosalonech, výrobce chtěl nový model i exportovat, samozřejmě především do „bratrských“ zemí, avšak vývozu do devizově zajímavějších končin by se jistě nebránil. Naplno se produkce rozběhla po prázdninách 1975, kdy už bylo možné využít plné kapacity montovny Příbor. Objednávky se hrnuly a Tatra jela naplno: v druhé polovině 70. let se montovalo přes tisíc kusů ročně, do konce dané dekády byly v provozu již bezmála čtyři tisícovky elegantních sedanů, v drtivé většině černě lakovaných. To je pro státní reprezentaci jistě dů-

ležitá, tato skutečnost však velkou měrou přispěla k jisté nevráživosti „běžného občana“, i když za to samotný automobil nemůže. Zejména po roce 1989 většina nechápala, že i vládní vozidlo je věcí apolitickou... Ale zpět k výrobě.

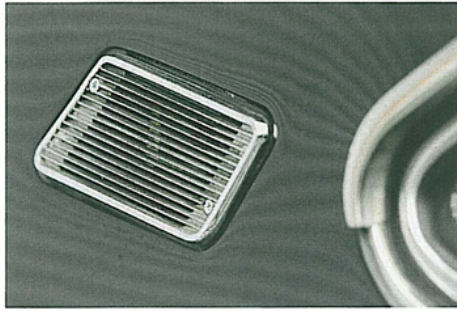
Na přelomu 70. a 80. let přišla do výroby inovovaná T 613. Napohled stále stejná „chromka“ měla pod kapotou upravený motor, s nímž se podařilo docílit nižší průměrné spotřeby a delších servisních intervalů. Výbava vozů se rozrostla o sériově montované opěrky hlav na všech sedadlech. Tato „druhá“ řada občas nebývá ani samostatně jmenována a dodnes se můžeme setkat s běžnou praxí tehdejší doby, kdy se v rámci generálních oprav tatrovky přezbrojovaly na aktuální verzi.



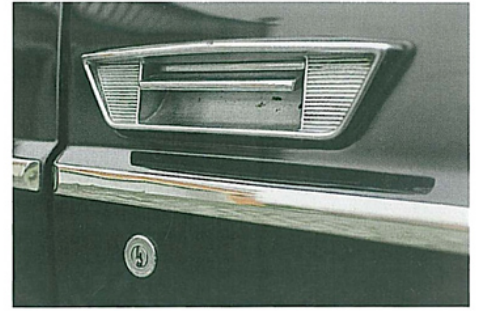
Osmiválec o objemu 3,5 litru přináší výkon 165 koní, který stačí k maximální



Motor potřebuje dýchat. Kapota je rozdělena žebrováním.



Bohaté prosklení doplňují drobné detaily, jako tato mřížka za okny.



Jeden z detailů, u kterých vyniká designérský záměr: masivní klika dveří.

Dvojkových modelů nevzniklo zdaleka tolik jako první série, příčinou byl vládní výnos se seznamem funkcí, které mohou být doplněné o požitek z jízdy v Tatře 613.

Výrobce se samozřejmě snažil malosériový automobil udržet ve výrobě co nejdéle, jednak z důvodu zhodnocení vložených nákladů, jednak proto, že nový model absolutně nepřicházel v úvahu. Tatra 613 tedy musela obstát i podle trendů nastupujících 80. let. Změny přicházely pozvolna a vcelku opožděně. Zatímco se po silnicích proháněly tisíce až na výjimky černých tater, další obléhaly budovy krajských a ústředních výborů strany, jiné stály v pečlivě strážovaných podnikových garážích, v Kopřivnici se pracovalo na novinkách.

Ty se na veřejnosti objevily v roce 1983. Chromované ozdoby prakticky zmizely, přední a zadní čelo dostaly plastové nárazníky, ráfky kol chránily plastové poklice namísto elegantních chromovaných, nová čtveřice předních světlometů dala tatře zcela jiný výraz. Nakonec, všichni víme, jak plasty zahýbaly automobilovou módou 80. let.

Výrobní počty během let značně kolísaly. Ty tam zůstaly velké série tatrovek ze 70. let, výroba se pohybovala mezi dvěma a čtyřmi sty vozů ročně. Karoserie častěji dostávaly světlejší odstíny barev včetně metalízy.

Tatra 613 nebyla určená k prodeji v běžné síti Mototechny, ani k máni pro řadového motoristu. Vozy z prvních sérií se dostaly do ga-

ráží ministerstva vnitra, jehož jeden odbor řídil dopravu státních činitelů. Odtamtud tatro vyjžděly pro potřeby Hradu a předsednictva federální vlády. Nové vozy dostali i předseda tehdejších odborů (ROH), svazu mládeže (SSM), generální prokurátor, ale i ředitelé továren, které se na výrobě T 613 podílely. Z dalších odběratelů jmenujme ministerstva, velké banky a pojišťovny, různé orgány s celostátní působností, ale rovněž mnoho slovenských institucí. Řada vozů zůstala v továrně – buď jako provozní, nebo zkušební. Ojeté tatro putovaly většinou opět do státní služby, tentokrát na okresních úrovních. Běžný občan mohl ojetou T 613 získat pouze v případě



Pod ohromnou kapotou se skrývá prostorný zavazadlový prostor, kde najdete například i baterii.

# VELKÁ TATRA S KLASICKOU KONCEPCÍ „VŠE VZADU“



Tatra 613 se pomalu stává kultem. Pryč jsou doby, kdy se na tyto majestátní vozy hledělo skrz prsty.

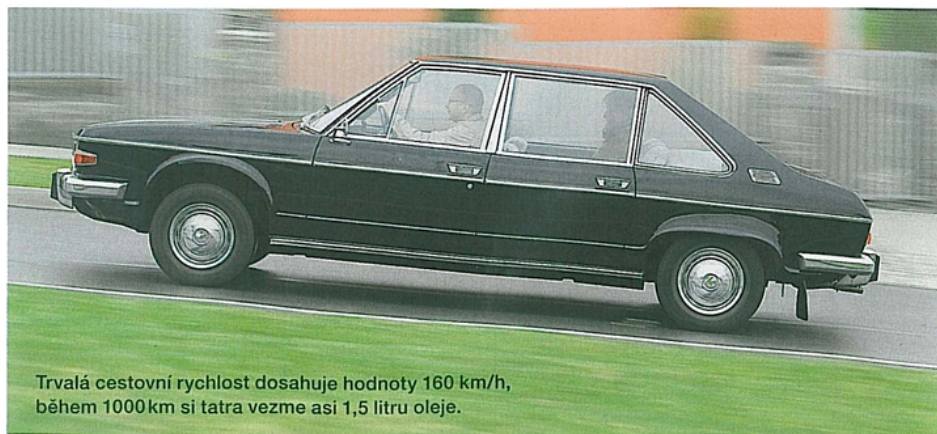
velkých konexí či náhody. Jedním z prvních soukromých majitelů byl zpěvák a muzikant Michal Tučný, jenž si ji nemohl vynachválit.

Věnujme ještě odstavec tématu Tatra a export. Požadavkům vývozu bylo v československém hospodářství podřízeno prakticky všechno. S exportem se tedy automaticky počítalo i u nového reprezentativního vozu, v případě zájmu i do tzv. „nesocialistických zemí“. Praxe samozřejmě vypadala poněkud jinak: během prvních let výroby se nové tatra dostaly ve větším počtu do tehdejší NDR, do Sovětského svazu, Jugoslávie, v menších počtech pak do Maďarska, Polska, Bulharska, Mongolska, na Kubu a jedna dokonce do Francie, kde s ní jezdil tamější zástupce firmy Tatra. V 80. letech se podařilo prodat několik vozů do arabského světa, ovšem dveře dokořán se tatrovkám otevřely až v roce 1990. Jenže – jak známo – to už z mnohasetkusových sérií sešlo, takže i na lákavé devizové trhy se dostalo nanejvýš několik aut. Za všechny státy jmenujme např. Německo, Itálii, Švýcarsko, samozřejmě Rusko a Slovensko, ba dokonce Korejskou lidově demokratickou republiku! Do Severní Koreje odešla velká série tater a bylo by rozhodně zajímavé znát jejich osudy. Mnoho T 613 se do zahraničí dostalo individuálním vývozem a dnes se jejich majitelé hrdě hlásí k odkazu slavné značky.

Vraťme se zpět do roku 1989: listopadové události zcela změnilly postavení tater v Česko-

najednou pohlíženo jako na nenáviděné symboly komunistické stranovlády, stalo se módou jimi opovrhovat a nové vládní špičky se až na výjimky zhlédly převážně v německé produkci. Ani tehdejší hlava státu nepodpořila domácí automobilku nákupem flotily nových tater pro Hrad, třebaže ji k tomu vázala přinejmenším morální povinnost. Ale zanechme neplodných politických debat... Tatra vozily doprovod papeže při první návštěvě Československa, továrna se snažila všemožně apelovat na majitele nově vznikajících firem a nové T 613 se tehdy ještě daly pořídit hluboko pod cenou dovážených, velikostí i objemem mnohem menších aut. Velké naděje vkládali Kopřivníci do následující modelové řady.

Zachrání 613-4 Tatra? Dobrá otázka, ale v roce 1991, kdy čtvrtá modelová řada naběhla do výroby, na ni nikdo ještě neznal odpověď. Všichni tatrováci si to přáli, ctitelé značky drželi palce. Čtvrtá série přišla na svět opět s drobnými optickými úpravami: nárazníky dostaly propracovanější a vizuálně vhodnější tvar, maska se čtyřmi samostatnými reflektory dostala výraznější vzhled, což mohutnému vozu se speciálním určením bezesporu prospělo. Nicméně zázrak se nekonal, prodeje a tím i výroba stále klesaly. V následujícím roce se přestávají vozy vyrábět „na sklad“, probíhá jen kusová výroba na objednávky. Z Tatra se stává akciová společnost – a co bude následovat, to v tuto chvíli ještě nikdo netuší...



Trvalá cestovní rychlost dosahuje hodnoty 160 km/h, během 1000 km si tatra vezme asi 1,5 litru oleje.



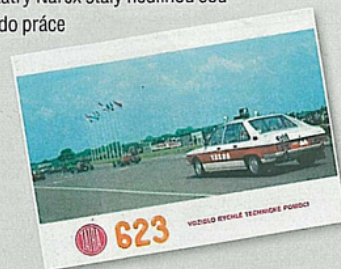


S vytvořením tohoto materiálu nám výrazně pomohl milovník a sběratel kopřivnických vozů Tomáš Pavel.

## SPECIÁLNÍ VERZE (ZDALEKA NE VŠECHNY)

### Tatra 623

Číselné označení záchranného speciálu není příliš známé, i když se červenobílé tatro Narex staly nedílnou součástí motoristických podniků u nás i v zahraničí. První záchranný speciál se dal do práce v roce 1980 a jednalo se o dvoumístný čtyřdvéřový model, pod jehož přední kapotou byla nádrž na práškové hasivo, rozprašované tryskami v přední masce. Tuto výzbroj doplňovala sada hasicích přístrojů na místě zadních sedadel. Výzbroj doplňovalo vyprošťovací nářadí. Během 80. let se objevila i speciální verze T 623, zajišťující i závody F1 na maďarském Hungaroringu. S Tatrami 623 se ale můžeme setkat i u hasičských útvarů, které si podle tovární specifikace vlastními prostředky přestavovaly běžné ojeté T 613 na záchranný speciál, který byl pak v TP přeznačen na Tatra 623.



### Tatra 613 ambulance

Zoufalý nedostatek rychlých a prostorných sanitních vozů vedl občas až k zoufalým kompromisům. Ambulance Tatra 603 se do výroby nedostala, kusový dovoz renaultů, mercedesů či latvijí naprosto nepostačoval, takže bylo nasnadě obrátit se na kopřivnickou automobilku. Bohužel se tak stalo až na samotném sklonku 80. let, takže první sanitní speciál debutoval v roce 1990. Ambulance se od sériové T 613 konstrukčně odlišovala delším rozvorem a montáží zvýšené nástavby za první řadou sedadel. Nástavba měla na pravém boku široké dveře, další (vyklápěcí) byly na zádi. Interiér nástavby obsahoval zdravotnická a resuscitační zařízení a úložný prostor na léky a materiál. Kapacita vozu se omezovala na jednoho pacienta, lékařský doprovod a řidiče. Pod podlahou našel místo standardní agregát V8. Třebaže myšlenka konverze T 613 na rychlou ambulanci byla správná, náročnost výroby, politické změny a v neposlední řadě i polistopadový import velkého množství západních vozidel způsobily, že počet vyrobených ambulancí činí pouhé dvě desítky kusů. Dnes je řada z nich v soukromých kolekcích.



### Tatra 613 Runway Tester

Naprosto ojedinělá varianta Tatro 613 vznikla ze třetí řady osobního modelu. Runway Tester slouží ke zkouškám adheze na vzletových a přistávacích dráhách. Původní koncepce počítala s větší sérií, nejen pro potřeby Ružyně a dalších domácích letišť, ale i na export. Vývoj trval opět dlouhé roky a vznikly pouhé tři prototypy. Po technické stránce byl Runway Tester unikátem: místo zadních sedadel zabírala nádrž s vodou na kropení povrchu dráhy, před ní na podlaze bylo „páté kolo“ – vysouvateľné a poháněné od motoru. Samotné měření se odvíjelo od proměnlivých hodnot tlaku tohoto kola na povrch dráhy, naměřené veličiny se přenášely do vestavěné elektronické jednotky k vyhodnocení. Vůz byl dvoumístný, motoricky se nelišil od původního továrního provedení.



### Tatra Prezident

V době, kdy se rozhodovalo o bytí či nebytí další výroby osobních vozidel v Tatře, koncipoval Václav Král naprosto jedinečný projekt nazvaný Prezident, na počest prvního kopřivnického automobilu. Decentní a ušlechtilý vůz byl zhotoven ruční stavbou v roce 1994, a i když se v jeho rodném listu uvádí kopřivnická Tatrovka, ve skutečnosti za svou existenci vděčí firmě Ecorra, proslulé renovací veteránů. Prezident měl reflektovat „zlaté časy“ kopřivnických osobních vozů, takže se uprostřed předního čela objevila stylizovaná „žehlička“ podle přední části legendárních předválečných tatrovek. Prototyp koncepčně vycházel z páté řady T 613 (včetně motoru) a možná mohl znamenat budoucí směr vývoje. Okolnosti tomu ale nepříjaly a tmavě červený prezident se stal jednou z perel firemního muzea.



### Tatra 613 coupé

Zlatý šperk řady 613 a zároveň prototyp s pohnutým a nepříliš šťastným osudem. Jeho život započal v karosárně Vignale, odkud přicestoval s druhým čtyřdvéřovým prototypem do Kopřivnice. Opatřený metalízkou v odstínu světlé zeleně a luxusním interiérem včetně speciálního přístrojového panelu, okamžitě vzbudil nadšení, ale také velké naděje a sny. Fascinující boční linie a absence širokého středového sloupku způsobují optické prodloužení a snížení karoserie, ladnost podtrhuji dokonale sladně převýs, decentní chromované ozdoby a odlišné zadní okno. Coupé se okamžitě dostalo do testovacího programu, jízdní výkony s novým V8 3,5 litru byly naprosto suverénní. Bohužel do hry zasáhl osud, který v roce 1970 smetl coupé ze silnice proti stromu. Následky byly fatální a prakticky neodstranitelné. Vrak ležel dlouhá léta prakticky bez povšimnutí a jen se rozpadal. Ve stavu totální zkázy jej koupil jistý bratislavský sběratel a nechal vůz zrekonstruovat pomocí dílů z „chromky“. Z italského originálu se podařilo zachránit pouze sedadla, i přístrojová deska z vraku zmizela. Podobnost s původním prototypem musí



### Tatra 613 (1979)

| MOTOR  |   |
|--|---|
| Vzduchem chlazený zážehový vidlicový osmiválec, rozvod DOHC, 16 ventilů, chlazení axiálním ventilátorem. |   |
| VRTÁNÍ x ZDVIH   | 85 x 77 mm  |
| ZDVIHOVÝ OBJEM   | 3495 cm <sup>3</sup>  |
| KOMPRESNÍ POMĚR  | 9,2:1   |
| VÝKON  | 165 koní při 5200/min   |
| TOČIVÝ MOMENT  | 265 Nm při 2500/min   |
| PŘÍPRAVA SMĚSI   | dva dvojitě karburátory Jikov 32/34                                       |
| ZAPALOVÁNÍ   | elektronické VK 21  |
| PŘENOS SILY  |   |
| Čtyřstupňová manuální převodovka v bloku s motorem.  |   |
| SPOJKA   | jednokotoučová, suchá   |
| HNANÁ NÁPRAVA  | zadní   |
| ZPŘEVODOVÁNÍ   | I.: 3,394; II.: 1,889; III.: 1,165; IV.: 0,862; Z: 3,2435                 |
| KAROSERIE/PODVOZEK   |   |
| Samonosná, čtyřdvéřová ocelová karoserie typu sedan.   |   |
| PŘEDNÍ ZAVĚŠENÍ  | nezávislé zavěšení, vzpěry McPherson, vinuté pružiny, příčný stabilizátor |
| ZADNÍ ZAVĚŠENÍ   | nezávislé zavěšení, trojúhelníková ramena, vinuté pružiny                 |
| TLUMIČE  | teleskopické  |
| BRZDY  | kotoučové na všech kolech, podtlakový posilovač (Girling)                 |
| ŘÍZENÍ   | hřebenové   |
| KOLA   | 6J – 14   |
| PNEUMATIKY   | 215/75 HR 14  |
| ZAJÍMAVOST   | nezávislé vytápění, dvě palivové nádrže o celkovém objemu 72 litrů        |
| ROZMĚRY/HMOTNOST   |   |
| ROZVOR   | 2980 mm   |
| ROZCHOD VPŘ./VZADU   | 1520/1520 mm  |
| D x Š x V  | 5025 x 1800 x 1440 mm   |
| HMOTNOST   | 1670 kg   |
| JÍZDNÍ VÝKONY/SPOTŘEBA   |   |
| ZRYCHLENÍ  | z 0 na 100 km/h za 12,7 s   |
| NEJVYŠŠÍ RYCHLOST  | 190 km/h  |
| SPOTŘEBA   | 15,8 l/100 km   |
| OBDOBÍ VÝROBY/POČET KUSŮ   |   |
| Tatra 613 vyráběná v letech 1973 až 1980, celkem vyrobeno 8965 kusů (všechny modely T 613).              |   |



Jízda je dle očekávání velmi komfortní, auto velmi příjemně zrychluje a díky posilovači se snadno ovládá.

### Tatra 700 (1997)

#### MOTOR

Vzduchem chlazený zážehový vidlicový osmiválec, DOHC, chlazení axiálním ventilátorem.

|                 |                                 |
|-----------------|---------------------------------|
| VRTÁNÍ × ZDVIH  | 95 × 77 mm                      |
| ZDVIHOVÝ OBJEM  | 4360 cm <sup>3</sup>            |
| KOMPRESNÍ POMĚR | 9,3:1                           |
| VÝKON           | 234 koní při 5500/min           |
| TOČIVÝ MOMENT   | 380 Nm při 3500/min             |
| PŘÍPRAVA SMĚSI  | elektronické vstřikování paliva |
| ZAPALOVÁNÍ      | elektronické                    |

#### PŘENOS SÍLY

Pětistupňová manuální převodovka v bloku s motorem.

|               |   |
|---------------|---|
| SPOJKA        | jednokotoučová  |
| HNANÁ NÁPRAVA | zadní   |
| ZPŘEVODOVÁNÍ  | I.: 2,812; II.: 1,636; III.: 1,192; IV.: 0,906; V.: 0,714; Z: 2,562 |

#### KAROSERIE/PODVOZEK

Samonosná čtyřdveřová ocelová karoserie typu sedan.

|                 |   |
|-----------------|---|
| PŘEDNÍ ZAVĚŠENÍ | nezávislé zavěšení, vzpěry McPherson, vinuté pružiny, příčný stabilizátor |
| ZADNÍ ZAVĚŠENÍ  | nezávislé zavěšení, trojúhelníková ramena, vinuté pružiny                 |
| TLUMIČE         | teleskopické  |
| BRZDY           | kotoučové na všech kolech   |
| ŘÍZENÍ          | hřebenové, hydraul. posilov.  |
| KOLA            | 7J - 15   |
| PNEUMATIKY      | 205/65 R 15   |
| ZAJÍMAVOST      | elektronicky řízené nezávislé vytápění a klimatizace                      |

#### ROZMĚRY/HMOTNOST

|                    |                       |
|--------------------|-----------------------|
| ROZVOR             | 3130 mm               |
| ROZCHOD VPŘ./VZADU | 1532/1532 mm          |
| D × Š × V          | 5135 × 1800 × 1440 mm |
| HMOTNOST           | 1840 kg               |

#### JÍZDNÍ VÝKONY/SPOTŘEBA

|                   |                           |
|-------------------|---------------------------|
| ZRYCHLENÍ         | z 0 na 100 km/h za 10,5 s |
| NEJVYŠŠÍ RYCHLOST | 230 km/h                  |
| SPOTŘEBA          | 12,5 l/100 km             |

#### OBDOBÍ VÝROBY/POČET KUSŮ

Tatra 700, vyráběná v letech 1995 až 1999, celkem vyrobeno 68 kusů (všechna provedení).  
Cena bez příplatkové výbavy 1 649 000 Kč (vč. DPH).



Osmiválec o objemu 4,4 litru je umístěn vzadu. Maximální rychlost dosáhla až hodnoty 230 km/h. Přístrojový štít je jednoduchý, ale proti 613 působí mnohem příjemnějším dojmem. Převodovka je pětistupňová, řazení jde dobře.



V interiéru sedmístovky čeká na pasažéry vysoká míra komfortu. Kvalitou mě překvapila zejména kůže.

Naděje staroslavné české firmy, již se blížilo sté jubileum výroby osobních automobilů, se v roce 1993 upínaly především k zahraničním spoluvůdcům. Nabízí se otázka: kam odešli všichni zdatní a svým dlouholetým dílem prověřeni tatrováčtí fachmani? Třebaže původní design T 613 nebyl ryze domácí, jedná se o české auto, které uzrálo v našich specifických podmínkách. Takže – kdo by jej měl přetvářet a zejména chápat, ne-li člověk, který stál před výsovacím prknem od 70. let? Leč rozhodnutí vedení akciovky platilo a na postech jakýchsi poradců se vystřídal několik Angličanů. O jednom z nich, Geoffu Wardleovi, ještě uslyšíme.

Britové přinesli své vlastní know-how a vybavili první kusy T 613 páté generace nebyvalým, ale draze zaplaceným luxusem: klimatizací, druhým nezávislým topením, úpravami řízení apod. Čtyři postavené kusy byly dost hubeným výsledkem ostrovních poradců, navíc „zaplaceným“ odvozem trojice vyrobených tater do Velké Británie.

Mezitím se Kopřivnice snažila z posledních sil o jakýsi průlom v prodeji. Horečné snahy o export znamenaly vývozy speciálně zhotovených T 613 do nejzapadlejších končin světa, jednalo se přitom o originály, mimo siluety už sotva v něčem podobné dávným studiím firmy Vignale. Na pořadu byly neprůstředné verze, motory s katalyzátory či s interiéry šitými doslova na tělo.

Rok 1995 přenesl některé prvky z „britských“ 613-5 do stále vylepšovaných čtyřek, např. přední masku, nárazníky, některá technická vylepšení či kola z lehkých slitin.

Poslední zvonění na sebe už nenechalo čekat. Přesně sto let poté, co brány Schustalovy vozovky opustil první prašid, sjíždí z linky poslední T 613, která kdysi vznikla jako chloubka naší automobilové dovednosti a představovala etalon, jenž vykrystalizoval z dovedností a fortele mnoha generací zapálených tatrováků.

Na scénu přichází již jednou jmenovaný Geoff Wardle, který pokračuje ve ztvárňování původní podoby Tatra 613, aby údajně mohla konkurovat automobilům pozdních let devadesátých. Nový model je nazvaný Tatra 700 (i když se objevily hlasy, které sedmistovku stále řadí mezi 613). Osobní a následně i policejní provedení mohlo být motorizováno buď původním, ale upraveným agregátem V8 o výkonu 200 koní, nebo novým osmiválcem o objemu 4366 cm<sup>3</sup> a výkonu 230 koní. Oba motory byly spojeny s pětistupňovou manuální převodovkou.

Vložené naděje se ukázaly jako liché. Výroba T 700 stagnovala, až koncem roku 1997 došlo k ukončení výroby v příborské montovně, zbylá kusová produkce byla převedena do Kopřivnice. Netrvalo dlouho a i na této mateřské lince zaválala pomyslná černá stuha. Doprovázela poslední Taturu

700 na jaře 1999. Tím skončila výroba světově proslulých a ojedinělých vozidel, kterou začal zmíněný prašid a pomáhaly utvářet technicky a vizuálně dokonalé skvosty T 11, T 57, T 77, T 87, T 31, T 70, T 80, T 600 a T 603. Továrna, která přežila rozmach a pád Rakouska-Uherska, první světovou válku, meziválečné Československo, protektorát, druhou světovou válku, poválečný chaos, čtyři desítky let vlády KSČ a nástup tunelářských band po roce 1989, zemřela na úbytě.

Ani přes snahu některých politiků se nepodařilo prosadit, aby čeští představitelé používali české automobily. Chvála těm, kteří se o to pokusili... A čest Kopřivnickým! Památce jejich posledního osobního automobilu budíž připsán tento článek.

**TEXT PAVEL KOPÁČEK  
FOTO ONDŘEJ KROUTIL**

**Poslední osobní tatra je vzácná:  
vzniklo pouze 68 kusů!**

