



Volný klus před cílem

Měla vozit Jamese Bonda a vdechnout Tatře nový život. Výroba ale po třech letech skončila a nejslavnějším pasažérem zůstal Miloš Zeman.

Foto Jiří Pekárek, Tatra a archiv

Tatra 613 ze 70. a 80. let měla těžký osud. Většina národa k ní zaujala podezřívavý postoj kvůli angažmá ve službách komunistické smetánky a všelijakých majorů StB. Taková pověst byla sice pochopitelná, ale zároveň

hoče paradoxní: vždyť právě komunisté se svým zoufalým plánovaným hospodářstvím projekt unikátní reprezentativní limuzíny ekonomicky zazdili. Nejprve otáleli s investicemi do výrobního závodu, aby pět let po rozjezdu sériové produkce v rámci úspor seškrtali přístupný okruh zákazníků. Pozdější výroba řádově tři set vozů ročně si na další vývoj a modernizace nemohla vydělat ani ve snu.

Aspoň krůček

Když se ledy pohnuly, měli v Tatře obrovskou chuť dokázat, že nevšední talent šestsetřináctky se prosadí i bez

stranické legitimace. Svět už jim nezdělitelně ujížděl a z dnešního pohledu jejich snahy vypadají marně. Jediněná myšlenka supersedanu s motorem vzadu ale fascinuje dodnes, což je dobrým důvodem připomenout si vrcholné stádium jeho vývoje, kdy změnil tvář i jméno. Tatra 700 se dubnu 1996 představila sice jako nový model, ale zároveň jako provizorium, s kterým měli zákazníci překlenout čekání na něco úplně jiného a modernějšího. Ponechme stranou, za jakých podmínek by mohlo v Kopřivnici vzniknout luxusní auto na úrovni roku 2000. Pojďme prozkoumat, jakými zbraněmi sedmistovka dovedla původní

nápad do konce a co dnes může nabídnout zájemci o velmi originální ojetinu.

Z různých stran

Design nemůže zakrýt rysy dvacet let starého originálu, modernější a zaoblenější linie s ním však spojuje velmi organicky. Anglický designér Geoff Wardle zde odvedl vynikající práci, navíc jeho pojetí přidělitel odkazuje na Tatra 603. Neméně působivá je o rok pozdější úprava žádě navržená Jiřím Španihalem, při které zmizely charakteristické ploutve kolem zadního okna.

Zato uvnitř čeká posádku střet dvou světů. Zaoblený obrys horní části

Nevšední po všech stránkách



Vít Vladyka,
jednatel firmy
Auto Krnepo

Historické automobily v posledních pěti letech získávají na ceně. Tento trend se nevyhýbá ani vozům značky Tatra, což má jasné příčiny, na kterých se ani v budoucnu nebude nic měnit. Starších modelů se zachoval jen omezený počet, neméně vzácné je dnes najít klasickou

Tatru 613 v původním stavu. Řada exemplářů má za sebou nejrůznější amatérské opravy, přestavbu na LPG a podobně, čímž jejich historická hodnota utrpěla. Tatra 700 je takovou exkluzivitou v podstatě od začátku, protože vzniklo jen třiašedesát kusů. A jakkoli určitě nejde o auto na každodenní ježdění do práce, výbava i komfort odpovídají dnešním nárokům na cestování podstatně lépe než u původní šestsetřináctky. Modernější technika přitom nijak nezkomplikovala provozní spolehlivost ani jednoduchou údržbu. O servisní zázemí a zakázkově vyráběné díly v našich podmínkách není nouze. Se sháněním vozu ke koupi je to poněkud těžší, což o Tatře 700 jako dlouhodobé investici svědčí vůbec nejlépe.



Proti šestsetřináctkám z devadesátých let se povedlo vzhled interiéru značně pozvednout. Tvar a ergonomie připomínají tehdejší modely Saabu, v němž mimochodem dlouho působil i designér Tatra 700 Geoff Wardle. Postupné změny dnes dělají z každého kusu originál.

Hodnocení

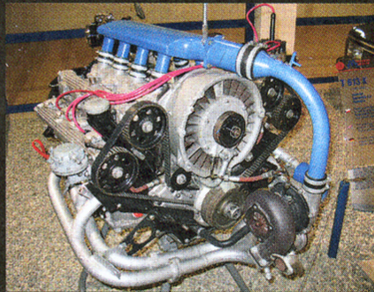
| | |
|-----------------------------|-------------|
| Komfort: | 1,75 |
| Prostornost: | 1,00 |
| Dynamika: | 1,75 |
| Pohonné jednotky: | 2,00 |
| Spolehlivost: | 2,00 |
| Servisní náročnost: | 3,00 |
| Ceny a nabídka dílů: | 4,50 |
| Výsledná známka | 2,29 |

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

Pár slov o motoru

3.5 V8 [121-147 kW, 270-300 N.m, 1975-1999]

Mechanika vzduchem chlazeného osmiválce Tatra 700 byla vyvinuta koncem šedesátých let pro model T613. Tradici značky zastupuje kliková skříň s oddělenými válci, které jsou zalaty do samostatných litinových pouzder s chladicími žebrovými, a řemenem poháněný centrální ventilátor. Zajímavostí je rozvod 2x OHC na každé straně, přestože jsou v každém válci jen dva ventily. Jejich širší rozevření zlepšuje chlazení hlavy. V roce 1993 byly dva karburátory nahrazeny vícebodovým vstříkovaním paliva, což přineslo zlepšení emisí i zvýšení výkonu. Motor je mechanicky velmi odolný a spolehlivý, provoz na LPG však nesnáší dobře: mechanicky nastavované vůle ventilů se rychle rozladují, známy jsou i případy propálení pístu. Tatra během let rozvíjela různé možnosti dalšího vývoje agregátu, v kopřivnickém muzeu najdeme i variantu přepřítovanou turbodmychadlem.



Miloš Zemanovi tento popelníček nestačil a ve svém voze si ho nechal předělat



Vzadu je bohatá přemíra prostoru pro nohy, ruce, obchodní jednání i prezidentskou snídani. Typickým občerstvením jsme se rádi zahřáli i my – vzadu to totiž není žádná sláva s topením. Řidiče překvapí netypické schéma řazení: jedničku zařadíte k sobě a dozadu.



Rysy přidě odkazují na historickou Tatru 603, její eleganci přitom nenápadně pomáhají blinkry z felicie. Světlomety navzdory projektorové technice podávají jen průměrný výkon. Velkým zlepšením sedmistovky je výškové seřízení volantu.

700 vs. 007

Když se v České republice natáčela bondovka Casino Royale, zástupci filmového štábu sháněli nějaký mimořádně exkluzivní vůz, v němž by zvláštní agent mohl splnit jeden ze svých úkolů. „Z Tatra 700 byli nadšení, pro západní diváky by to bylo něco naprosto neznámého,“ vzpomíná Vít Vladyka ze specializované firmy Auto Krnepo, „jenže jak už to u filmu chodí, nutně potřebovali dva zcela identické exempláře. A nastal problém.“ Přestože výroba trvala jen od dubna 1996 do září 1999 a dosáhla pouhých třiašedesáti kusů, přinesla zároveň dva odlišné tvary zadě a tři různé palubní desky. Když se k tomu přidaly odlišnosti barev a čalounění, bylo po konkurzu.

V čem nakonec James Bond památné dvě mrtvolky přivezl, se dočtete na straně 22. Znalcům ojetin však právě tato historika jasně ukazuje, že Tatra 700 představuje originál každým coulem. To mu odpovídají také ceny. Nikdy neklesly pod 700 000 Kč a dnes začínají okolo milionu. Vzácnější exempláře modelu 97 s vyšší zádi, kterých se vyrobilo jen třiatřicet, vyjdou ještě o třetinu dráž – pokud ovšem bude některý z nich na prodej.

A jak je to dnes s dostupností dílů? Dobře, jen musíte vědět, kam zavolat. „Hodně věcí se dělá na zakázku, na což máme léty

prověřené dodavatele,“ vysvětluje Vít Vladyka. „Třeba čelních skel jsme si nechali udělat sto najednou a dnes je můžeme zákazníkům nabízet za cenu kolem osmi tisíc.“ Žádnou velkou zvláštnost nepředstavuje ani elektronika vstříkovaní. Někdejší konstruktér Jaguaru Tim Bishop, který ji pro Tatra navrhoval, použil prověřený systém s řídicí jednotkou GEMS, na nějž je mnoho věcí volně dostupných na internetu.



Přednosti a nedostatky

- + Jde o naprostý unikát
- Vynikající jízdní vlastnosti
- Jednoduchá a robustní mechanika
- Stabilní elektronika
- Ceny odpovídají exkluzivitě
- Sklon ke korozi
- Kolísavá kvalita zpracování
- Dostupnost servisu a dílů

Jak šel čas

- 1975:** Zahájení sériové výroby Tatra 613 s motorem 3,5 l/121 kW. Plánuje se produkce 1500 vozů ročně.
- 1980:** Modernizovaná verze 613-2 má upravený motor se sníženou spotřebou paliva a výkonem 123 kW. Po vládních úsporných opatřeních klesá produkce i pod 300 vozů ročně.
- 1984:** Vzhledově omlazený typ 613-3 s plastovými nárazníky místo dřívějších chromových.
- 1989:** Model 613-4 s úpravami vzhledu i interiéru.
- 1993:** Typ 613-4 Electronic s katalyzátorem, vstříkovaním paliva (výkon motoru 147 kW), samočinnou klimatizací a elektronickou sítí CAN Bus. Rozvor volitelně standardní (2980 mm) nebo prodloužený (3130 mm).
- 1996:** Po rozsáhlé modernizaci model přejmenován na 700, vždy na prodlouženém rozvoru.
- 1997:** Tvarová úprava žádě. Zvětšený motor 4,4 l/172 kW se montuje pouze do osmi exemplářů.
- 1999:** Ukončení výroby osobních automobilů v závodě Tatra Příbor. Posledních několik karoserií je sestaveno v pražském autorizovaném servisu a převezeno na montáž agregátu do Kopřivnice.

Závady a problémy

- Koroze většiny dílů karoserie** včetně nosných – tradičně zadní nosníky a nápravnice. U T700 jsou paradoxně zranitelnější i zadní blatníky. Jsou svařené ze dvou dílů, protože na původních strojích nebylo možné rozměrnější blatníky vyrábět. Zároveň doplatily na protihlukové vypěňování dutin, v nichž se drží vlhkost.
- Praskání čelního sloupku v místě uchycení střechy**, proti T613 zeslabené místo kvůli odlišnému tvaru čelního skla.
- Zatékání do karoserie kvůli kolísající kvalitě sličování i těsnění.**
- Slabý výkon světlotmetů.**
- Pomalá reakce motoru na přidání plynu,** řešitelná úpravou řídicí jednotky.

INZERCE



POWER-PEDAL

ve spolupráci se SPRINTBOOSTER USA INC.

- Vynikající zlepšení dynamiky
- Úprava charakteristiky plynového pedálu
- Bezpečná úprava

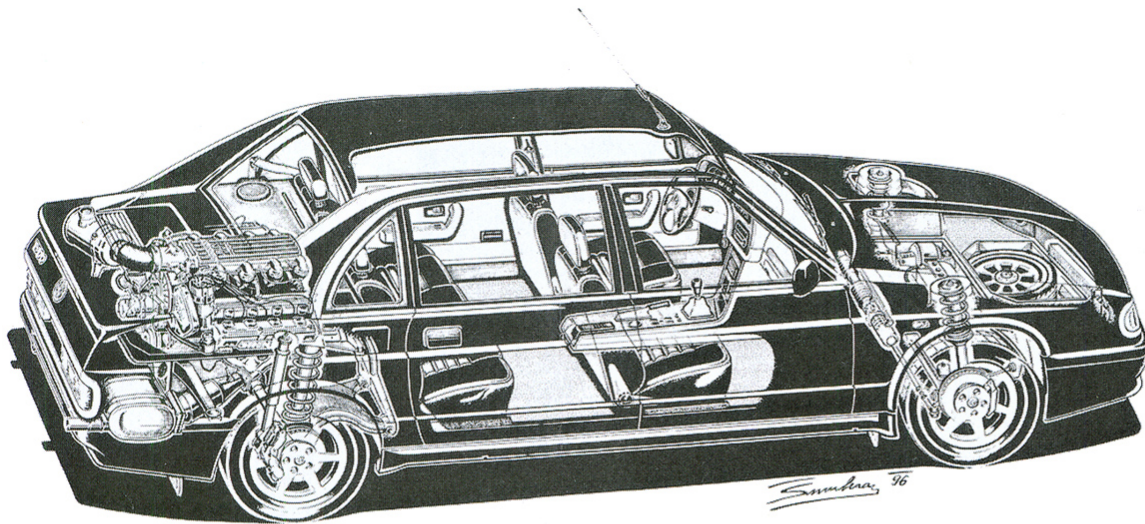
9.900,- Kč + DPH 21 %

6.000,- Kč + DPH 21 %

Tel.: 602 813 114

WWW.URTUNING.CZ

21680712



Průhledová kresba modelu 96 názorně ukazuje uložení motoru nad nápravou, extrémní prostornost plynoucí z více než třímetrového rozvoru, velkorysou délkou přední deformační zóny i původní design zádě s ploutvemi kolem oken

Technické údaje

| | |
|------------------------------|---------------------------------|
| Motor: | atmosférický zážehový osmiválec |
| Zdvihový objem: | 3495 cm ³ |
| Největší výkon: | 147 kW při 5750 ot./min |
| Největší točivý moment: | 300 N.m při 4000 ot./min |
| Převodovka: | pětistupňová přímo řazená |
| Rozvor náprav: | 3130 mm |
| Vnější rozměry: | 5135 x 1800 x 1440 mm |
| Zavazadlový prostor: | 430 l |
| Maximální rychlost: | 230 km/h |
| Zrychlení z 0 na 100 km/h: | 10,8 s |
| Kombinovaná spotřeba paliva: | 12,5 l/100 km |

Geny náhradních dílů v Kč

| Díl | Cena |
|------------------------|--------|
| Čelní okno | 8000 |
| Přední nárazník | 7500 |
| Přední tlumič pérování | 4200 |
| Tlumič výfuku | 12 500 |
| Spojivová sada | 11 000 |
| Rozvodová sada | 2200 |

palubní desky neladí s ostrými úhly dveří a čelního skla, atmosféře jedinečnosti nenahrávají ani vzájemně nesehrané ovladače různorodého původu. Přesto je třeba uznat, že proti posledním sériím T613 obsypaným součástkami z favoritu dělá sedmistovka o třídu lepší dojem.

Cestující ocení rozměrná a pohodlná křesla obklopená hojností prostoru. Jelikož sedmistovka spočívá na delší verzi podvozku s více než třímetrovým rozvorem, dá se vzadu sedět s nohou přes nou.

Vzadu? Kde přesně?

Zachování vzduchem chlazeného motoru vzadu sice není optimální z hlediska hluku v kabině, zato však

vozu dodává jedinečné dynamické vlastnosti. Zejména proto, že osmiválec není uložený až za nápravou, jak bývalo do té doby zvykem. Díky unikátnímu řešení klikové skříně a rozvodovky spočívá přímo v ose nápravy. Z toho plyne daleko výhodnější rozložení hmotnosti na nápravy i poloha těžiště, k níž navíc přispívá fakt, že celý agregát je velmi nízký.

Rozlousknutí tohoto nenápadného konstruktérského oříšku tatrovce přináší vynikající trakci i ochotu zatáčet a brzdít, avšak s plynulejšími a čitelnějšími reakcemi na limitu přilnavosti, než jaké známe z klasických vozů Porsche. Opravdu přetáčivá umí tatra být spíš na sněhu. Dlouhý rozvor prospívá

stabilitě, teprve při vyšší rychlosti se trocha jistoty ztrácí kvůli aerodynamickému vztlaku pod lehkou přídílí.

Z uložení motoru vzadu někteří usuzovali na omezenou bezpečnost při čelním nárazu, opak je však pravdou. Agregát v přídi sice u dnešních aut část energie srážky pohltí, ovšem za cenu prudšího zpomalení vozidla a vyššího přetížení tělesných orgánů posádky. Dlouhá a robustní příď tatra naopak zajišťuje plynulejší rozklad sil, který tato rizika snižuje.

Některé hračky chybějí

Co se týče výbavy, představuje sedmistovka evoluční vrchol celé řady. Nechybí zde dvouzónová klimatizace,

kteřá lépe rozvádí vzduch po kabině. Někdejší chlapecké řízení bez posilovače nahradila hydraulika, sloupek volantu navíc dostal výškové seřízení. A také odpadá potupný boj s věčně zatuhlými klikami dveří, v sedmistovce jdou jako po másle. Airbagu, ABS ani elektronické stabilizace se však tatra nedočkala.

Osmiválec 3,5 litru se pod kapotu sedmistovky nastěhoval už se vstřikováním, dvěma sty koni a pětistupňovou převodovkou, jichž postupně nabyl během předchozích modernizací T613. Hlasy volající po ještě vyšším výkonu byly sice v Kopřivnici vyslyšeny, ale než se nachystala sériová výroba, bylo pozdě: motor zvětšený na 4,4l dostalo jen zcela raritních osm exemplářů. ●



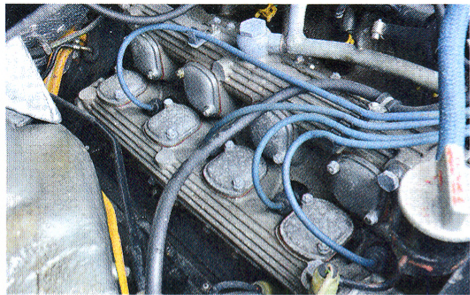
Vyšší zád' zbavená ploutví kolem okna prozradí daleko vzácnější a dražší model 97, jehož se vyrobilo třiatřicet kusů. Silnější motor 4,4 litru mělo dokonce jen osm z nich.



Čtyřicet exemplářů původního provedení z roku 1996 ještě zezadu připomíná T613. Odlišuje je výrazný spoiler a stříbrná linka rámuující zadní lampy.

INZERCE

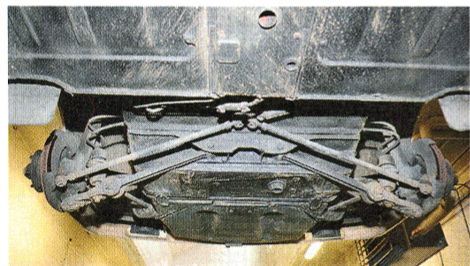
| | | | | | |
|--|-----------------------|------------|------------|----------------------------|---|
| Allianz  | Povinné ručení | | | Havarijní pojištění | Víte, že... <i>... v jednom hlášení po nás řidič požadoval vyšetření vinice na alkohol?</i> |
| | Normal | Optimal | Exkluziv | Normal | |
| Tatra 700, 1996, 147 kW | od 3423 Kč | od 3868 Kč | od 4586 Kč | individuálně | |



Nad každou řadou válců rotují dva vačkové hřídele. Široká hlava s velkým rozevřením ventilů se lépe chladí.



Pod masivní hliníkové sání s logem Tatra V8 je vyvedeno osm vstřikovačů



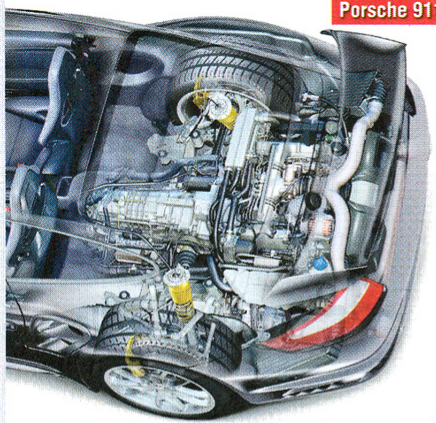
Dlouhé spojovací tyče řízení (zde T613 bez posilovače) pomáhají přesnému vedení kol při pružení



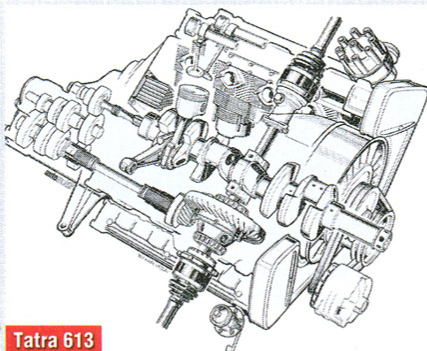
Motor je chlazený vzduchem. Přesná regulace samočinné klimatizace si vyžádala montáž teplovodního topení.

Kam se schoval diferenciál?

Léta zaběhnutá praxe velela umístit rozvodovku doprostřed hnací nápravy. U vozů s motorem vzadu to znamenalo nutnost uložit motor až za nápravu, z čehož plynulo nevhodné rozložení hmotnosti a výrazná přetáčivost. Příkladem toho jsou nejen historické Tatry 87 a 603, ale také dnešní Porsche 911.

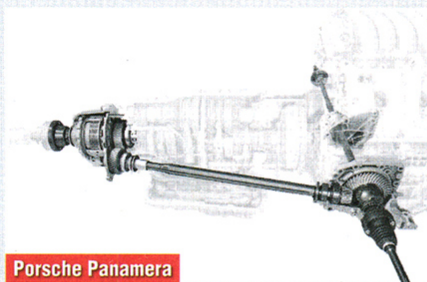


Porsche 911



Tatra 613

ovladatelnosti", na to prý tehdy jen mlsně zírali. Až o dvacet let později začaly tatrovácké řešení kopírovat mercedesy a BMW s pohonem všech kol nebo Honda



Porsche Panamera

Legend. Samotné Porsche nápad převzalo v roce 2002 do modelu Cayenne, na posledním obrázku vidíme provedení ze současné panamery.

Konstruktérům Tatry 613 se koncem šedesátých let podařil husarský kousek: diferenciál umístili po levé straně motoru a hřídel k pravé poloose vedli vnitřkem klikové skříně. Osmiválec elegantně a kompaktně „dosedl“ přímo na nápravu, hladce se vešel pod nízkou kapotu, do zadního převisu ho přečnivala jen polovina a rozdělení hmotnosti na nápravu se citelně zlepšilo. Inženýři firmy Porsche, která v té době čelila hrozbě zákazu prodeje typu 911 v USA kvůli „riziku ztráty

Za spolupráci děkujeme kolegům z fanovského webu Tatra700.cz, firmě Auto Krnepo a Auto Motol



Mezi hlavní přednosti druhé generace Škody Octavia patří dynamický tříválec.

... a nejpodstatnějším nedostatkem je, že se do ní nikdy nedostal.

SM 8

INZERCE

NOVINKA

TEMPO tekuté řetězy

Snižují nebezpečí
smyku a uklouznutí

TEMPO Tekuté řetězy podporují přilnavost pneumatik k vozovce na zasněženém a zledovatělém povrchu. Tekuté řetězy se také dobře hodí ke snížení rizika uklouznutí na zledovatělém chodníku nebo jiném kluzkém povrchu.



proti
smyku



proti
prokluzu



proti
uklouznutí

❄️ **SNADNÉ NANESENÍ**

❄️ **RYCHLÁ ÚČINNOST**

❄️ **PEVNÁ PŘILNAVOST**

MOTORISTÉ

Správná aplikace tekutých řetězů je základem bezpečí každého motoristy na silnici, i ostatních účastníků silničního provozu.

CHODCI

Tekuté řetězy jsou vhodné pro chodce jako ochrana proti nebezpečnému uklouznutí. Tekuté řetězy poskytnou chodci rychlé řešení v akutních situacích.



Koupíte
v dobrých
obchodech.