



# ÚKROK STRANOU

JAN TUČEK | Foto a kresby: archivy Věry Králové a autora

**V létě roku 1994 se zrodila výrazně upravená Tatra 613-4 Mi Long pojmenovaná Prezident. Její tvary navrhl designér Václav Král, karoserii zhotovila firma Ecorra v Kopřivnici-Lubině a finální montáž proběhla v příborském závodě. Záhy po dohotovení skončila v muzeu.**

Příběh automobilu jménem Prezident se začal psát v únoru 1990, krátce po pádu komunistického režimu. Předlistopadová Tatra 613 vyráběná od poloviny sedmdesátých let byla pro mnohé symbolem „realného socialismu“ a její další osud byl nejistý. Pomocnou ruku automobilce nabídł designér Václav Král (1936–2005), který v únoru 1990 vytvořil vizi modernizace „šestsettříňátky“ s označením „New Face“. Vznikla narychlo a jejím základem se stal prospekt Tatry 613-2 z počátku osmdesátých let. Dvě fotografie z něj Václav Král překreslil

do nové podoby, vozu dal nově tvarovanou před ozdobenou náznakem tradiční „žehličky“ z dvacátých a třicátých let na středu a zvýšenou hranatou záď s „křídlem“ a světelným pásem přes celou šíři karoserie. Vedení Tatry přislibilo, že se projekt „New Face“ dočká realizace ještě před koncem roku 1990, ale nestalo se. Čas utíkal a Králova vize převlečené „šestsettříňátky“ pomalu upadala v zapomnění. Až po dlouhých čtyřech letech a další výměně vedení automobilky si na ni v nouzi nejvýšší vzpomněl nový ředitel příborského závodu Ing. Zdeněk Michálek. V březnu

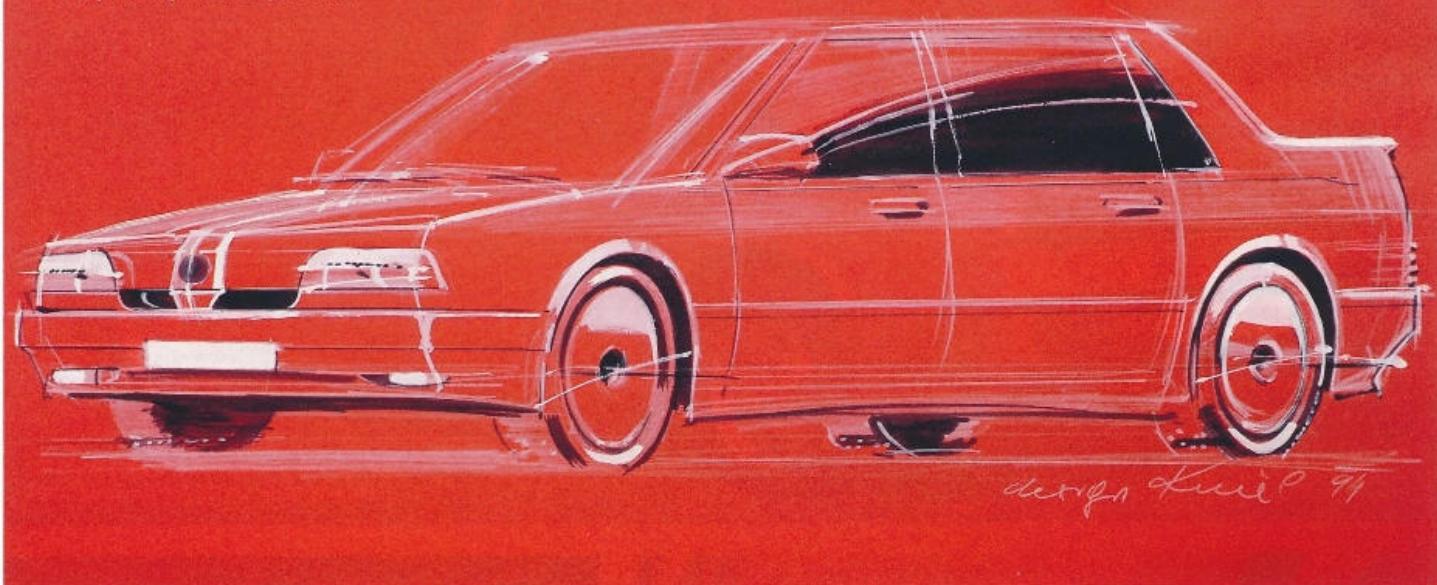
Solitér: Tatra Prezident na snímku pořízeném v létě 1994 na mošnovském letišti

1994 spolu s několika kolegy vyrazil do Roztok u Prahy, kde Václav Král bydlel, aby designéra přemluvil k obnově spolupráce. Povedlo se, i když s výhradami. Václav Král si mimo jiné vymínil, že se surová karoserie modernizovaného vozu bude stavět u firmy Ecorra v Kopřivnici-Lubině, kterou vedl bývalý pracovník kopřivnického vývoje Ing. Vítězslav Hinner. Na vedlejší pracovní poměr tam působilo i několik zkušených karosářů z Tatry.

Na realizaci projektu se podílel i designérův syn Ing. Jiří Král, který mimo jiné vyřešil problém výroby nově tvarovaných zadních blatníků. Jako polotovary posloužily výlisky předních blatníků „šestsettříňátky“,



Nový stylistický návrh Václava Krále z jara 1994 se prakticky nelišil od původního



Konečnou podobu dostal Prezident na lince finální montáže přiborského závodu



ovšem v obrácené poloze – levý přední šel dozadu doprava a pravý přední dozadu doleva. Důvod byl prostý: linie bočního prolisu zadních blatníků musela být lisovaná, nešlo ji zhotovit ručně. Jinak se ovšem při stavbě karoserie široce uplatnila rukodělná práce, zruční klempíři si vyhráli s každou linií i detaillem.

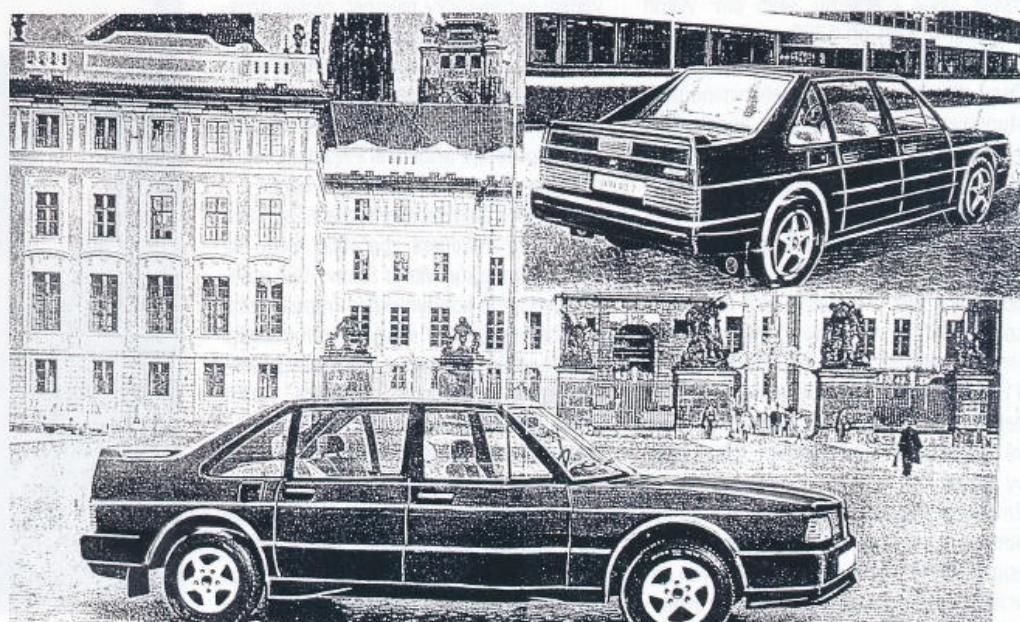
Vedoucí přiborské konstrukce osobních vozů Ing. Miroslav Staroň prosadil použití vlepeného čelního i zadního okna a zdokonalené útesnění dveřních rámu, kromě toho z jedné ostravské prodejny nahradních dílů přivezl světlomety původně určené pro Volvo 850. Zhotovení vodorovného světelného pásu přes celou šíři zádě vyjednal v novojičinském Autopalu šéf firmy Ecorra Ing. Hinner.

Zkušený kopřivnický karosář Miroslav Uhlik navrhl přípravek, díky němuž dostaly prohlubně vnějších klik dveří decentní lem, samotné kliky byly převzaty z vozu Opel Omega. Vše to poněkud připomínalo partyzánský boj. Interiér dostal čalounění v kombinaci kůže a tkaniny, palubní deska byla potažena šedou kůží a zdobena prvky z leštěného dřeva. Samozřejmostí bylo elektrické ovládání oken v předních i zadních dveřích, v luxusní výbavě nechyběl videopřehrávač. Automobil byl dokončován ve spěchu, v časové tísni se nepodařilo

instalovat systém topení a větrání. Celkově však červená limuzína působila příznivým dojem, všichni její tvůrci se snažili dokázat vedení podniku, že dovedou přivést na svět kvalitní a komfortní vůz vyšší třídy, a že by tedy bylo chybou v té době už skomírající výrobu osobních automobilů Tatra zastavit.

**V hranaté zvýšené zádi se skrýval sériový motor V8 o objemu 3,5 l a výkonu 200 koní**

Připomeňme, že Prezident měl podvozek i mechanické skupiny shodné s tehdejšími vozy Tatra 613-4 Mi Long, při rozvoru náprav 3130 mm byl dlouhý 5130 mm, široký 1800 mm a vysoký 1440 mm. Nad zadní nápravou měl umístěný vzdudem chlazený osmiválec do V/90° s rozvodem DOHC, tedy se dvěma vačkovými hřideli v hlavě



Králova původní vize „New Face“ z 21. února 1990, neboli překreslený prospekt Tatry 613-2



Záď opticky změnil světelny pás přes celou šíři karoserie a nově tvarovaný nárazník



Palubní deska byla potažena šedou kůží a zdobena dřevem, nechyběl videopřehrávač

každé řady válců, který s pomocí vícebo-dového elektronicky řízeného vstřikování paliva dával z objemu 3495 cm<sup>3</sup> výkon 200 k (148 kW) při 5750 min<sup>-1</sup> a největší točivý moment 300 N.m při 4000 min<sup>-1</sup>. Osmiválec byl spojen s mechanickou přetí-stupňovou převodovkou, konstrukční zvláštností, stejně jako u všech ostatních „šestsettřináctek“, byla rozvodovka ulože-ná v klikové skříně motoru.

Na litých šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 225/50 ZR 16 dosahoval vůz s pohotovostní hmotností kolem 1850 kg největší rychlosti přes 200 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 11 s. Průměrně spotřeboval necelých 14 l benzínu na 100 km, dvě propojené palivo-vé nádrže před zadní nápravou měly celko-vý objem 72 l.

Zmínku si zaslouží, že ještě těsně před dokončením vozu nebylo zcela jasno o jeho pojmenování. Václav Král na některých návrzích použil označení Fojt, jež mělo evokovat souvislost s kopřivnickým Fojstvím, tedy místem, kde Ignác Šustala začínal

v roce 1850 s výrobou bryček a kočárů, vzdálených předků automobilů Tatra.

Vedení automobilky nakonec zvolilo označení Prezident, jež připomínalo tradici prvního kopřivnického „kočáru bez koní“ jménem Präsident a patrně i ambici zamířit na Pražský hrad. Zajímavostí bylo, že na „žehličce“ uprostřed přídě měl Prezident historické logo v červeno-zlatém provedení.

Další změna šéfů akciové společnosti Tatra osud vozu Prezident zpečetila. Místo na říjnovou pražskou Motor Show 1994 putoval rovnou do kopřivnického muzea. Ještě před tím se s ním při návštěvě přiborského závodu stačil seznámit a osobně svézt tehdejší prezident České republiky Václav Havel. Na věci to ovšem nic nezměnilo.

Faktem je, že rukodělnou prací zhotovený solitér bez prototypové dokumentace, navíc s designem mířícím spíše do minulosti než do budoucnosti, neměl naději ani na kusovou výrobu. Ve vývojové linii osobních automobilů Tatra se tedy Prezident nestal krokem vpřed, ale jen úkrokem stranou. ■



Prezident převzal světlomety z vozu Volvo 850 a doprostřed přídě dostal „žehličku“



Takhle si s vozem Prezident zapózoval v říjnu 1994 v Příboře prezident Václav Havel