1

JAN TUČEK

1 Tatra 613 Long; za volantem je zkušební řidič a závodník Alois Mark (1975)

2 Vlevo Tatra 613 Long s novými nárazníky, vpravo standardní T613

PRVNÍ DLOUHÁ

Na jaře roku 1975 vznikla prodloužená Tatra 613 Long; byla předobrazem pozdější luxusní verze Speciál...

2

Foto Tatra

Vývoj velkého osobního vozu Tatra 613 se vzduchem chlazeným motorem 3.5 V8 nad zadní nápravou probíhal od poloviny šedesátých let, první tři prototypy karosované italskou firmou Vignale byly hotovy na jaře 1969. Sériová výroba T613 však odstartovala až v létě roku 1975. Mezitím se už od podzimu 1973 rodily projekty modernizace T613, k níž mělo dojít (ale nedošlo) ve druhé polovině sedmdesátých let. V inovačním programu figurovala i luxusní verze limuzíny s prodlouženým rozvorem, delšími zadními dveřmi a velkoryseji dimenzovaným prostorem pro dva prominenty na zadních sedadlech.

Základem prototypu s označením T613 Long se stal jeden z vozů ověřovací série, který v březnu 1975 výjimečně putoval z příborského závodu do kopřivnických dílen vývojového oddělení v rozloženém stavu. Do nové podoby byl upraven a smontován ručně, přičemž nezasvěcený pozorovatel jej na první pohled stěží odlišil od ostatních T613, které se tehdy jen sporadicky objevovaly v běžném provozu. Snad jen dvě prutové antény před oběma předními sloupky karoserie mohly cosi naznačovat. Tatra 613 Long převzala typický vzhled se dvěma páry kruhových světlometů v chromovaných rámečcích a malými vodorovně orientovanými světelnými ukazateli směru na rozích předních blatníků stejně jako chromované nárazníky, zadní svítilny decentních rozměrů a ozdobnou lištu obepínající karoserii těsně pod úrovní klik dveří. I další vnější prvky zůstaly beze změny, malé mřížky větrání na zadních sloupcích, trojúhelníková větrací okénka v předních dveřích a jediné chromované vnější zpětné zrcátko na dveřích u řidiče.

Rozdíl spočíval v tom, že vůz s označením T613 Long měl rozvor náprav prodloužený o 150 na 3130 mm a jeho celková délka narostla také o 150 na 5175 mm. Prodloužení šlo cele k dobru cestujícím na zadních sedadlech, kteří nastupovali prodlouženými dveřmi a uvnitř měli více prostoru pro nohy. Komfort předpokládaných prominentních cestujících výrazně zvyšovalo i to, že Tatra 613 Long byla koncipována jako čtyřmístná, se dvěma samostatnými zadními sedadly, jejichž opěradla stejně jako u předních sedadel plynule přecházela v opěrku hlavy. To, že se mezi zadními sedadly skrýval za loketní opěrou malý (ale nechlazený) minibar, už byla jen třešnička na dortu. Dojem kazí jen to, že při oficiálním fotografování vozu v květnu 1975 nebyla v minibaru valašská slivovice, ani ruská vodka, nýbrž jen druhořadá východoněmecká pálenka. Long převzal standardní palubní desku s mohutným plastovým blokem, do něhož bylo zasazeno pět kruhových přístrojů, ▶▶▶

3

4

5

Foto Tatra

6

3 Na víku motorového prostoru měl prodloužený prototyp běžné označení T613

4 Na první pohled se T613 Long výrazně neodlišovala od běžné verze

5 Zadní dveře T613 Long byly stejně jako rozvor prodlouženy o 150 mm

6 Prodloužený vůz převzal typickou příď se dvěma páry kruhových světlometů

mezi nimiž dominovaly větší rychloměr se stupnicí do 220 km/h a otáčkoměr cejchovaný do 8000 min^{-1}, s červenou zónou vyznačenou od 5600 min^{-1}. Ve střední části palubní desky byl vestavěn západoněmecký radiopřijímač Blaupunkt Frankfurt.

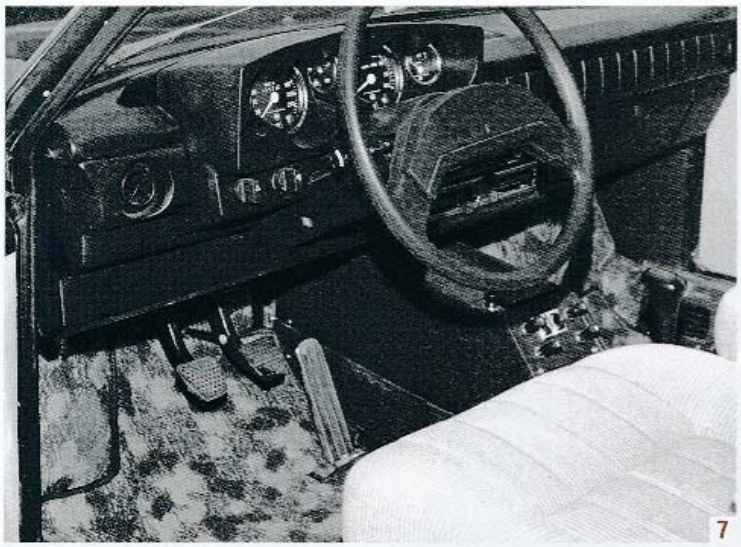
Prodloužený vůz poháněl standardní motor T613, nad zadní nápravou uložený vzduchem chlazený osmiválec do V/90° s ventilovými rozvodem DOHC v každé řadě válců. Zvučný osmiválec dával z objemu 3495 cm^3 největší výkon 165 k (121 kW)/5200 min^{-1} a největší točivý moment 265 N.m při 2500 min^{-1}. Také přímo řazená čtyřstupňová převodovka byla stejná, jako u běžné Tatry 613. Po otevření víka motorového prostoru se však nedaly přehlédnout dva nové prvky, a to výměníky klimatizace umístěné u levého i pravého boku karoserie. Klimatizační jednotka značky Autoclima stála mezi předními sedadly, její regulovatelné výdechy směřovaly k cestujícím na zadních sedadlech, kteří měli na dosah i ovládací prvky klimatizace. Těleso klimatizační jednotky také posloužilo jako stojan pro malý televizní přijímač, jehož obraz byl samozřejmě určen jen zrakům cestujících sedících vzadu.

Z tuzemského pohledu bylo luxusním prvkem prototypu i elektrické ovládání oken, vpředu byly kolébkové spínače na dveřích i na středové konzole, vzadu pouze na dveřích.

Prodloužená Tatra 613 Long se zrodila z iniciativy automobilky, bez zadání, ale také bez financování, z vyšších míst. Coby prototyp úspěšně absolvovala povinnou oborovou zkoušku, dostala nové nárazníky bez svislých členů, zato s vodorovnou pryžovou lištou, s nimiž se počítalo pro modernizaci plánovanou na rok 1977, zůstala však osamocena. Až do léta 1977 byl osud projektu prodloužené T613 nejistý. Četná jednání s představiteli Federálního ministerstva vnitra (FMV) a s pracovníky odboru pověřeného správou dopravní techniky pro ústřední orgány Československé socialistické republiky, nakonec situaci odblokovala.

Z FMV vzešel 22. srpna 1977 požadavek na reprezentační prodlouženou verzi Tatry 613, počátkem října téhož roku vedení automobilky vypracovalo materiál nazvaný *Zpráva o zajištění diplomatické varianty osobního automobilu T613 Presidium*. Pojmenování *Presidium* se následně objevuje i v dokumentu vypracovaném na generálním ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ) v Praze a nadepsaném *Zpráva o zabezpečení vývoje, výroby a dodávek osobních automobilů T613 Presidium*.

Projektu posvěcenému ministerstvem vnitra dal zelenou ministr všeobecného strojírenství Pavol Bahyl a v polovině listopadu 1977 mohlo generální ředitelství ČAZ schválit, že úkol bude řešen jako oborový, tedy alespoň zčásti financovaný shora. Během roku 1978 se z materiálů souvisejících s projektem prodloužené T613 vytratilo pojmenování *Presidium*, následně je nahradilo (údajně na příkaz z nejvyšších míst) méně honosné označení Tatra 613 Speciál. Ale o tom někdy příště. ■



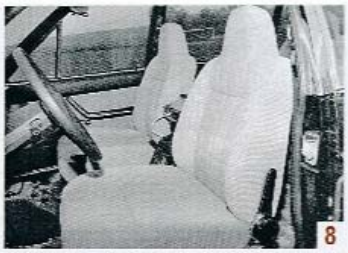


Foto Tatra

Tatra 613 Long úspěšně absolvovala prototypové zkoušky a upadla v zapomnění

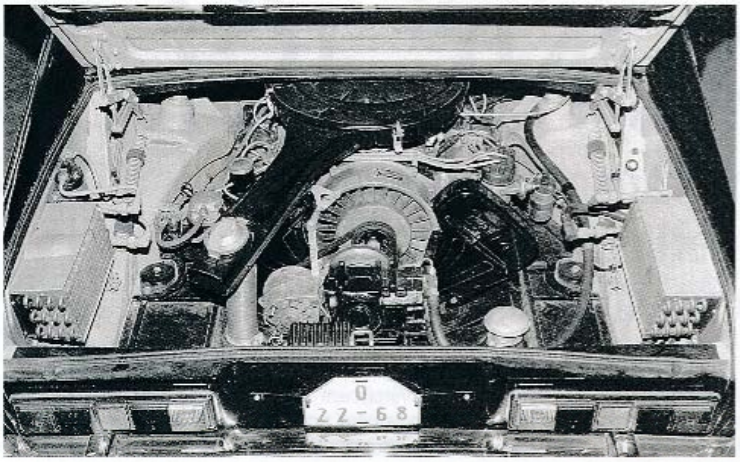
7 Přístrojová deska prodlouženého prototypu byla ve standardním provedení

8 Tatra 613 Long měla speciálně zhotovená sedadla s integrovanou opěrkou hlavy

9 Prostor a pohodlí; vzadu byla jen dvě samostatná specificky tvarovaná sedadla

10 Ke komfortu cestujících vzadu přispívala klimatizace a malý televizor

11/ Mezi opěradly zadních sedadel se skrýval minibar s patřičným vybavením



▲ Na obou bocích motorového prostoru byly umístěny výměníky klimatizace

▼ Dalším stupněm vývoje prodlouženého vozu se stal prototyp T 613 Speciál (1979)

LEDriving PX-4: Celodenní svícení za rozumnou cenu

OSRAM nabízí vylepšenou sadu pro celodenní svícení s technologií čtyř jednotlivých světelných diod – LEDriving PX-4.

Pro všechny, kteří chtějí dát svému vozidlu s minimálními náklady moderní vzhled a zároveň zvýšit svou bezpečnost při jízdě, je určena vylepšená sada světlometů pro denní svícení OSRAM LEDriving PX-4. Sada obsahuje vše potřebné pro instalaci, včetně příchytek, kabeláže a pojistek. Kompaktní, štíhlý tvar umožňuje bezproblémovou montáž do nárazníků většiny vozidel. Instalace je snadná a nezabere více než 60 minut. Světlomety umožňují automatické vypnutí a zapnutí a nabízejí technologii čtyř jednotlivých světelných diod. Jsou bezúdržbové, s úsporou energie až 80 % a teplotou chromatičnosti 6000 K (jasně bílé světlo). Ve srovnání s mnoha neznačkovými výrobky pro denní svícení sada LEDriving PX-4 plně vyhovuje standardům ECE, SAE a CCC a je zcela prachotěsná i vodotěsná (IP67), navíc s 3letou zárukou.

www.osram.cz