



BYLO JICH PĚT

Jen v pěti exemplářích vznikl v první polovině osmdesátých let osobitě řešený přehlídkový automobil Tatra 613 K.

JAN TUČEK

Foto: autor a Tatra

První studie proměny Tatry 613 v otevřený přehlídkový automobil vznikla v létě roku 1977 podle zadání, které formulovalo Ministerstvo národní obrany. Řešitelem poměrně delikátního úkolu měl být Metalex, výrobce sportovních a závodních vozů podřízený Svažarmu, tedy Svazu pro spolupráci s armádou. Spolu s Metalexem se na projektu podíleli odborníci z pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV).

Studie, v níž byl přehlídkový automobil označován jako Tatra 613 MTX (zkratka Metalexu), však dospěla jen do stadia modelu v

měřítka 1:5, jehož autorem byl designér ÚVMV Milan Strejček. Vedení automobilky Tatra nepovažovalo Metalex za dostatečně silného partnera k plnění tak významného úkolu, jakým byla přehlídková šestsetnáctka.

Kopřivničtí konstruktéři a vývojáři si byli dobře vědomi rizik spojených s přestavbou samonosné karoserie na otevřenou a chtěli jít vlastní cestou. Začali tím, že zhotovili speciální zkusební stav, na němž se pustili do měření tuhosti surové karoserie T 613 při namáhání krutem a ohybem. Od uzavřené karoserie se postupně dostali až k polootevřené, u níž zachovali plechovou střechu nad předními sedadly a odřízli její střední a zadní část.

První vůz
Tatra 613 K
z roku 1981
opatruji
v Technickém
muzeu
v Kopřivnici

Tak vznikla prototypová karoserie pro budoucí Tatu 613 K. Jak se posléze ukázalo, opatrnost byla na místě. Tvarové řešení kopřivnické verze přehlídkového vozu navrhl výtvarník automobilky Vlastislav Výborný, autor vnějších změn luxusního modelu Tatra 613 Speciál (viz AR 5/16).

Právě Speciál s rozvorem prodlouženým o 150 mm na 3130 mm se také stal základem modelu Tatra 613 K, jehož první exemplář byl ve vývojových dílnách v Kopřivnici dokončen v lednu 1981 a počátkem února jej převzala podniková zkušebna.

Při měření a vážení zjistili délku vozu 5170 mm, šířku 1802 mm a výšku – s nasazenou odnímatelnou střechou z laminátu – 1440 mm, pohotovostní hmotnost měla hodnotu 1873 kg. Užitečná hmotnost činila 350 kg, tedy čtyři osoby po 75 kg a 50 kg nákladu v zavazadlovém prostoru.

Připomeňme, že už první prototyp Tatry 613 K se od modelu Speciál odlišoval nejen vnějšími tvary střední a zadní části karoserie, ale také poháněcím ústrojím. Nad zadní nápravou uložený vzduchem chlazený osmiválec do V 90° s rozvodem DOHC a výkonem 165 k (121 kW), později zvýšeným na 168 k (123,5 kW), nebyl tentokrát spojen s obvyklou čtyřstupňovou manuální převodovkou, ale s třístupňovou samočinnou převodovkou Borg-Warner 65, ovládanou voličem ve tvaru T na středním tunelu.

Jen tak se podařilo splnit zadání ministerstva národní obrany, podle něhož měl být přehlídkový automobil schopný plynule pojízdět nejmenší rychlostí 5 až 6 km/h, ale také plavě zvýšit tempo na 20 až 30 km/h. Samozřejmě při zachování stability a důstojnosti generála stojícího před zadním sedadlem.

To, že největší rychlosť přehlídkové šestsetnáctky neprevyšovala 130 km/h, neva-



Model
přehlídkového
vozu Tatra 613
MTX v měřítku 1:5
vznikl v roce 1977



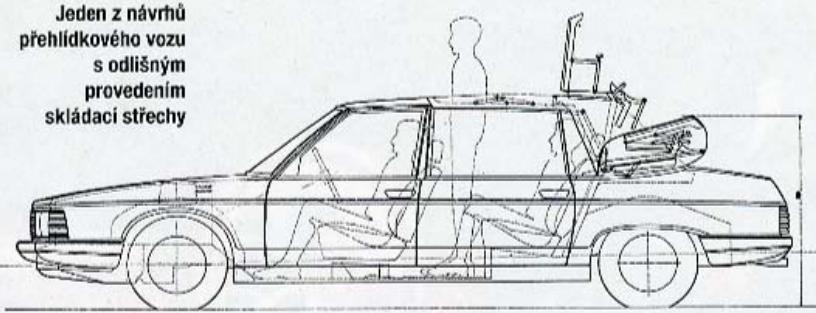
Tvary budoucího vozu Tatra 613 K
předurčoval tento model v měřítku 1:5
(1979)



Alternativní ochranou proti nepohodě byla
odnímatelná střecha z laminátu



Jeden z návrhů
přehlídkového vozu
s odlišným
provedením
skládací střechy



dilo, stejně jako skutečnost, že si montáž samočinné převodovky vynutila zmenšení objemu palivových nádrží na celkových 65 l. Samočinná převodovka si také vyžádala montáž dvou chladičů převodového oleje, jež byly za mřížkami spoileru pod předním nárazníkem.

Při zkušebních jízdách byl prototyp většinou opatřen nasazovací laminátovou střechou nad zadními sedadly. Dostal ovšem i skládací textilní střechu, kterou dva zruční chlapci dokázali složit do prohlubně za zadní sedadla za 4 minuty, k jejímu opětovnému natažení však potřebovali celých 10 minut.

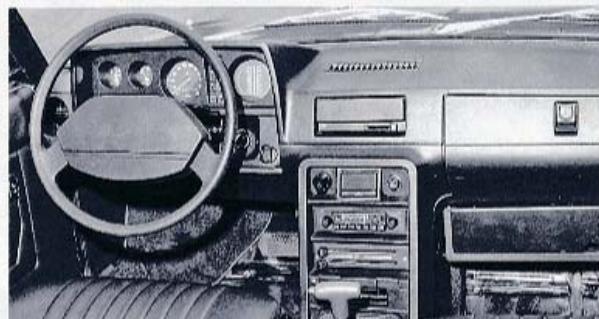
Během jara 1981 absolvoval prototyp T 613 K necelých 6 tisíc zkušebních kilometrů, dostal zdvojené zapalování (stejně jako v modelu Speciál) a v první polovině července prošel úpravami podle požadavků Ministerstva národní obrany. Nejvýznamnější bylo, že se nyní okna v zadních dveřích dala asi do jedné třetiny výšky stahovat i s rámy, samozřejmě elektricky. Změněno bylo i sklopné madlo u zadního okraje střechy nad předními sedadly, jehož se měl držet stojící generál.

Jízdní zkoušky prvního vozu Tatra 613 K probíhaly intenzivně i na podzim 1981, v polovině listopadu měl prototyp najeto přes 40 tisíc

km, koncem listopadu 1982 pak 52 tisíc km. Výsledky byly uspokojivé, pro zvýšení tuhosti karoserie a utlumení vibrací, které se projevovaly např. na dlažbě při rychlosti kolem 60 km/h, bylo rozhodnuto u dalších vozů v tomto provedení zpevnit vazbu středních sloupků na prahy trubkovými výztuhami. Zpráva z listopadu 1982 dávala zelenou ke stavbě 2. až 5. prototypu vozidla T 613 Kabriolet.

Druhý a třetí exemplář přehlídkového vozu Tatra 613 K byly dohotoveny počátkem června 1984 a v tehdy praktikovaném systému byly zařazeny mezi vozy T 613 Speciál s výrobními čísly 00087 a 00088. Čtvrtý a pátý vůz Tatra 613 K opustily výrobní linku počátkem ledna 1985 s výrobními čísly řady Speciál 00089 a 00090.

Veřejnosti se tyto nezvykle vyhližející automobily představily při vojenských přehlídkách 9. května 1985, dva v Praze a dva v Bratislavě, přičemž první prototyp sloužil v Praze jako záloha. Kvůli snížení hlučnosti zejména při jízdě po dlažbě byly přehlídkové vozy obutý do diagonálních pneumatik Goodyear 7,50 – 14/6 PR, stejně jako modely Speciál však mohly jezdit i na radiálních pneumatikách Michelin XVS rozměru 205/70 HR 14.



Palubní deska
T 613 K, na
středním tunelu je
volič samočinné
převodovky

Zajímavostí je, že jen řidič a spolujezdec vpředu měli k dispozici bezpečnostní pásy, prominenti na zadních sedadlech se bez nich museli obejít. Opěrky hlavy nebyly ani vpředu, ani vzadu, zato byla sedadla potažena červenou kůží.

S výjimkou prvního prototypu toho automobilu Tatra 613 K ve svém angažmá u Ministerstva národní obrany mnoho nenajedly. Např. jeden ze dvou pražských vozů tohoto typu, nabízený počátkem února 1995 na prodej v dražbě, měl v té době na tachometru pouhých 7640 km.

Všechn pět vozů Tatra 613 K se dochovalo, první exemplář opatřují v kopřivnickém Technickém muzeu, ostatní čtyři si hýčkají soukromí sběratelé. ■



Okna v zadních
dveřích Tatry 613 K
se dala částečně
stáhnout spolu
s rámy

Méně známý
snímek zachycující
skládání textilní
střechy za zadní
sedadla

