

# Sanitky Tatra 613

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let posloužila Tatra 613 s osmiválcem nad zadní nápravou ke stavbě dvou desítek sanitních automobilů.

První sanitní Tatra 613 SV byla dokončena v květnu 1990

Komfortní „šestsetřináctka“ poháněná vzduchem chlazeným motorem V8 o objemu 3,5 l a výkonu 168 k (123,5 kW) byla před listopadem 1989 oblíbeným vozidlem prominentů politické i ekonomické sféry. Její omezená výroba však byla nerentabilní a automobilka hledala cesty, jak





Sanitní T 613 SV měla prodloužený rozvor a délku 5,53 m

obejít příslušná vládní nařízení a zvýšit odbyt.

Jednou z takových šancí byl vývoj sanitního automobilu. Pro hovořil výkonný motor a komfortně laděný podvozek, proti koncepci vozu. Motor uložený nad zadní nápravou komplikoval využití obestavěného prostoru a možnosti uspořádání sanitní nástavby. Po konzultacích s ministerstvem zdravotnictví a Záchranou službou hl. m. Prahy nakonec v květnu 1989 vznikla studie, jež proměnu „šestsetřináctky“ v sanitku doporučovala.

Projekt, na němž se spolu s kopřivnickou konstrukcí osobních vozů podílela pražská konstrukční kancelář automobilky Tatra, dostal zelenou a po nezbytných přípravách byla zahájena stavba prvního funkčního vzorku. Probíhala v Brně, v dílnách tamějších ČSAO, kde se jinak prováděly generální opravy vozů Tatra 613 a výměny karoserií.

Sériové komponenty tam dodávala mateřská továrna, přesněji její pobočný závod v Příboru, kde se „šestsetřináctky“ rodily. Laminátovou střechu sanitní nástavby zhotovili ve vývojových dílnách automobilky v Kopřivnici, úpravy podvozku a montáž sanitky provedla brněnská opravena.

Kvůli získání dostatečného vnitřního prostoru byl rozvor náprav prodloužen o 540 mm na 3,52 m. Sanitní Tatra 613 SV byla dlouhá 5,53 m, široká 1,80 m a vysoká 2,11 m, s majákem 2,31 m.

Za dvoudílnou kabinou měla skříňovou nástavbu s ocelovým skeletem, vnějším plechovým pláštěm, tepelnou



Jeden z vozů T 613 RZP pro rychlou zdravotnickou pomoc

Sanitní nástavba měla vyklápěcí zadní stěnu a vpravo dveře





První sanitka T 613 od firmy Ing. Frimla ze Žamberka (1991)



Sanitky Ing. Frimla měly standardní rozvor a čtyři boční dveře

První sanitní Tatra 613 ze Žamberka byla vysoká 1,96 m      Vyklápěcí zadní stěna byla opatřena plynovými vzpěrami



izolací z pěnového polystyrenu a vnitřním obložením z ABS. Sanitní prostor byl uvnitř dlouhý 2,53 m, široký 1,46 m a vysoký 1,78 m. Od kabiny byl oddělen pevnou přepážkou s posuvným oknem. Měl vlastní benzinové topení a samostatný okruh větrání. Zdravotnické vybavení dodala Chirana Praha.

Kromě ležícího pacienta mohla T 613 SV přepravovat ještě čtyři další osoby včetně řidiče. Manipulaci s lehátkem poněkud znesnadňovala skutečnost, že práh zadních výklopných dveří byl kvůli krytu motoru ve výšce 0,92 m nad zemí.

Sanitka s pohotovostní hmotností 2280 kg měla užitečnou hmotnost 380 kg. Díky již zmíněnému motoru V8 o objemu 3,5 l dosahovala rychlosti přes 150 km/h, takže byla ve své době nejrychlejším zdravotnickým vozidlem u nás. Osmiválec byl ovšem dosti žízňavý, běžně spolykal 16 až 20 l benzínu na 100 km.

První exemplář sanitky T 613 SV byl dokončen v květnu 1990, během následujících týdnů absolvoval několik předváděcích akcí a v září se s ním mohli seznámit návštěvníci brněnského veletrhu. Druhá sanitka tohoto typu vyjela v listopadu 1990, stejně jako první vůz jezdila ve zkušebním provozu v několika zdravotnických zařízeních a poté ji odkoupilo ministerstvo vnitra.

Automobilka plánovala výrobu padesátikusové série sanitek T 613 SV, nakonec jich ale do roku 1995 vzniklo jen 23, včetně dvou prvních exemplářů. Jedna sanitní „šestsetřináctka“ byla na podzim 1992 vyvezena do Ruska, kde měla sloužit v ústavu jaderného výzkumu v Dubně u Moskvy, další byla na jaře 1995 dodána na Slovensko, do jaderné elektrárny Mochovce.

V tuzemsku jezdily sanitní vozy Tatra 613 v řadě měst, většinou v provedení pro rychlou zdravotnickou pomoc. Řada z nich byla poté předána hasičskému záchrannému sboru, některé byly přestavěny na vozidla technické pomoci apod.

Sanitní „šestsetřináctky“ se počátkem devadesátých let nerodily jen v Příboře, ale i ve východočeském Žamberku. Byly sice jen tři, ale určitě stojí za připomenutí. Jejich otcem byl Ing. Vladimír Friml, bývalý pracovník pražské konstrukční kanceláře firmy Tatra, který mimo jiné dohlížel na stavbu prvních dvou exemplářů „továrních“ sanitek T 613 SV.

Pro svou sanitní verzi Tatry 613 zvolil Ing. Friml odlišnou koncepci, jež umožňovala proměnit původní limuzínu v sanitku ve skromných podmínkách autodílny. První exemplář dokončený v červnu 1991 pro Okresní ústav národního zdraví v Ústí nad Orlicí vznikl přestavbou ojeté, ale zachovalé „šestsetřináctky“ z roku 1979.



▲▼ Druhá sanitní Tatra 613 Ing. Frimla pro ZS Teplice (1992)



Druhá sanitka ze Žamberka s chromovanými poklicemi kol





▲▼ Třetí sanitní T 613 upravil Ing. Friml pro ZS Náchod (1992)



Interiér vozu pro ZS Teplice – ještě bez lůžka pro pacienta

Vůz si zachoval standardní rozvor náprav 2,98 m, celkovou pětimetrovou délku i čtveřici bočních dveří. Karoserie se ovšem výrazně změnila. Přišla o původní střešinu, zadní sloupky a okno i o víko motorového prostoru. Zato dostala výrazně zvýšenou střešní nástavbu z 3 mm silného laminátu. Ta byla zakončena jen mírně šikmou zadní stěnou s nahoru vyklápěcími dveřmi, opět laminátovými, které v otevřené poloze držela dvojice plynových vzpěr.

Skelet karoserie byl vyztužen ocelovými profily čtyřhranného průřezu, nad vzadu uloženým motorem přibyl odnímatelný kryt s tepelnou a protihlukovou izolací. Zvuk vzduchem chlazeného osmiválce ovšem tlumila jen relativně.

Za sedadlem řidiče byla namontována mezistěna s úložným prostorem pro zdravotnický materiál. Vnitřek sanitního prostoru byl obložen omyvatelnou koženkou světlé barvy, větrání usnadňovalo výklopné střešní okno.

Lehátko pro pacienta bylo umístěno v pravé polovině sanitního prostoru, ve výšce 1,05 m nad vozovkou. Mezi ním a stropem nástavby byl prostor vysoký jen 0,71 m. Nalevo od lehátka bylo sedadlo pro doprovod, spolu s řidičem a ležícím pacientem mohla sanitka přepravovat ještě dvě další sedící osoby.

Vůz dodaný do Ústí nad Orlicí měl bílou barvu s červenými podélnými pruhy a znaky červeného kříže. Zachoval si chromované nárazníky i lišty na karoserii, jeho zevnějšek lehce modernizovaly velkoplošné plastové kryty kol,



Zadní dveře sanitní T 613 měly práh 0,8 m nad vozovkou



Také třetí sanitka ze Žamberka měla výklopné střešní okno

kteří nahradily původní chromované poklice, a nedělená okna v předních dveřích, bez trojúhelníkových větracích okének.

Sanitní verze T 613 od Ing. Frimla byla dlouhá 5,0 m, široká 1,80 m a vysoká 1,96 m, vykazovala pohotovostní hmotnost 1815 kg a užitečnou 300 kg. Podle dobové dokumentace dosahovala maximální rychlosti 160 km/h a trvale mohla udržovat tempo 140 km/h.

Během jara 1992 vyjely ze Žamberka dvě další sanitky T 613, obě v provedení pro záchrannou službu ve žlutém zbarvení a s modrými hvězdami,

První z nich byla přestavěna z Tatra 613-2 ročníku 1984. Tým Ing. Frimla ji dokončil v dubnu 1992, odběratelem byla nemocnice v Tepličkách.

Teplická sanitka si zachovala vnější výbavu původní limuzíny druhé série, tedy chromované nárazníky, lišty i rámečky světlometů a menší zadní skupinové svítily. Na rozdíl od své předchůdkyně se mohla pochlubit větracími okénky v předních dveřích i chromovanými poklicemi kol doplněnými ozdobným mezikružím.

Třetí a poslední sanitní „šestsetřináctka“ Ing. Frimla byla dohotovena

v červnu 1992 pro nemocnici s poliklinikou v Náchodě. Vznikla z poměrně mladého vozu T 613-3 ročníku 1989, měla tedy velkoplošné nárazníky z plastu, velké svislé přední blikače, plastové čelo karoserie se dvěma páry světlometů rozdílného průměru, velkoplošné kryty kol a rozměrné sdružené zadní svítily s rýhovaným povrchem podle stuttgartského vzoru.

Text: Jan Tuček  
Foto: archiv autora

Za základ třetí sanitky posloužila Tatra 613-3 ročníku 1989

