

## Tatra 613 Speciál

Nevím, jestli si vzpomínáte, ale ti „dříve“ narození určitě ano. Když okolo vás projela Tatra 613, mnozí se otočili a pronesli. „Hle, jednoválec jede!“ Ale to nebylo myšleno na motor tohoto krásného vozu, ale na pasažéra, který v útrokách automobilu byl rozvalen na zadních sedadlech většinou sám... Ano, vozidlo bylo určeno pro „stranické“ funkcionáře, ředitele velkých státních podniků, zkrátka pro „papaláše“. A co teprve ve verzi Tatra 613 Speciál! Ta ač měla zvětšený rozvor oproti standardu o 150 mm, byla určena „pouze“ pro čtyři osoby. S tímto vozidlem jste se tak mohli svést jen v tom případě, že jste patřili k těm nejvyvolenějším mezi vyvolenými jakými byli například předseda vlády, ministři, prezident nebo vedoucí tajemník ÚV KS.

V čem se krom prodlouženého rozvoru vozidlo liší? Zvenčí jde o drobné úpravy – obdélníková světla, přední maska, chromovaná zrcátka s manuálním ovládáním z interiéru vozu, výraznější zadní světla. A interiér? V zadní části vozu je mezi pasažéry malý bar s lahví dobrého gruziňaku a dvěma panáčky. Dále je k dispozici i mikrofón s nahrávacím zařízením Blaupunkt, aby si mohl vedoucí pracovník zaznamenat všechny své důležité myšlenky. Vozidlo bylo navíc vybaveno manuální klimatizací, elektricky stahovanými okénky nebo tempomatem. Motor a podvozek jsou sice bez zásadních změn, krom výkonnějšího olejového chladiče a zdvojeného zapalování. A abych nezapomněl, v kufru vozidla je uložen i klasický tachograf, jaký jste mnozí znali z nákladních vozidel, či autobusů. Proč? To už si musíte domyslet sami.

## Tatra 613

Navazuje na předchozí modely od Tatry 77, 87 přes Tatra 603. Koncepce vzduchem chlazeného osmiválcového motoru do V vzadu zůstala. Ale to bylo vlastně vše. Motor je úplně nové konstrukce. Jedná se o osmiválec DOHC s rozvodem řemeny a centrálním ventilátorem. Zapalování je elektronické. Zavěšení náprav samostatné. Ale co je ještě velmi zajímavé a stojí za zmínku? Krouticí moment z motoru je přes převodovou skříň tradičně umístěnou před motorem hnán zpět do motoru, kde je rozvodovka s diferenciálem. Neboli snaha konstruktérů byla co nejvíce posunout těžiště vozu ke středu automobilu.

Karoserie již nebyla tak důsledně aerodynamická jako u Tatry 87, ale zato má velmi velké prosklené plochy s tenkými sloupky, které vozidlo hodně opticky odlehčily. No ano, na návrhu tvaru karoserie se podílela známá italská firma Carrozzeria Vignale. A je to znát.

Technická data:

Čtyřdveřový čtyřmístný sedan, motor vzadu a pohon zadních kol. Zážehový, vzduchem chlazený vidlicový osmiválec (V8), rozvod DOHC, objem 3495 cm<sup>3</sup>, vrtání 85,0 mm, zdvih 77,0 mm, komprese 9,2, dva ventily/válec, dva karburátory Jikov, bez přeplňování, výkon 124 kW (168 koní) při 5200 ot/min, točivý moment 270 Nm při 3200 ot/min, mechanická čtyřstupňová převodovka, rozvor náprav 3130 mm, rozchod kol 1520/1520 mm, vnější rozměry: délka 5185 mm, šířka 1800 mm, výška 1505 mm, pohotovostní hmotnost 1840 kg, maximální rychlost 200 km/h, zrychlení na stovku za 12,7 s. Vpředu zavěšení McPherson a vinuté pružiny, vzadu úhlová náprava (šikmé závěsy) a vinuté pružiny, přední brzdy kotoučové, zadní kotoučové.