



► TATRA 613-5



Nadace Elišky Junkové

- 1 Tatra 613-5 ročníku 1993 s pravostranným řízením a bohatou výbavou
- 2 Prototyp Tatra 613 pro britský trh v úpravě Tima Bishopa (1992)
- 3 Interiér Bishopova prototypu s kruhovými přístroji a dřevěnými prvky

ANGLIČANKY

JAN TUČEK

V letech 1992 – 1993 vznikly pro britský trh čtyři vozy Tatra 613-5 s volantem vpravo a řadou úprav...



Sambiciózním, ale nikdy nenaplněným záměrem prodat do Velké Británie dvě stovky speciálně upravených vozů Tatra 613, přišel tehdy devětatřicetiletý Angličan Tim Bishop, jemuž sekundoval jeho o pět let mladší kolega Mark Berry. Vystupovali pod hlavičkou firmy ETB Motive Power, kterou Bishop vlastnil a Berry byl jedním ze dvou zaměstnanců. Oba měli bohaté zkušenosti z automobilového vývoje, Bishop svého času pracoval

i pro Jaguar. Do Kopřivnice a Příbora přicestovali v létě 1991 s nabídkou pomoci při vývoji osmiválce T613 schopného plnit nově zaváděné emisní předpisy. Přivezli zejména elektronickou řídicí jednotku pro vstřikování paliva a navrhli postup dalších prací. Jejich hlavními partnery a zároveň oponenty ze strany automobilky Tatra se stali motorář Ing. Stanislav Zajíc a vedoucí vývoje osobních vozů Ing. Miroslav Staroň. Po mnoha peripetiích se dílo podařilo a v polovině července 1992 se mohli novi-

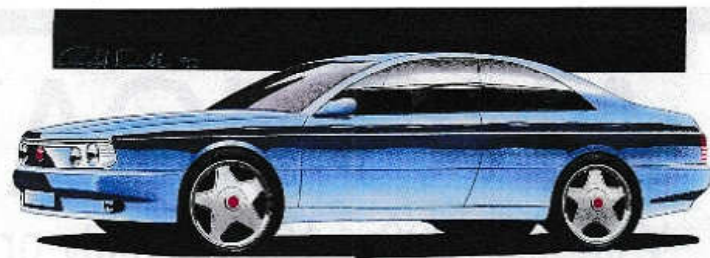
náři v Kopřivnici seznámit s ekologicky laděným automobilem Tatra 613-4 KATi. Jeho tradiční vzduchem chlazený motor V8 s rozvodem DOHC a objemem 3495 cm³ byl opatřen vstřikováním paliva s britskou řídicí jednotkou REM8CZ a dvěma trojčinnými katalyzátory se sondami lambda. Nově nalaďený stroj dával rovných 200k (147 kW) a plnil tehdejší evropské emisní normy. Při stejné příležitosti představil Bishop novinářům červenou šestsetřináctku s pravostranným řízením, upravenou podle jeho představ. Od běžných vozů T613-4 se navenek odlišovala čelem karoserie se dvěma přidavnými obdélníkovými světlomety, nahore lemovaným lesklou lištou zabíhající po stranách nad ukazatele směru, ochrannými plastovými pásy dole na bocích i mezi výřezy předních a zadních blatníků, a pětipaprskovými litými koly s nízkoprofilovými pneumatikami. Interiér byl zcela přepracován, ručně zhotovená palubní deska potažená kůží nesla dřevěný panel s kruhovými přístroji, sedadla měla kožené čalounění, výplně dveří zdobily lišty ►►►

► TATRA 613-5

- 4 Novou tvář pro Tatra 613 navrhl v roce 1992 Geoff Wardle
- 5 Bishopův projekt počítal i s kusovou výrobou dvoudveřových kupé
- 6 Tatra 613-5 dostala zaoblený přední nárazník s otvory pro vstup vzduchu
- 7 Čtvrtý a poslední vůz Tatra 613-5 pro Velkou Británii měl oranžové ukazatele směru
- 8 Červená Tatra 613-5, třetí vyrobená, se v roce 1995 vrátila do Příboru
- 9 První exemplář Tatry 613-5 používal Tim Bishop jako předváděcí vůz
- 10 Žánrový snímek prvního exempláře T 613-5 v pravé ostrovní atmosféře



4 *Geoff Wardle '92*



z leštěného dřeva. Nový volant se třemi příčkami a kůží potaženým věncem ovládal řízení opatřené posilovačem, rozchod předních kol byl lehce rozšířen.

Automobil, jenž se měl stát předobrazem budoucího *anglického vozu* T613-5, měl ještě karburátorový motor a kompresor i kondenzátor klimatizace vzadu pod kapotou, za motorem. Lepší využití kvalit osmiválce umožňovala pětistupňová převodovka a upravený podvozek se sníženou světlou výškou. Během léta 1992 vykristalizovala podoba modernizovaného vozu Tatra 613-5. Bishopův přítel, britský designer Geoff Wardle, jenž dříve působil v automobilce Saab, navrhl novou *tvář* inspirovanou kopřivnickou Tatro 2-603. Nové čelo karoserie bylo zhotoveno z laminátu, zatímco u sériové T614-4 bylo z plastu ABS. Součástí změn se staly i nově tvarované zaoblené nárazníky. Přední, s integrovaným spoilerem a ostříkovači hlavních světlometů, měl uprostřed rozměrný otvor

pro přívod vzduchu ke kondenzátoru klimatizace přemístěnému do předělu vozu, po stranách byly dva menší otvory zakončené malými kruhovými mlhovkami.

Přední ukazatele směru dostaly bílé kryty místo dřívějších oranžových, v novojičinském Autopalu k jejich výrobě použili stávající formu, pouze změnili materiál. Horní okraj čela karoserie i směrových svítilen lemovala lesklá lišta. Ze zadních sloupků zmizely mřížky větrání kabiny. Změny na T613-5 však nebyly jen optické, vyžádaly si rekonstrukci celé přední části karoserie. Vzhledem k přemístění kondenzátoru klimatizace před přední nápravu už v předí uložené náhradní kolo nebylo přístupné zvenku, po sklopení nosiče, ale zevnitř. Místo dříve montovaných dvou nezávislých tepení, jednoho vpředu a druhého vzadu, bylo použito jen jedno moderní programovatelné Eberspächer zabudované do předělu, takže bylo nutné změnit kanály rozvodu vzduchu. Podvozek s ostřeji naladěným odpružením

a tlumením měl světlost zmenšenou o 50 milimetrů, litá kola Speedline mohla nést pneumatiky rozměrů 235/60 ZR 15. Nové řízení s posilovačem, samozřejmě pravostranné, mělo značku ZF. Nad zadní nápravou umístěný vzduchem chlazený motor V8 s elektronickým vstřikováním paliva a trojčinnými řízeními katalyzátory dával z objemu 3495 cm³ již zmíněných 200k (147 kW), spolu s pětistupňovou manuální převodovkou uděloval vozu o hmotnosti 1690 kg největší rychlost přes 220 km/h a umožňoval mu sprintovat z 0 na 100 km/h za 11 sekund. Kusová stavba vozů Tatra 613-5 (v materiálech Bishopovy nové firmy Tatra Motive Power Ltd. označovaných jako Tatra T613/5) vyžadovala značný podíl ruční práce a trvala řadu týdnů, přičemž všechny zhotovené automobily byly v továrně považovány za prototypy. Jejich interiér v kombinaci kůže a dřeva byl řešen ve stejném stylu jako u Bishopova červeného vozu z roku 1992. První dva exempláře T613-5 v modré a zele-



8



10

9



né metalíze byly na jaře 1993 odeslány do Anglie v nekompletním stavu, v kontejnerech. Finální podobu dostaly až na místě. Během roku 1993 následovala stavba dvou dalších automobilů Tatra 613-5. Třetí v pořadí, červený, putoval do Anglie přes Německo, kam jej v létě 1993 odvezl Ing. Staroň, aby u firmy Eberspächer vyzkoušeli do vozu zabudované topení, poprvé teplovodní. Pak červenou *pětku* převzal Mark Berry k cestě za průliv La Manche; výměnou přivezl z Anglie předváděcí sanitní vůz Tatra 613 SV.

Čtvrtá a poslední Tatra 613-5 dostala tmavomodrý lak, který odpovídal tehdejšímu vzorníku automobilky BMW. Rodila se v době, kdy v Kopřivnici i v Příboru panovala velká nejistota ohledně další výroby osobních vozů, střídala se vedení podniku i příborského závodu a spolupráci Tima Bishopa s Tatrou hatily spory o to, kdo komu dluží peníze a kolik. Není přitom bez zajímavosti, že ještě na podzim 1994 Bishopova firma Tatra Motive Power Ltd. nabízela britským zákazníkům vozy T613/5 za základní cenu 29845 liber, v provedení s rozvozem prodlouženým na 3,13 metru za sumy začínající na 35426 librách a dokonce i možnost zakázkové stavby dvoudve-

řového kupé T613/5 za 52287 liber. Ceník zdůrazňoval, že tyto tarify zahrnují dodání vozidla s registračními značkami a plnou nádrž benzínu, neupřesňoval však dodací lhůty. Podle továrních záznamů už ale žádná další nově vyrobená Tatra 613 na britské ostrovy neodešla.

Po částečném vyrovnání mezi Tatrou a Timem Bishopem byla v roce 1995 třetí vyrobená T613-5 červené barvy předána zpět do Příboru, kde pak sloužila jako služební vůz, než ji počátkem března 1996 vyřadila z provozu havárie. Do vlasti se po letech vrátil i v pořadí druhý exemplář T613-5. Zelenou *pětku* před pěti roky z Anglie odkoupil a přivezl jeden severomoravský fanoušek značky Tatra. Obchodně neúspěšný britský projekt v Příboru rozhodli tím, že prakticky všechny změny uskutečněné na T613-5 uplatnili v roce 1995 na automobilech Tatra 613-4 s levostranným řízením, označovaných jako model 1995, a o pár měsíců později při stavbě prvních vozů Tatra 700.

Autor děkuje Ing. Miroslavu Staroňovi a Milanu Šumberovi za poskytnutí podkladů

► KRÁTCE

► První start v první vítězství proměnila **Škoda Fabia R5!** Posádka Jan Kopecký/Pavel Dresler ovládla 50. ročník Rallye Sumava s centrem v Klatovech, když vyhrála 11 ze 12 RZ. Druhý dojel Bryan Bouffier (Citroën DS3 RS), třetí Pavel Valoušek (Škoda Fabia S2000). V Rallye Český Krumlov se tým Škoda Motorsport rozšířil o Esapekku Lappiho a nového továrního jezdce Pontuse Tidemanda.

► Před prvním startem nové Fabie R5 probíhalo rozsáhlé testování týmu **Škoda Motorsport**, jehož se vedle Jana Kopeckého zúčastnil mistr Evropy Esapekka Lappi (SF), ale i **Freddy Loix** (B) a Raimund Baumschlager (A). Světová premiéra Fabie R5 Concept proběhla na Essen Motor Show 2014. Od Fabie S2000 (2.0 atmo) se liší čtyřválcem 1.6 Turbo s novou sekvenční pětistupňovou převodovkou, má vzpěry McPherson a minimální hmotnost podle FIA 1230 kilogramů.

► V roce 2014 poprvé prodala **Škoda Auto** více než milion vozů! Prodeje činily 1 037 200 automobilů (nárůst o 12,7%); podíl na světovém trhu vzrostl na 1,4 procenta. Zisk před zdaněním dosáhl 775 milionů eur (2013: 536 milionů), po zdanění **665 milionů eur** (o rok dříve 455 milionů). Výroba ve všech závodech včetně Číny činila 1,05 milionů vozů (2013: 932 tisíc).

► Sedmnáctimiliónovým automobilem značky se stala Škoda **Rapid Spaceback**, vyrobená 30. ledna 2015 v Mladé Boleslavi. Počítá se produkce od 1905 (letos slaví výroba automobilů v Mladé Boleslavi 110. výročí), ale více než 12 milionů vozů vzniklo od spojení s VW Group v roce 1991. První byla voituretta **Laurin & Klement** typu A, poháněná dvouválcem 1005 cm³ o výkonu pouhých 7 koní (5,15 kW).

► Podle Volkera Mornhinwega, šéfa divize **Mercedes-Benz Vans**, rozšíří portfolio německé značky *pick-up mid size* (cca 1,0t), vyvinutý ve spolupráci s Nissanem jako varianta nového NP300. Hlavními trhy budou Latinská Amerika, Jižní Afrika, Austrálie, ale i Evropa. Píkap vyjede před rokem 2020 ze závodů v Barceloně a argentinské Cordobě. Připomeňme, že indická **Tata Motors** vyrábí píkap, vycházející z licence Mercedes-Benz (W201).

► **Chevron Racing Cars** převezme výrobu dílů, servis a podporu pro závodní vozy **Lola**, jejichž výroba sice zanikla, ale na závodních okruzích jich účinkuje mnoho. Jde o spolupráci Vína Malkieho (Chevron) s majitelem značky Martinem Birranem.