

# POSLEDNÍ

PŘED DVACETI LETY – V DUBNU 1996 – BYLA VEŘEJNOSTI PŘEDSTAVENÁ TATRA 700, POSLEDNÍ OSOBNÍ VŮZ KDYSI SLAVNÉ ZNAČKY.

V polovině devadesátých let už měla výroba osobních vozů Tatra na kahánku. Dvě desetiletí vyráběná „šestsetřináctka“ přes opakované dílčí inovace nestačila na moderní konkurenci a zůstávala exotem pro milovníky a zatvrzelé příznivce osobitého hlasu svého nad zadní nápravou uloženého vzduchem chlazeného osmiválce.

Vedení kopřivnického podniku vážně uvažovalo o ukončení nerentabilní produkce osobních vozů v příborském závodě, nakonec ale počátkem roku 1995 dalo zelenou ještě jednomu pokusu o modernizaci. Musel být uskutečněn v co nejkratším čase a s co nejnižšími náklady. Jeho výsledkem byla Tatra 700.

Tatra 700  
[ 1996–1999 ]

Alfa Romeo  
1900  
[ 1950–1959 ]

Historie

CO VÁS ČEKÁ  
NA NÁSLEDUJÍCÍCH  
STRANÁCH



Mužem, který se do zdánlivě nespílitelného úkolu pustil, byl Ing. Miroslav Staroň, vedoucí konstrukce osobních vozů. Měl za sebou několikaleté období pestrých zkušeností, spolupráci s anglickými techniky a podnikateli Timem Bishopem a Markem Berryem, z níž vzešly v letech 1992 a 1993 čtyři modernizované vozy Tatra 613-5 pro britský trh, a také úpravy vozů Tatra 613-4 s motory opatřenými elektronickým vstřikováním a katalyzátory.

S Bishopem a Berryem se Tatra nakonec nerozešla v dobrém, počátkem roku 1995 ale obnovila spolupráci s mužem, kterého Angličané před časem do Kopřivnice a Příboru přivedli.

Byl jím anglický designér Geoff Wardle, jenž dříve pracoval pro automobilky Chrysler, Ford a Saab a v polovině devadesátých let vyučoval ve švýcarském Vevey na Art Center (Europe), evropské pobočce kalifornského Art Center.



TATRA 700 NA STUDIOVÉM SNÍMKU, PORÍZENÉM V LEDNU 1996 NA BARRANDOVĚ

JEDEN Z NÁVRHŮ, KTERÉ V ÚNORU 1995 VYTVORIL ANGLICKÝ DESIGNÉR GEOFF WARDLE



NAVZDORY ÚPRAVÁM PROZRAZOVALA  
ZÁŘ BLÍZKOU PŘÍBUZNOST  
S TATROU 613



► Počátkem února 1995 Wardle přicestoval na víkend do Kopřivnice a přivezl první návrhy modernizovaného vozu, další vytvořil na místě po diskuzi s Ing. Staroněm. O měsíc později už začala stavba makety 1:1, jejíž tvary vedení firmy odsouhlasilo počátkem května. Wardle se mohl práci zúčastňovat jen o víkendech, svůj úkol ale splnil na výbornou. Zejména dynamicky zaoblenou předí s malými kruhovými světlomety se nový vůz výrazně odlišil od obstarožní „šestsetřináctky“ a získal novou identitu.

V srpnu 1995 odstartovala stavba karoserie, v prosinci téhož roku byl první prototyp hotov a dva dny před Vánocemi byl předveden mezitím změněnému vedení automobilky. K zevnějšku byla jen jediná připomínka – stříbrné čelo karoserie mělo dostat barvu celého vozu, interiér však bylo třeba přepracovat. Palubní deska se několikrát změnila i u následujících prototypů dokončených v únoru a březnu 1996.

Interní debatu o pojmenování nového automobilu rázně ukončil generální ředitel podniku Ing. Karel Beneda: bude to Tatra 700.

Ve druhém dubnovém týdnu mohla být „sedmistovka“ představena novinářům a následně zástupcům značky a potenciálním zákazníkům v pražském hotelu Hilton. Za daných okolností a v časové tísni představovala maximum možného.

Automobilka Tatra 700 prezentovala sloganem „Prostor pro Vaši individualitu“, v jehož grafickém ztvárnění nechyběl symbol srdce. Ano, byla to srdeční záležitost pro Tatrováky i pro zákazníky, kteří se museli smířit s tím, že luxusní vůz nabízený za základní cenu 1 398 560 korun neměl ABS, airbagy, ani automatickou převodovku.

Navzdory slibům se těchto prvků nikdy nedočkal a nenaplnil se ani proklamovaný záměr vyrábět až 150 „sedmistovek“ ročně. Dodejme také, že Tatra 700 nikdy nebyla homologována jako samostatný typ, „papírově“ to byla Tatra 613-4 s dodatkem T 700.

Tatra 700 měla nad zadní nápravou uložený vzduchem chlazený osmiválcový motor do V 90° o objemu 3495 cm<sup>3</sup> a výkonu 200 k (147 kW) spojený s manuální pětistupňovou převodovkou. Dostala řízení s posilovačem a výškově nastavitelný volant

PRVNÍ TATRA 700 – JEŠTĚ SE STŘÍBRNÝM  
ČELEM – DOKONČENA V PROSINCI 1995

INTERIÉR PRVNÍHO EXEMPLÁŘE „SEDMISTOVKY“  
NEMĚL JEŠTĚ DEFINITIVNÍ PODOBU

ZÁŘ PRVNÍ VERZE TATRY 700 SE SPOILEREM  
NA VÍKU MOTOROVÉHO PROSTORU





▲ DUBEN 1996: AUTOMOBILY TATRA 700 PŘED PRAŽSKÝM HOTELEM HILTON



▲ ČTYŘDVEŘOVÁ TATRA 700 GT S KRATŠÍM ROZVOREM A MOTOREM O VÝKONU 410 KONÍ



▲ PO HAVÁRII ČTYŘDVEŘOVÉHO VOZU VZNIKLO DVOUDVEŘOVÉ KUPÉ TATRA 700 GT

s bezpečnostním sloupkem, vpředu i vzadu měla kotoučové brzdy s vnitřním chlazením propojené ve dvou okruzích doplněných posilovačem.

Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na spodních ramenech a vzpěrách McPherson, zadní na vidlicových vlečených ramenech se šikmou osou kývání opatřených vinutými pružinami. Součástí standardní výbavy byla patnáctipalcová litá kola s pneumatikami Michelin rozměru 205/65 R 15.

Vůz s rozvorem náprav 3,13 m byl dlouhý 5,13 m, široký 1,80 m a vysoký 1,44 m, vykazoval pohotovostní hmotnost 1840 kg a celkovou 2250 kg. Dosahoval největší rychlosti 190 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 10,8 s a podle výrobce spotřeboval při rychlosti 110 km/h 12,5 l benzínu na 100 km. Do dvou propojených nádrží umístěných před zadními koly se vešlo celkem 80 litrů paliva.

Během roku 1996 bylo uvedeno do provozu celkem 38 automobilů Tatra 700, většinou z nich se nechali vozit členové vlády, vedení parlamentu a představitelé centrálních úřadů a institucí. Mezi zákazníky figurovali i bankéři a podnikatelé. Koncem srpna expedovali z příborského závodu k jedné ostravské leasingové společnosti první Tatra 700 vybavenou větším osmiválcem 4360 cm<sup>3</sup> naladěným na 234 k (172 kW). S ním vůz dokázal flirtovat s hranicí 200 km/h.

Na jaře 1996 se zrodila i výjimečná Tatra 700 GT, čtyřdveřová sportovní varianta postavená na podvozku s kratším rozvorem 2,98 m. Pětmetrový sedan se sníženým podvozkem se světlosti pouhých 100 mm jezdil na širokých litých kolech obutých do pneumatik rozměru 245/50 R 15 vpředu a 300/50 R 15 vzadu.

Měl spartánskou vnitřní výbavu s úpravami převzatou ze „šestsettřináctky“, přední skofepinová sedadla a boční okna z plexiskla.

Nad zadní nápravu dostal ostře nabroušený osmiválec 4480 cm<sup>3</sup> úctyhodného výkonu 410 k (302 kW), který vyladil proslulý kopřivnický kouzelník Karel Bordovský ve stejném stylu, jako motory V6 určené pro autokros.

Tatru 700 GT si pořídil jeden místní podnikatel, majitel velkého květinářství, dlouho si však čtyřdveřovou raketu údajně schopnou sprintovat z 0 na 100 km/h za 5 s neužil. Při servisní návštěvě v příborském závodě jeden z továrních jezdců s vozem havaroval a značně jej poškodil. Následovala vynucená přestavba, při níž ze sedanu vzniklo dvoudveřové kupé Tatra 700 GT, jehož snímky se objevily i v posledním továrním prospektu „sedmístovky“.

V polovině prosince 1996 byla představena inovovaná Tatra 700 pro modelový rok 1997. Změny se týkaly především zadní partie karoserie, jejíž nové linie navrhl kopřivnický designér Jiří Španihel. „Sedmístovka“ dostala zaoblené viko motorového prostoru a obléjší zadní okraj střechy. Zadní sloupky už nepřesahovaly, klenuté zadní okno kopirovalo povrch splyvavé záďe kabiny. Jen zasvěcení věděli, že vzniklo coby zmenšenina čelního skla.

Jiří Španihel navrhl i novou palubní desku modelu 1997. Zepředu se inovovaný vůz odlišoval decentním vodorovným prolisem v masce, stejný motiv se opakoval vzadu na víku motoru.

V roce 1997 opustily příborský závod pouhé dvě desítky vozů Tatra 700, včetně pěti vybavených větším osmiválcem 4360 cm<sup>3</sup>, pak byla výroba zastavena. Podle oficiálního sdělení vedení podniku měla být přesunuta do vývojových dílen v Kopřivnici, ale skutečnost byla jiná. V období 1998-99 bylo smontováno jen několik posledních exemplářů, většinou u dealerů značky v Kopřivnici, Praze a Brně. Celkem vzniklo sedm desítek automobilů Tatra 700, z toho třetina v podobě modelového roku 1997. ◀

▼ V PROSINCI 1996 BYLA PŘEDSTAVENA INOVOVANÁ TATRA 700 – MODEL 1997

▼ NOVÉ TVAROVANOU OBLOU ZAŘ NAVRHL KOPŘIVNICKÝ DESIGNÉR JIŘÍ ŠPANIHEL

▼ INTERIÉR TATRY 700 MODELOVÉHO ROČNÍKU 1997, BOHUŽEL NADÁLE BEZ AIRBAGU

