

# Historie vzniku kabrioletu (landaletu) Tatra 613 K

---

 [garaz.cz/clanek/auta-historie-tatra-613-jak-ji-neznate-kabriolet-si-nechali-postavit-vojaci-uhadnete-proc-21012748](https://garaz.cz/clanek/auta-historie-tatra-613-jak-ji-neznate-kabriolet-si-nechali-postavit-vojaci-uhadnete-proc-21012748)

David Bureš

Následuje obsah vložený z jiného webu. Zde jej můžete přeskočit.

Přejít před obsah vložený z jiného webu.

Článek si také můžete poslechnout v audioverzi.

Automobilka Tatra v éře socialismu stavěla vedle nákladních vozidel i reprezentativní vozy sloužící jako státnické automobily na těch nejvyšších postech. Takovou roli dlouhá léta hrála několikrát modernizovaná Tatra 613, která někdy musela sloužit pro nezvyklé úkoly. To platí třeba pro kabriolet, respektive landalet Tatra 613 K.

## Armádní projekt

---

Ten vznikl poměrně netradičně na popud vojska. Tehdejší ministerstvo národní obrany totiž na oblíbené vojenské přehlídce potřebovalo i otevřený automobil, a tak v roce 1977 zadalo postavit takto účelně zaměřený vůz.

Projekt zprvu dostal na starosti podnik Metalex. Tento výrobce sportovních a závodních vozů byl tehdy podřízený Svazarmu, tedy Svazu pro spolupráci s armádou, což vysvětlilo, proč auto nevyvíjeli přímo v Kopřivnici. Podnik známý i svou zkratkou MTX na projektu spolupracoval s pražským Ústavem pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV), který jen o pár let dříve navrhl Škodu 1100 GT, sportovní kupé s motorem vzadu.



Foto: Tatra

Hranaté světlomety vůz odlišovaly od původní 613, pocházely z verze Special.

V Kopřivnici se však nelíbilo, že tak sledovaný projekt dostal na starosti malý podnik Metalex, a tak úkol postupně převzala přímo Tatra. Tzv. Tatra 613 MTX to dotáhla jen do fáze zmenšeného modelu v měřítku 1 : 5, jehož autorem byl designér ÚVMV Milan Strejček.

### **Z kabrioletu landaulet**

---

Kopřivnickým konstruktérům bylo hned jasné, že hlavní potíží otevřené karoserie bude její nízká tuhost. A proto místo klasického kabrioletu se zcela otevíranou střechou vsadili na tzv. landaulet, tedy vůz, jehož přední část karoserie zůstává otevřená a stahovací střecha otevírá jen její zadní partii. Pro tak velký luxusní automobil to bylo jediné možné řešení, aby bylo dosaženo alespoň nějaké tuhosti karoserie.



Foto: Tatra

Základ poskytla prodloužená Tatra 613 Special.

První prototyp automobilu nyní označovaného jako Tatra 613 K byl ve vývojových dílnách kopřivnické automobilky dokončen v lednu 1981.

Návrh byl dílem výtvarníka automobilky Vlastislava Výborného. Základem se stala Tatra 613 „Special“ z počátku osmdesátých let, což vysvětluje použití hranatých světlometů, místo kruhových svítlen původní 613, s nimiž u původního návrhu kabrioletu počítal i Metalex.

### **Mnohé odlišnosti**

---

Základ v 613 Special rovněž znamenal rozvor prodloužený o 150 mm na výsledných 3 130 mm. Zhotovený landaulet byl tak 5 170 mm dlouhým automobilem.

Rozdílem proti Specialu bylo naopak pohonné ústrojí. Tatra 613 K totiž místo čtyřstupňové manuální převodovky využila třístupňový automat od firmy Borg-Warner, díky němuž se povedlo splnit jedno ze zadání – ministerstvo vyžadovalo, aby auto zvládlo plynule jezdit nejmenší rychlostí 5 až 6 km/h a zároveň plynule zvýšit tempo na 20 až 30 km/h, což souviselo s využitím vozu na vojenských přehlídkách. Díky tomu osoba stojící vzadu mohla důstojně kynout davům, aniž by plandala sem a tam při zpomalování a zrychlování auta.

Pohon nicméně i nadále zajišťoval vzduchem chlazený vidlicový osmiválec s rozvodem DOHC o objemu 3,5 litru, který dosahoval výkonu 121 kW. Maximální rychlost však byla i kvůli tuhosti karoserie omezena na zhruba 130 km/h. Zástavba automatu pak přinutila konstruktéry zmenšit palivovou nádrž na 65 litrů.



Foto: Tatra

Alternativou k plátěné, ručně stahované střeše, byl hardtop.

Alternativou k plátěné stahovací střeše byl hardtop použitelný v případě nepřízně počasí. Plátěnou střechu zvládly dvě osoby stáhnout do prohlubně za zadní sedadla za zhruba čtyři minuty, opětovné natažení však obvykle zabralo deset minut. Oba procesy musely být prováděny ručně.

Zajímavostí je pak červená kůže použitá na sedadlech, kterým chyběly opěrky hlavy, aby osoby vezoucí se na ceremoniích byly dobře vidět.



Foto: Tatra

Místo manuálu 613 K využila automat s voličem ve tvaru T.

### **Celkem pět kousků**

---

Tatra 613 K krátce po zhotovení absolvovala na jaře 1981 několik jízdních zkoušek, při nichž prototyp ujel bezmála šest tisíc zkušebních kilometrů. Ty odhalily některé nedostatky, které se průběžně napravovaly. Upravovalo se madlo u zadní části střechy, aby se stojící osoba mohla pevněji držet. Zadní okna zase byla upravena tak, aby se mohla stahovat elektricky včetně rámů.

Pozdější kusy měly v oblasti středních sloupků trubkové výztuhy pro utlumení vibrací a zvýšení tuhosti karoserie, zatímco obutí Goodyear zajistilo nižší hlučnost.

Další testy se ukázaly jako úspěšné, do listopadu 1981 prototyp ujel na 50 000 kilometrů. I díky tomu byla schválena stavba dalších kousků. Postaveno bylo celkem pět exemplářů, poslední byl dokončen v lednu 1985.



Foto: Tatra

Vedle prototypu 613 K vznikly ještě čtyři „sériové“ kousky.

Dvojice otevřených 613 K zamířila do Prahy, další dva kusy zase do Bratislavy, zatímco původní prototyp sloužil jako záložní stroj pro případ potřeby. Veřejnost Tatra 613 K mohla poprvé prohlédnout na vojenských přehlídkách 9. května 1985.

Tatra 613 K je dnes zajímavou raritou z historie kopřivnické automobilky. Je takovým lákadlem, že si později jeden z majitelů nechal Tatra 613 S přestavět právě do podoby otevřené verze. „Sériové“ automobily jsou dnes součástí různých sbírek. Původní

prototyp se nachází ve sbírce kopřivnického technického muzea, zatímco první sériový model patří do sbírky Národního technického muzea.