



Český luxus včera a dnes

V našem silvestrovském testu jsme porovnali dva české reprezentační vozy, Tatru 613 a Škodu Superb. Zkušenost to byla vskutku zajímavá...

Tatra 613 v myslí většiny Čechů již asi navždy ponese cejch „papalášů“. Jezdili v ní totiž hlavní komunističtí činovníci a pro běžného občana tehdejšího Československa byla zcela nedostupná. To ale nic nemění na její konstrukční i designové výjimečnosti. Poslední osobní Tatra (modernizovaná

613 označená číslicí 700) však bohužel spatřila světlo světa v roce 1998.

Česká republika ovšem přestala být výrobcem velkých luxusních automobilů jen na tři roky. V roce 2001 totiž po více než půl století obnovila výrobu velkých luxusních vozů Škoda Auto. Novodobý Superb si již samozřejmě může

koupit každý, kdo disponuje patřičným finančním obnosem. Testovaná špičková benzínová verze se ale v Česku vidí spíše výjimečně. Svým charakterem je ovšem tatře nejbližší, a proto jsme sáhli právě po ní.

Jelikož Škodu Superb jsme se v posledních letech věnovali již několikrát, tentokrát poskytneme větší prostor osobitnému automobilu z Kopřivnice (resp. Příboru).

Čeští velicíani

Mohli bychom vás teď zahrnout výčtem nejslavnějších Čechů – a krás-

nými (Hus, Komenský, Smetana, Cimrman...) My ovšem tímto mezititulkem máme na mysli rozměry naší reprezentace tační dvojice. Na délku, šířku i rozvoru a rozchodem vede tatra, superb jí překročí pouze výšku. Největší škodovka j rovněž mnohem „hubenější“ – o 189 kg přitom však uveze o 107 kg více.

Hrany versus obliny

Design Tatry 613 navrhoval italské studio Vignale, a to již v roce 1968. První facelift (má jej aplikován i „náš“ vůz) přišel v roce 1984.

Styling Superbu vznikl koncem minulého století a vzhled Volkswagen Passat minulé generace (z něho největší škodovka vychází) již v první polovině 90. let. Ani Superb tedy není výtkou moderního designu, vzhled „lesknutí náctiky“ se ale samozřejmě jeví zastaralý nesrovnatelně více.

Kopřivnickému motocyklu ovšem u dnešních rozměrů nelze upřít naprosto vzhledovou originalitu (viz např. výstupek zadní sloupky a průhledný prof. zadního čela) a proporční vyváženost. Na svou dobu až neuvěřitelně velkorys se zdá být zasklená plocha.

Škodu Superb elegance rozhodně tak neschází, ovšem s vyvážeností proporce je to horší – přední „jezdecká“ v tom to případě působí mimořádně těžce.

Čas nelze zastavit

Při porovnání pracovitě fidiče vypadá propast mezi rodačkou z Příboru a její kolegyní z Kvasin ještě mnohem hlubší.




Přístrojová deska tatry se na dnešní poměry zdá neuvěřitelně subtilní

Deska superb má původ v minulé generaci VW Passat



Superb

 Kooperativa ČASOVÝ ÚKON Škoda Superb V6 2.8 30V Elegance	POVĚRNÉ RUČENÍ STANDARD	KAPITÁLNÍ POJIŠTĚNÍ			
	limity pojistného plnění (44 mil. Kč/24 mil. Kč)	Rozsah pojištění pro vozidlo v základním vybavení (např. plnění 100% náhrady škody, mechanika, mechanika zabezpečení zbraňová)	SA 5 % min. 2.000 Kč	SA 10 % min. 10.000 Kč	SA 20 % min. 20.000 Kč
	9 080 Kč	25 910 Kč	21 683 Kč	14 838 Kč	

Škoda je pojištěna proti všem rizikům (havárie, krádež, odcizení). Klíčová má možnost si zvolit variantu ve standardním systému pojištění podle svých potřeb. Má možnost volby spotřebičů, podle potřeb užívání vozidla, doplňkových pojištění (garance, úrazová pojištění, krádež ohebné, náhrada za nájem vozidla - půjčování, pojištění proti ohrožení a frekvence plázení). Kooperativa poskytuje služby za neobvyklými okolnostmi vozidla, za neobvyklé podmínky havarijního pojištění a provozního ručení. Bezpečnost je pro poskytovatele základní prioritou. Kooperativa nabízí rovnou tři varianty pojištění (tabulka výše) pojištění, zahrnující v povoleném ručení i havarijní pojištění odpovídající dosavadní rozhodné době bezškodového průběhu ve výši 72 měsíců (tj. 60%).

TESTY SVĚTA MOTORŮ

SM 50
Výběh 4. 12. 2006

Test: Lada Kalina 1.6

SM 51
Výběh 11. 12. 2006

Sřev. test: Čtyři rodinné kombi a turbodiesely

SM 52
Výběh 18. 12. 2006

Porovnání: Tatra 613 vs. Škoda Superb

SM 1
Výběh 2. 1. 2007

Sřev. test: Finaleté Auto Poka 2007 v ČR

Přístrojová deska tatra roční výroby 1991 se z dnešního hlediska jeví jako neuvěřitelně subtilní a chudá. Malé a silně „atopené“ kontrolní přístroje jsou obtížně čitelné a neseřiditelný volant má hodně tenký věnec. Nelze přehlédnout ani další zásadní ergonomické nedostatky (např. umístění některých kontrolků zcela mimo zorné pole řidiče). Důkladně čalouněné výplně dveří působí celkem hodnostně, právě opačné dojmy ale vyvolává mohutná středová konzola vyrobená ze smaltovaného plechu(!). Vzhledem k tomu, že se pod ní nachází jedno z těles nezávislého benzínového topení, je to asi teplotně bezpečnější řešení než použití plastů...

Interiér superbu je pochopitelně o světelné roky dále, ovšem i jeho přístrojová deska se dnes jeví jako mírně zastaralá.

Nesrovnatelná kvalita

Pokud se jedná o dilemáté zpracování, dostává tatrovka od své moderní rivalky čistě K.O. Zkrocené plasty na přístrojové desce, nepřesně usazené některé díly interiéru, velmi zřehká jízdaící seřidovací předních sedadel atd. představují nedostatky, které by v současné ostré konkurenci rozhodně nebyly tolerovány. Superb se tak ve srovnání s „šestsetřicí“ jeví jako kvalitativní génius.

Velkorysý prostor

Jak je u reprezentativního vozu povinností, oba luxusní sedány se chlubí prostornými interiéry. Zvláště ostře sledovaná je u nich oblast zadního sedadla. Otvor vzniklý otevřením zadních dveří tatrovka má takřka obdelníkový průřez, což umožňuje snadný a důstojný výstup a nástup. U superbu se otvor vyznačuje větší délkou, ale ve své zadní části je výrazně snižuje silně se svažující střecha.

Prostor pro kolena nabízí superb podstatně velkoryseji – vlak je jeho podlahová plošina ve srovnání s evropskou verzí pasátu prodloužená o 100 mm. (Taktéž „šestsetřicí“ ovšem existovala ve verzi Long s rozvozem prodlouženým o 150 mm.) Tatrovka konstruje širším místem pro hlavy zadních pasáží. Střecha nad nimi se totiž vůbec nesvažuje.

Sezení: vzadu OK, vpředu s výhradami

Zadní pasáží si na posaz nemohou stěžovat ani v jednom voze. Sedátky i opěrka jsou bohatě dimenzovány

Tatra 613



Výplň dveří tatrovka působí přes svoji jednoduchost docela honosně

Moderní tvarovou výplň superbu zádoby dřevěná lišta

Superb



Tatra 613



Vysocí činovníci KSC si na nedostatek pohodlí rozhodně nemohli stěžovat...

Obrovský zadní prostor umožňuje za jízdy i pracovat

Superb



Tatra 613



Zavazadelník byl u testovaného vozu zmenšen montáží nádrže na LPG

Kufr superbu je větší a lépe využitelný

Superb



a mají příjemnou tuhost i tvar. V tašce se sedí podstatně výše, jakoby „na trínu“.

Vpředu jsme měli výhledy u obou soupeřů. Sedadla tatrovka byla pro vzrostlejší cestující příliš vysoko, takže se téměř dotýkali stropu. S výškovou regulací se u nich ale nepočítalo. Také ke sklonu a výšce opěrek hlavy a výšce horních kotevnic míst bezpečnostních pásů máme nemalé námítky.

Přední sedadla superbu těmito nedostatky netrpí, ale ani s nimi jsme nebyli spokojeni. Na tuto kategorii vozidel jsou totiž příliš malá a málo komfortní. Chvilíme alespoň výrazné boční vedení těla a plně elektrické ovládání. Sedadlo řidiče má i trojitou paměť svého nastavení.

Na opačných koncích

Zavazadlový prostor tatrovka se nachází na velmi neobvyklém místě – v dlouhé přídi, která tak vytváří bezkonkurenčně dlouhou deformační zónu. Nabírá slusných 430 l, přičemž pod ním nalezneme ještě zespodu vozu přístupné náhradní kolo, druhé těleso nezávislého topení, posilovač brzd a dvojici akumulátorů. U testovaného vozu byl kufr výrazně zmenšen přidáním nádrže na plyn.

Běžně řešený zavazadelník Superbu vykazuje základní objem 480 l. Oproti kufru „šestsetřicí“ je skladnější, nikoliv však lépe přístupný. Díky skloněné dělené opěrce zadního

sedadla jej lze zvětšit, respektive použít i pro převoz delších předmětů.

Pro dlouhé cesty

Dlouhý rozvor a značná hmotnost jsou těmi nejlepšimi předpoklady pro plynou a komfortní jízdu. Tatra měla náskok díky použití vysokoprofilových pneumatik (rozměr 205/70 R14). Naopak testovaný superb jezdil na „sedmáctkách“ obutých do nízkoprofilových pláště 225/45 R17 a navíc byl vybaven příplatkovým sportovní laděným podvozkom se sníženou světlostí.

Moderní škodovka ovšem odpovídala lépe odhlučněným interiérem. Ne že by nás sympatický svist vzduchem chlazeného osmiválce tatrovka nějak obtěžoval, problémem kopřivnického sedánu se

ale ve vyšších rychlostech stává značný aerodynamický hluk, vyluzovaný zejména ostře řezavými partiemi střechy a jejími okapovými hlábkami. Přísně aerodynamicky zaoblená předchladňková „šestsetřicí“ tyto problémy pravděpodobně neměla...

Jinde a jinak

Po odemknutí(!) a zvednutí zadní kapoty tatrovka se objeví opravdový skvost – široce rozkročený vidlicový osmiválec o objemu 3,5 l opatřený mohutným chladicím ventilátorem a rozměrnou sací soustavou. Kvůli lepšímu rozložení hmotnosti trůní až nad zadní nápravou, což si vynutilo zcela jedinečné řešení (rozvodovka s diferenciálem je vestavěna do skříně motoru). Za ním je díky



Superb vystačí se šestiválce, vzadu uložený motor tatrovka se chlubí dvěma válci navíc a vzduchovým chlazením

TECHNIKA

Text: Roman Poláček Foto: Jiří Křesek

SROVNÁVACÍ TEST

Tatra 613-3 vs. Škoda Superb V6 2.8 30V Elegance



Oba reprezentanti českého automobilového luxusu se po silnici nesou velmi důstojně

Tatra 613



Zrcátka ze Škody Favorit se na Tatra výborně hodí

Slušivé „ploutvičky“ zadních sloupků se starají o dostatečnou dodávku chladícího vzduchu k motoru



Tatra 613



Masivní dveře mají na svém profilu výstražné obrysové světlíky



Zámek motorového prostoru se ovládá klíčem



Široká přední „křesla“ jsou velmi pohodlná, nacházejí se ale až příliš vysoko

ÚDAJE O TESTOVANÝCH VOZIDLECH



Se dvěma reprezentačními sedany jsme po dálnicích, silnicích i městských komunikacích naježdili 480 km.



	Tatra 613-3	Škoda Superb V6 2.8 30V
TECHNICKÉ ÚDAJE		
Motor	vidlicový zážehový osmiválec 2x DOHC	vidlicový zážehový šestiválec 2x DOHC
Zdvihový objem motoru (cm ³)	3495	2771
Největší výkon (kW)	123,5/5200	142/6000
Největší točivý moment (N.m)	270/3300	280/3200
Vnější rozměry (mm)	5000 x 1800 x 1440 mm	4803 x 1765 x 1409
Rozvor náprav (mm)	2980	2803
Rozchod kol P/Z (mm)	1520/1520	1515/1515
Pohotovostní hmotnost (kg)	1690	1501
Užitková hmotnost (kg)	470	577
Objem zavaz. prostoru min./max. (m ³)	0,43	0,480/0,945
Objem palivové nádrže (l)	7x36 l	62
Největší rychlost (km/h)	190	237
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	11,4	8
Spotřeba paliva (l/100 km)	10,6/12,8/16,2*	14,0/7,1/9,5**
Cena základní verze (Kč)	cca 600 000 (v roce 1991)	904 900

*spotřeba paliva (90 km/h, 120 km/h, město)

**spotřeba paliva (mesto/mimo mesto/kombinace)

tomu připravena ještě značná deformací zóna. Kromě originálního vzhledu vzduchové chlazení projevuje tak nádherným, zcela nenapodobitelným zvukovým projevem. Kdo někdy s svížením se rozjždějí šestistupňák určitě nám dá za pravdu...

Výkon 123,5 kW není v dnešních měřicích nikterak osmačující, i pak u takto velkého a těžkého autu bílu (později ovšem existovaly i výšší a objemnější verze tohoto motoru). Jeho kvality ovšem tkví jím v mimořádně kultivovaném cí a vynikající pružnosti, projevující se s tím zážitek „odspodu“. Je ovšem pravda, že temperament tohoto motoru byl v případě testovaného externího poněkud utlumen provozem na 1. Pfi jízdy na benzín lze s Tatrou vybavenou karburátorovým motorem ve specifikaci „E“ (montovaný od 1980 do roku 1991) mimo město jízdy se spotřebou okolo 12 l/100 km, a zřejmě ovšem za podmínky, že zachází citlivě s plynovým pedálem. Vidlicový šestiválec Superbu nachází podélně před přední nápravou. Také on se chová velmi kultivovaně ovšem jeho sytý zdravý zvukový projev je daleko méně výrazný. Na rozdíl od tatrového motoru potřebuje pro uplatnění svých kvalit vyšší otáčky. Pokud však řídí jede s lehkou rukou lze jeho spotřebu mimo město udržet pod desetilitrovou hranicí.

Specifická jízda

Rízení Tatry 613 přináší zcela neobvyklé zážitky, které nenabídne žádný jiný automobil. Za volantem se nezvykle vysoko, ale vzdálenost od země a pedálů je zvolena dobře. Před čem se rozprostírá nezvyklý pohled dlouhé výšky zavazadlového prostoru a také výhled do stran je vynikající.

Spouštění motoru představuje s druhou obřad – nejdříve se musí aktivně sytí a po poměrně dlouhé práci se ve vhodný okamžik přidat plyn. Oulec v zádi radosně naskočí za dopředu nenapodobitelného ryku spojovacího běhu hluboké bublání a vytí ventilátor první ujeté kilometry nás přesvědčí o tom, že agregát má dostatek síly svížením rozhybat i 1,7 tuny válců vůle přiřtem není třeba příliš vytáčet.

Razení působí dost nepřesně, a citlivě prací s pákou se s tím lze vydat (zvláštností je, že při řazení „zryky“ je třeba ji mírně povytáhnout). Ilostní skříň je pouze čtyřstupňová (přítel až později) a tomu i vidí i její zpřevodování. Všude tak jme o stupeň níže, než jsme běžně zvyklí – v obci používáme dvojku, na okraji stačí trojka a teprve na rovné široké dálnici se může plně uplatnit ka, plnicí vlastně funkci jakéhosi ryběhu. Dosahované největší rychlosti jednotlivě stupně jsou opravdu působivé – na jedničku 80 km/h, na d

140 km/h, na trojku 190 km/h. Jedná se tedy o stejnou rychlost, jakou vůz podle údajů výrobce dosahuje na „rychlóběžnou“ čtyřku. (Majitelé ale přísahají, že při dostatečném rozjezdu tatra snadno atakuje i hranici 200 km/h.) Dodejme ještě náš poznatek, že např. při 130 km/h vůz na čtvrtý stupeň točí pouze 2800 ot./min.

Silou i citem

Testovaný exemplář ještě neměl posilovač řízení, takže při manévrování bylo třeba pořádně napsat svaly. Skutečně fantastický rejz předních kol se ale stará o překvapivě malý poloměr otáčení, jen je třeba počítat s 4,25 otáčkami mezi krajními polohami volantu. Za jízdy se řízení chová dost nezvykle – okolo středové polohy se zdá být poměrně lehké a teprve v ostřejších obloucích se zase projevuje absence posilovače.

Brzdová soustava byla na svoji dobu felema mimořádně velkorysá. Na všech kolech se montovaly kotouče se čtyřpístkovými třmeny, vpředu s vnitřním chlazením. Také díky účinnému posilovači zabírají vstupu razantně, ABS se ale tento vůz nedočkal ani v 90. letech.

Na ovládání „Jestsetřináctky“ je třeba si chvíli zvykat. Správné nasměrování těžkého automobilu do zamýšlené stopy oblouku chce trochu praxe. Přid se ve svižně projížděných zatáčkách výrazně naklání, ale stopu tato tatrovka drží až překvapivě dobře. Je známo, že na povrchu s dobrou adhezí se nechá ke smyku velmi dlouho přemlouvat, ale ten pak není snadné zvládnout, protože vůz se „utrhne“ všemi čtyřmi koly najednou, stejně jako sportáky s motorem uprostřed...

Musíme ovšem připomenout, že tento vůz rozhodně nebyl určen k nějakému sportovnímu dovození, nýbrž k pohodlnému, a přitom svižnému překonávání dlouhých vzdáleností a k reprezentaci.

Lépe a snadněji, ale...

Ve srovnání s Tatrou 613 se Škoda Superb se zcela odlišnou koncepcí pohonné soustavy (a technicky o celá desetiletí modernější) řidi pochopitelně daleko snadněji a její jízdní i dynamické vlastnosti se nacházejí na zcela jiné úrovni. Současně ale musíme konstatovat, že jízdní vlastnosti Superbu v současných měřicích evropské vyšší střední třídy nijak nenadchnou, což je důsledkem jak použití prodloužené (a tedy méně tuhé) karoserie, tak jednoduché konstrukce zadní nápravy. Vlečená ramena spojená zkrutnou příčkou jsou z konstrukčního hlediska dokonce méně vyspělým řešením než zadní úhlová náprava „Jestsetřináctky“...

Slovo na závěr

Po půldenním soužití s „kopěvníckým samorostem“ jsme jej s díky vrátili jeho nesmírně ochotnému majiteli a nadšenému tatrováčkovi Josefu Vaňkovi. Pak jsme se vrátili do moderního a perfektně zpracovaného superbu, vybaveného spoustou elektronických pomocníků a vymožeností (např. příplatkovým navigačním systémem a DVD s výklopnou obrazovkou ve stropě). Celou cestu do Prahy jsme si ale vyměňovali dojmy z nezapomenutelné „Jestsetřináctky“.



Tatra 613

Automobilový design se za posledních 30 let 20. století hodně změnil... Karoserie tatra navržená italským studiem Vignale vyniká bohatým prosklením. Superb při pohledu z profilu zaujme elegantním obloukem zadní partie střechy.



Superb

Sklopné a dělené zadní opěradlo dostává superb standardně, což je ve vyšší střední třídě vítaná výjimka. Převaz dlouhých přednětů tak není žádný problém.



Superb

Stručný životopis Tatra 613 (včetně verze T 700)

- 1968 – designérský návrh studia Vignale
- 1969 – výroba prvních funkčních prototypů
- 1970-1973 – jízdní zkoušky
- 1973 – domácí výstavní premiéra (výstava Autoprogress)
- 1974 – zahraniční výstavní premiéra (autosalon Bělehrad), příprava sériové výroby
- 1975 – plný náběh sériové výroby
- 1979 – zahájení malosériové výroby vladního prodlouženého modelu Speciál
- 1980 – Tatra 613-2 (motor „E“ se sníženou spotřebou paliva)
- 1984 – Tatra 613 K (přehlídková verze s otevřenou zadní částí karoserie)
- 1984 – Tatra 613-3 (facelift)
- 1990 – zahájení malosériové výroby santrní verze SV
- 1991 – Tatra 613-4 (posilovač řízení, pětistupňová převodovka, elektronické vstříkávání paliva, katalyzátor)
- 1995 – verze „Long“ se stala základem nabídky
- 1996 – výrazně modernizovaná verze T700
- 1998 – ukončení výroby osobních automobilů Tatra

Celkem bylo vyrobeno 11 009 vozů Tatra 613 a 65 exemplářů Tatra 700

Zád Tatra se jeví na dnešní poměry nezvykle nízká. Zadek Superbu působí poněkud baculatým dojmem.

