

Tatra 613, največji, najbolj prostoren, najmočnejši, najbolj eleganten in tudi najhitrejši avtomobil iz Češkoslovaške, smo začeli uvažati šele leta. Danes to vozilo že lahko sredujejo na naših cestah v različnih krajih države. Na prvi pogled ljudje najprej pomislijo, da gre za kakšen novi mercedes, ki so mu spremenili sprednjo masko. Ko si ga ogledajo napančneje, zadečno dvojni, saj je za vedno ljudi pri nas tata še novost.

Novost pa je bil tudi za nas, saj ga pred nekaj tedni še nikoli nismo imeli priložnosti voziti. Tato smo videli in vanjo sedli le na prostoru zastopništva Balkanskega na beograjskem avtomobilskem salonu, kar je seveda vsekakor veliko premašo, da bi že lahko sklepal, kaj je v tem avtomobilu dobro in kaj ne.

Nekateri ljubitelji avtomobilov prav nas bodo še spominjali tatre iz tridesetih let. To vozilo je bilo včasih mogoče srečevati na beogradskih, zagrebških, ljubljanskih in vseh rekej drugih naših mest. Oblasčljeno so v njem sedeli tistega češkoslovaški turisti, potrebno pa je bilo prej letatali kot avtomobil. Nenavadno oblikovala aerodinamična karoserija z velikimi, široko odprtimi ušesi ob strani, skozi katera je prodral zrak in hladil motor, so takrat šteli za pravo čudo tehnike. Seveda ni šlo za nobeno čudo, pač pa je imela prva originalna tatra nekaj res svojih tehničnih rešitev, zaradi katerih je izpolnila nekaj zelo pomembnih strani v knjigi razvoja motornih vozil.

Vse to je močno povečevalo našo radovednost, da bi kar najbolje spoznali vozilo, ki ga danes izdejajo v Kopčavnici blizu češkoslovaško-poljske meje. Proizvodnja je sicer serijska, toda precej omejena (deset vozil dnevno), saj je tata 613 namenjen predvsem za dolga potovanja, udobno in varno vožnjo, vse to pa je seveda dragoo.

#### PREDVSEM TRADICIJA

Tatra 613 je tudi danes enkratno vozilo svojega razreda, dimenzij in konstrukcije z zračno hlajenim motorjem, postavljenim zadaj. To je tradicija te tovarne. Vozilo z motorjem, ki ga hlaci zrak, je izdelal znani konstruktor Hans Ledwinka leta 1923. To je bilo njegovo prvo delo po odhodu iz Steyerja, kjer je svojo kariero kot konstruktor tudi začel. Takrat je bil motor dvovaljni boxer, imel je 1056 kubikov in moč vsega 12 KM. Šasisja je bila iz jeklene cevi, postavljena na sredino ter s posebno prelomljeno zadnjino osjo in diferencial-

S tatro 613 od Beograda do Kotorja in nazaj

# Udobje po češkoslovaško

**Tatra 613 je simbol in ponos češkoslovaške avtomobilske industrije – Nekoliko nesodobna notranjost, a zares udobna vožnja – Tatra 613 in 3495 med najbolj »pozrešnimi« avtomobili v svojem razredu – 165 KM in 3495 kubikov gibne prostornine omogoča temu težkemu avtomobilu hitrosti tudi do 190 km na uro**

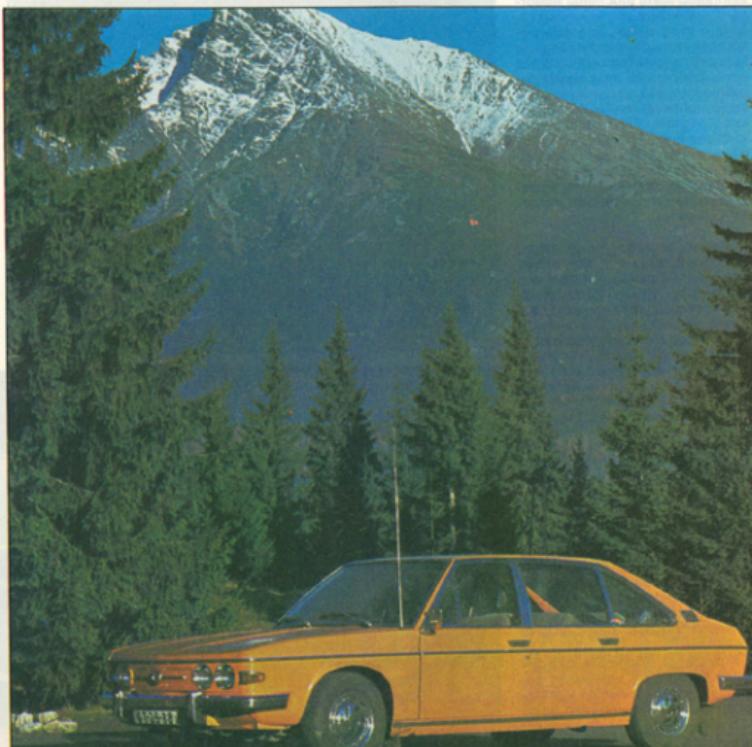
Icm. V tistem času sta bili to originalni in avantgardni rešitvi. Vozilo se je imenovalo tatra 11 in njena zasnova je ostala vse do danes temelj poznejšim modelom.

Tradicijo tatre predstavlja torej zračno hlajeni motor in prelomljena os, kar je bilo posebej v dvajset-

tih letih nezaslišana novost. Toda prva vozila tatra so bila pravzaprav kopije Neselsdorfa – čeprav je šlo pravzaprav za en in isti avtomobil. V tovarni avtomobilov z Benzovim motorjem z dvermi v napravi, postavljena eden nasproti drugemu. Po prvi svetovni vojni se

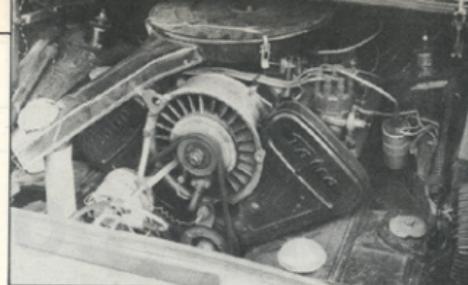
je ime mesta, ki se je znašlo znotraj meja Češkoslovaške, preimenovalo v Kopčavnico, tovarna in avtomobili, ki so jih v njej izdelovali, pa se je preimenovala v Tatra, po planini, na katere obronki leži sedanjega Kopčavnica.

To je bil začetek zelo bogate in





plodne zgodovine tovarne Tatra, ki se je začela z majhnimi osebnimi vozili, danes pa se je predvsem posvetila proizvodnji izjemno težkih tovornih vozil in železniškim vagonom. Osebno vozilo tatra je le nadaljevanje plodne tradicije in simbol razvoja, ki ga je obeležila inventivnost inženirjev. Ledvinike. Tatra 613 je danes simbol češko-slovaške avtomobilske tehnike, predvsem v konstrukciji, toda zaradi majhne serije v glavnem ostaja na domačem trgu, izvajajo pa jo, kot nam je znano, le v NDR ter sedaj v našo državo.



bočnih oken. Ogrevanje vozila je z dvema posebnima grelceroma rešeno izredno dobro. Vključimo ju lahko ločeno in zelo hitro ter učinkovito ogrevata vozilo. V to smo se lahko prepričali tudi letos maja, ko so bili dnevi skoraj hladnejši kot letosnjivo zimo. Gorilnika za gorivo uporablja bencin iz istega rezervoarja kot motor, porabita pa ga od 0,4 do 1,3 litra na uro. Zato je treba pri računanju porabe bencina to upoštevati, če smo se greli seveda.

## BEograd – Kotor

Tatru 613 smo preizkusili v sedmih dneh na poti od Beograda do Kotorja. Ko smo vozilo prejeli, je za seboj že imelo prevoženi 41.005 kilometrov, kar pomeni ravno prav utrešeno. Skupaj smo prevozili 1.695 kilometrov, od tega 1.495 na odprtih cesti, 200 km pa po mestu.

Smer Beograd–Kotor smo izbrali zato, ker ne skopari s klanci in ovinkami ter dolgimi sputi, pa tudi promet je precej živahn. Čeprav je tatra 613 dolga kar pet metrov, pa jo tudi po mestu, zahvaljujoč dobremu volanu in servu napravi, mogoče voziti brez problemov.

Seveda je za parkiranje treba poiskati malce večji prostor ob plôščniku, toda vozilo je vsekakor globino, saj tudi rajdni krog 11 m ni za takšno vozilo prevelik. Vožnja pa odprtih cesti je udobna in volan je ubogljiv, čeprav je res, da ga je treba na ovinkah kar dobro sušati.

Vzmetenje je rešeno tako, da potniki komajčijo tretjino, k potnikom priporočajo tudi gume (215/70) in platišča (14 col). Voznik in sovoznik imata varnostni pas, ki pa ni avtomatski (?). Na zadnjih sedežih pasov ni. Voznikov sedež je širok in udoben, udobjejo pa je vzet prijet, saj se telo bolje drži naslonja, zaradi česar je lažje upravljati z volanom.

Armatura plošča je bogata, toda rešena bi morala biti sodobnejše. Uporabili so namreč enaka stikalna in ročke, kot jih ima škoda, kar sicer nič ne škodi uporabnosti, zato pa estetsko ne ustreza celotnemu prostoru. Na sredinski konzoli so štiri stikala (oddane dolgo luči, luči za meglo, grelec zadnjega stekla, vzhigalki), kar deluje kar precej nespretno. Ročica menjalnika in sam menjalnik sta dobro postavljeni, dobro delujejo, toda tudi za ročico menjalnika velja, da bi bila lahko sodobnejše oblikovana.

Prtljaznik je spredaj, saj je zadnji del vozila povsem izpoln osmernovalni motor na «V». Prostora v prtljazniku je skoraj pol kubika. To je zanesljivo dovolj, saj je tudi oblika dobro zasnovana, pa tudi rezervna guma je nameščena na spodnjem sprednjem delu, tako kot pri novih škodah. Sprednja guma, ki je kar precej težka, prseva tudi k stabilitnosti vozila, saj je sicer zadnji del veliko težji od zadnjih.

## Kilometer za kilometrom

- Beograd – 41.005 km, polna posoda za gorivo
- Brodarevac – 41.372 km, 61 litrov super benc. (367 km poti)
- Kotor – 41.698 km, 54 litrov super (326 km poti)
- Kotor, Budva, Dubrovnik – 42.005 km, 49 litrov (307 km poti)
- Kotor – 42.125, 22 litrov, (120 km poti)
- Sevojno – 42.500 km, 56 litrov (375 km poti)

*Skupno smo porabil 308 litrov super bencina za 1695 km, od tega smo po mestih in skozi naselja vozili 200 km, oba gralnika pa sta delovala 10 ur s poprečno porabo 0,8 litra goriva na uro. Torej je treba od skupne porabe odbiti osem litrov goriva za grejite.*

*Poprečna poraba za prevoženi 1.695 km znaša 17,70 litra super bencina, poprečna poraba na odprtih cesti pa je 16,18 litra super bencina!*

### Test porabe goriva na avtocesti Beograd–Niš

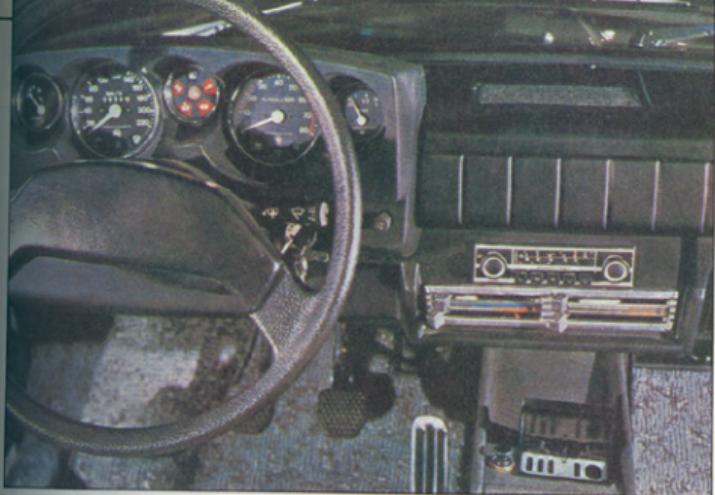
- Beograd–Velika Planina: 90 km/h, 2500/min v četrti prestavi, prevoženi 85 km, porabiljeno 9,10 litra, poprečna poraba na 100 km je 10,70 litra
- Velika Planina–Beograd: 120 km/h, 3100/min v četrti prestavi, prevoženi 80 km, porabiljeno 9,85 litra, poprečna poraba na 100 km 11,86 litra super bencina.



K temu vtišu prispevajo tudi naslonjači, ki so delani po vzoru udobnih salonskih naslonjačev.

Notranja oprema je sodobna, čeprav bi ji lahko zamerili nesodoben designe, čeprav je funkcionalno ustrezna. V oči bode, da konstruktorji tatre 613 niso izkoristili vratnih oblog in hrbtnega dela sprednjih naslonjačev za priročne žepce, kar potnik, posebej v vozilu takšnega razreda, nujno pogrešajo.

K zračenju priporomore tudi trikotno okence pri vozniku in sovozniku, kar je dediščina v preteklosti razumljene vloge teh delov



sprenjega, če v prtljažniku ni prtljaž.

## NI POŽREŠEN

Vsek pogovor o tatri 613 se obvezno začne z »ugotovitvijo«, »prav gotovo veliko požrešen«. To je seveda tudi nas, vsaj na začetku vožnje, najbolj zanimalo. Prepričali smo se, da je goriva v dveh posodah za gorivo s po 36 litri bencina dovolj za 300 kilometrov poti naenkrat. Čeprav smo vozili hitrej, kot to počno njeni lastniki ali vozniki, smo ugotovili, da tatra ni požrešena. Naša tatra je namreč na odprtih cestih (hitrost približno 150 km na uro) porabila 14,5 litra na sto prevoženih kilometrov, skupno poprejje pa je znašala 18,23 liter super bencina.

Motor ima osem valjev, prostornina je 3500 kubikov, njegova moč pa 165 KM/DIN (121,4kW). Te valje je treba kar dobro hraniti, če želimo, da delujejo tudi, kadar vozilo stoji, kaj še, kadar vozi s hitrostjo prek 170 km na uro (preizkus na avtocesti). Iz pregleda porabe, ki ga objavljamo, je razvidno, koliko bencina smo dolivali. Črpati gori-



vo na redkejša obdobja si nismo upali, saj smo se bali, da je poraba večja, kot je kazal kazalec. Tatra 613 je vsaj v svojem razredu prav gotovo med najbolj varčnimi avtomobili. To pa je za današnje čase velika prednost, saj je prav porabe goriva bistvena za vsako vozilo, tudi za mercedes in BMW.

Poraba je res sicer odvisna od načina vožnje. Na poti od Beograda do Kotorja smo v glavnem vozili v tretji in četrti prestavi pri 2500

do 3500 vrtljajih na minuto. Zahvaljujoč dobremu navoru in veliki moči motorja je bil takšen način vožnje povsem primeren tudi za prehitevanje, še posebej na klančih. Ni bilo vzpona, a na te cesti jih kar mrgoli (planina med Virpazarjem in Petrovom na moru), ki ga ne bi premagali v tretji prestavi s hitrostjo 90 km na uro.

Zavore z ojačevalnikom so zelo občutljive in učinkovite. Zato smo potrebovali kar nekaj kilometrov,

## Tehniški podatki:

**Motor:** osem valjev, vrstni, pod koton 90 stopinj, 3495 kubikov (85 x 77 mm), kompresija 1:9,2, moč 121,5 kW (165 KM/DIN) pri 5200/min, največji negot 265 Nm (27 mpk) pri 2500 do 3500/min, super bencin, motor zadaj, ventilji v glavi motorja, odprtne gredi 2 x 2 v glavi motorja, zobati jermen, glava motorja iz lahke litine, ročična gred v petih ležajih.

hladilnik za olje 9 litrov, dva uplinjača, svečke PAL 14 LBY (ETM), akumulator 12 V 75 AH, transformatorski vtiž, zračno hlađenje motorja.

**Prenos moči:** motor zadaj poganja zadnji kolesi, 4 prestave, ročica menjalnika na tleh.

**Karoserija:** berlina kupe, 4 vrata, 5 sedežev, teža 1670 kg (polno vozilo 2.140 kg)

**Voz in obese:** samonosna

karoserija, spredaj vijačne vzmeti s prečnim vodili in stabilizatorjem, zadaj posamično obesanje s trikotnim prečnim vodilom, vijačnimi vzmetnimi in blažilnikom, zavorni sistem je dvokrožen, servo naprava in koluti, mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, volan z zorbato letvijo, posoda za gorivo dvakrat po 36 litrov, 8 litrov rezervna, gume 215/70 HR 14, platišče 6 J.

**Vzdrževanje:** mazanje in zamjenjava olja vsakih 10.000 km.

da smo se jih privadili. V ovinkih ni dobro pozabiti, da smo v vozilu, ki ima motor v pogon zadaj. To se posebej takrat, kadar v prtljažniku ni vsaj 50 kilogramov prtljage.

Moč motorja je velika tudi pri majhnem številu vrtljajev, zato lahko nepazljivo dodajanje gasa povzroči zanašanje zadka, če pa je »prtiški« na pedalo za plin le premičen, sprednji kolesi pokažeta željo po zanašanju v levo ali desno. To seveda veja za vsa osebna vozila, toda pri tatri 613 je treba zaradi njene teže (2.140 kg) in dimenzij (dolžina 5,02 m, širina 1,80 m, višina 1,44) še posebej upoštevati.

Tatra 613 ima spredaj štiri halogenke žaromete. Za normalno vožnjo sta dovolj že dva žarometa, saj je svetloba po mestnih ulicah ali na krajsi poti dovolj. Dodatna žarometna prizemite s posebnim stikalom in takrat je vsa okolica osvetljena kot podnevi. V to smo se prepričali, ko smo vozili tik ob obali Kotorskega zaliva, hiše prebivalcev Prönja pa so ob sami cesti. Če smo prizgali vse štiri žaromete, so iz stevilnih hiš prihajali gledati, kaj sveti tako močno. Bilo je videti, kot bi v njihova okna kdaj namerili reflektor za nočni ribolov.

Med potjo nas je spremjal dež, ki pa nas ni motil, čeravno sta brisačniki (sposojena od škod) za seboj puščala veliko neobrsnega prostora. Med vožnjo po mestu precej moti steber streha med sprednjim in trikotnim oknom na vnamerniki strani.

Iz Beograda smo v Kotor prispevali v deževnem vremenu v vsega 7 urah in desetih minutah. To je bilo zares zelo hitro, štiri potniki v vozilu pa nismo bili prav niti utrujeni.

Po naporu, ki smo ga vložili v vožnjo, se nam je zdeло, kot bi se z nadavnim avtomobilom odpeljali do Kosmajja (50 kilometrov). Lahko zapisemo, da je tatra 613 opravila izpit tudi na naših cestah.

PETAR STEVIČ

**Mere in teže:** medosna razdalja 298 cm, kolotek 152/152 cm, višina od tal 22,5 cm, rajdi krog 12,5 m, prostornina prtljažnika 430 litrov, dolžina 202,5 cm, širina 180 cm, višina 11/155,5 cm.

**Lastnosti:** največja hitrost do 190 km na uro, pospešek od 0 do 100 km/h 12,7 sek, poraba 16,18 litra na 100 km prevožene poti, pri 90 km/h 10,7 litra, pri 120 km/h 11,8 litra s prilagodljivo bencino.