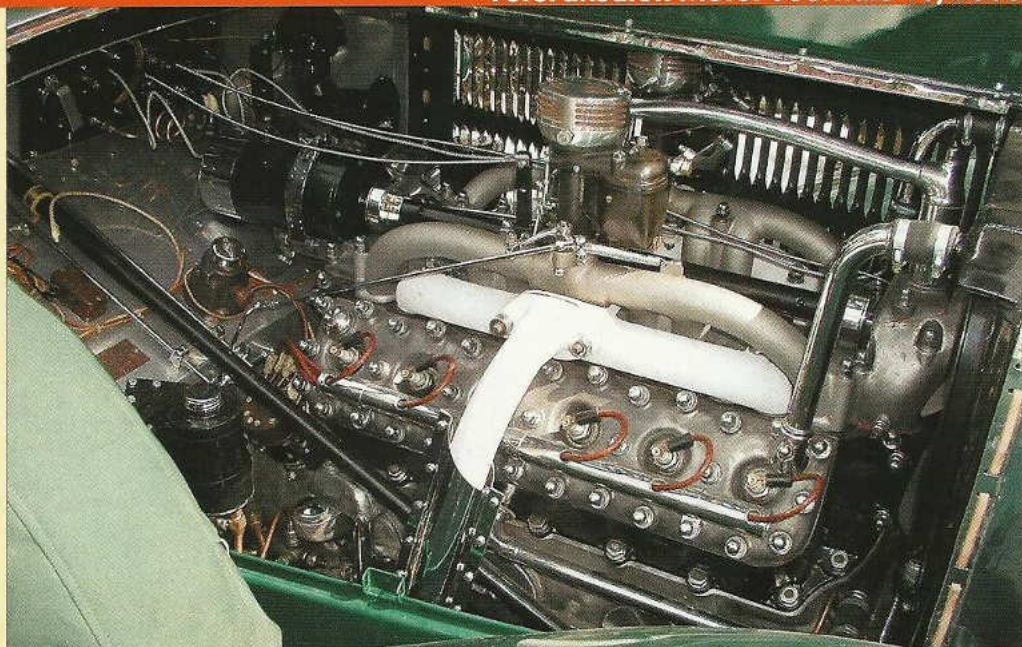


TATRA 80

r. v. 1931–1938

Výrobce: Tatra, akciová společnost, Kopřivnice

Pouze dvě naše předválečné automobilky, Tatra a Walter, produkovaly osobní automobily, vyráběly typy s dvanáctiválcovými motory. Nejluxusnější kopřivnický automobil byl představen veřejnosti v roce 1931 na autosalonech v Paříži a Londýně. V následujícím roce byl typ T 80 nabízen na tuzemském trhu, což ale byla celkově nepříznivá doba odbytu motorových vozidel. Považte: v roce 1932 se v Československu vyrobilo celkem 13,5 tisíce automobilů – což bylo o 3,5 tisíce méně oproti předchozímu roku a po řadě let se poprvé nekonal autosalon. Byl to rok, kdy parlament schválil zákon č. 35 o povinném míchání benzínu a lihu v poměru 80:20. Cítné aspekty krize dolehly na všechna odvětví hospodářství, včetně automobilového průmyslu a souvisejících oborů. Pro úzkou skupinu zákazníků, kteří se v důsledku krize nemuseli uskrovnovat, byla určena luxusní dvanáctiválcová Tatra 80. Nutno připomenout, že se nejednalo o technicky převratný model. Respekt a obdiv vzbuzovaly rozměry a parametry – byla to především vizitka společenského postavení. Ani řízení dvouapůltuno-



vého kolosu nebyl žádný příjemný zážitek. Ekonomie provozu byla přímo úměrná hmotnosti a objemu motoru. Benzín při cestě Praha – Brno a zpět byl v ceně tehdejší desetidenní průměrné mzdy. Sériová limuzína byla v prodeji za 195 000.- Kč a kabriolet za rovných 200 000.- Kč. Do roku 1938 bylo vyrobeno 25 kusů v provedení čtyř až šestisedadlové limuzíny, kabriolety a landaulet, z nichž některé karoserie byly zakázkově vyrobeny u firmy Sodomka ve Vysokém Mýtě. Výjimečnost byla zdůrazněna ráfky kol s drátěným výpletem značky Rudge a Withworth. Tatra 80 byla rovnocenným partnerem tehdejších luxusních auto-

mobílů světových značek Hispano-Suiza, Maybach, Isotta-Fraschini a Daimler.

30. června 1935 zakoupila Správa domu prezidenta republiky jeden kus T 80 v provedení landaulet s výrobním číslem 15 588 a motorem číslo 112 024. T. G. Masaryk používal šestisedadlový automobil z Kopřivnice až do září 1937, kdy na zámku v Lánech zemřel. Žádný z následujících prezidentů již T 80 nepoužíval. V průběhu války byl pracovník kanceláře prezidenta republiky autentický automobil uschován pro muzejní účely, aby se později stal jedním z nejvýznamnějších exponátů Národního technického muzea.





Hispano-Suiza H6B Chavet Torpedo z roku 1921 získala cenu Alec Ulmann Trophy



Voisin C14 Berline z roku 1932, pro tyto vozy byla vyspána speciální kategorie



Bugatti Type 57C Voll & Ruhrbeck z roku 1939 získal cenu za nejelegantnější kabriolet

nemuseli nic vysvětlovat na hranicích. Zařídili loďnou přepravu v kontejneru. Přesun do USA zajišťovala dopravní společnost, která se specializuje na automobily. Pro auto jsme si přijeli do haly, kde byly nejrůznější automobily, i po havárii, ale Tatra stála zvlášť, aby ji nepoškodili. I když to byli úplně obyčejní námezdní dělníci, uvědomovali si cenu takového automobilu. Jediné riziko, které člověk musí podstoupit, je ztráta při dopravě. V případě, že se kontejnerová loď dostane do bouře, má kapitán absolutní právo svrhnout do moře krajní řadu kontejnerů, a když je mezi nimi ten váš, máte smůlu. Proti tomu není odvolání.

Jaké byly první dojmy z přehlídky?

Věděli jsme, že jedeme na nějakou zajímavou akci do světa. Věděli jsme o ní něco z vyprávění pana Zapadlíka, ale v podstatě jsme vůbec netušili, co to bude. To se nedá ani dost dobře popsat, protože jsme se pohybovali mezi automobily v ceně dvou a tří milionů dolarů, a taková se v Evropě moc nevyskytují. Jsou to nejdražší vozy vlastněné těmi nejbohatšími sběrateli a v Evropě je možné něco podobného vidět jen v několika málo muzeích. Účastníci se sjíždí z Austrálie, Japonska, prostě z celého světa. Během těch několika dnů se v okolí Pebble Beach koná tolik akcí, že se to nedá ani stihnout – závody, aukce, klubová setkání. Všechno sledují desetitisíce diváků. Hotel Marriot, který stojí normálně 160 dolarů na noc, stál v době konání akce 490 dolarů za noc. Hotely jsou plně obsazené, a to na rok dopředu. Je to akce, která se vymyká jakýmkoliv našim představám. Už jen celkovou hodnotou vozidel 4,3 miliardy korun. V programu je i prezentace nejnovějších modelů světových automobilek. Ale pozor, nejedná se o nejnovější automobil značky, jako je Kia nebo Nissan. Představují se automobily jako Maybach, Rolls-Royce nebo Ferrari. Nejnovější sportovní kupé Maybach stojí v přepočtu 70 milionů korun, Rolls-Royce Phantom asi 40 milionů a takováhle auta tam mají premiéru společně s novými tryskovými letadly. To je tak jiná společnost, že to lze těžko pochopit.

Znali diváci značku Tatra?

Musíte si uvědomit, že diváci jsou většinou lidé, kteří o historických automobilech vědí poměrně hodně. Vstupné je totiž 200 dolarů (vstupenka do muzea stojí kolem deseti dolarů). Tomu odpovídá i jejich přístup k vystaveným vozům. Auta stojí nechráněná, ale když se někdo chce třeba naklonit do motoru, tak si přidrží kravatu, aby sponou nepoškodil lak na autě. Jenom někteří z nich značku Tatra neznali, ale pro

Technický popis

Motor: dvanáctiválcový zážehový čtyřdobý chlazený kapalinou, válce v úhlu 65°, rozvod SV, zdvih 75 mm, vrtání 113 mm, objem 5 990 ccm, výkon 115 – 120 Hp při 3 000 ot/min. Dva dvojité spádové karburátory Zenith Invers 36 DV 1 jsou zásobovány mechanickým čerpadlem paliva.

Akumulátorové zapalování Bosch 12 V s jednou zapalovací svíčkou v každém válci.

Mechanicky ovládaná suchá dvouklamová spojka se záběrovými pružinami. Převodovka: 4 + Z se stálým záběrem kol s III. stupněm v přímém záběru a IV. stupeň byl řešen jako rychloběh. Spojovací hřídel poháněl zadní nápravu.

Přední náprava: dvě nad sebou umístěná ramena tvořící paralelogram (dodnes optimální řešení s přihlédnutím ke kinetice), odpérovaná dvojicí šikmých listových per.

Zadní náprava: kyvadlové polonápravy odpérované dvojicí čtvrteliptických listových per. Brzdy: dvoukruhové, hydraulické na všechna čtyři kola, ruční brzda mechanická na zadní kola.

Obsah palivové nádrže: 85–100 litrů podle druhu karoserie.

Spotřeba: 25 l/100 km.

Hmotnost: 2 400 kg.

Užitečné zatížení: 600 kg.

Maximální rychlost: 135 km/h.





Tatra 80 na rampě



Pebble Beach Concours d'Elegance paní Sandry Kasky-Button získal vůz Tatra 80, který na přehlídce do Kalifornie přivezla známá česká firma Classic Car Centre.

Jak jste se rozhodli vyjet s Tatrou za oceán?

O nejprestižnější veteránské akci na světě jsme věděli od pana Zapadlíka asi deset let. On se jí tenkrát zúčastnil a prohlásil, že výš je už jen nebe. Naše ambice a sny tehdy tak daleko nesahaly. Kdybychom vzali Aero 1000 nebo podobný vůz, nikoho bysme s ním tam neoslňovali a vlastně by nás ani nevybrali. Komise vybírající auta pro Pebble Beach dostává ročně asi 2000 žádostí o vystavení, ale oni z nich vyberou jen 175 vozidel. To znamená, že na výstavu se dostane jen úzký okruh těch nejluxus-

nějších věcí. Celé to vzniklo úplně náhodou v roce 2005, kdy jeden náš holandský kamarád odjížděl na výstavu v Pebble Beach. Sbírá jen takové lepší věci (vlastní např. dva vozy Alfa Romeo 8C) a během návštěvy v Praze ho zaujala Tatra 80. Nějaké materiály o tomhle voze mu zůstaly v kufru a když se ho američtí přátelé ptali, co je v Evropě nového, ukázal jim obrázky Tatry. A když dodal, že to auto má dvanáct válců a obsah šest litrů... To je přesně to, co se na Pebble Beach vystavuje – velký „dospělý“ automobil. Následovala otázka, proč se tedy neukáže na soutěži elegance taky.

Co je třeba pro odvezení auta na takovou výstavu?

Musíte mít samozřejmě vývozní povolení od Národního technického muzea, aby jste



Turcat Mery Million-Guiet Torpedo z roku 1919 vyhrálo cenu za původnost