

Papálc

Přehlídková Tatra 613 K s plátěnou skládací střechou nad zadními sedadly a luxusně vybaveným interiérem má najeto jen necelých 8 tisíc kilometrů



V poněkud omšelé, promrzlé - ale pečlivě střežené - hale v západlem zákoutí holešovického přístavu se bok po boku tísni sedmnáct luxusních automobilů, v nichž se v 70. a 80. letech vozili prominenti bývalého režimu a jejich hosté. V sobotu 11. února čeká tahle auta dražba, kterou pro movité zájemce uspořádá pražská agentura Gavlas.

Na prodej i do muzea

Jak se tyhle stále ještě majestátně vyhlížející vozy dostaly do nevhledného skladisti na břehu Vltavy? Po rozpadu Československa zůstaly v majetku českého ministerstva vnitra a to vloni uspořádalo výběrové řízení, v němž ze šesti zúčastněných firm nakonec uspěla ta, jež byla ochotna za celou kolekci (včetně zásoby náhradních dílů) zaplatit bezmála dvacet miliónů korun. Přeje si zůstat v anonymitě, a tak dalšími kroky spojenými s dražbou pověřila aukční a realitní agenturu Gavlas Praha (tel. 02/231 60 08 nebo 231 60 18).

Jak jsme si ověřili u příslušného činitele ministerstva, nejzajímavější kousky, jež kdysi parkovaly v přísně utajovaných prostorách, nebyly jen tak na prodej - nejlepší a historicky nejcennější vozy putovaly během posledních tří let do sbírek Národního technického muzea v Praze. Ještě ve federálních dobách muzeum za rozumnou cenu odkoupilo Tatu

613 Special s prodlouženým rozborem a luxusní výbavou, v níž před listopadem 1989 jezdil Miloš Jakeš, a pětimístný ZIL-117, na jehož zadním sedadle (ale také vpředu a občas právě dokonce i za volantem!) se objevoval někdejší předseda vlády Lubomír Štrougal. Vloni pak ministerstvo vnitra bezúplatně převedlo do automobilové sbírky NTM dva další vzácné kousky: přehlídkovou Tatru 613 K se skládací plátěnou střechou nad zadními sedadly (jeden ze čtyř nebo pěti vyroběných exemplářů) a 6,3 m dlouhou limuzínu ZIL-115, v níž se v 80. letech vozil bývalý prezident ČSSR Gustáv Husák. To, co v garážích zbylo (a v NTM už by se neuplatnilo), bylo v říjnu loňského roku odprodáno již zmíněné nejmenované pražské firmě. A není toho málo.

Dárek od Brežněva

Mezi sedmnácti v aukci nabízenými automobily hraje prim nejstarší z nich - mohutný černý

ZIL-114 ročníku 1971, který patnáct let sloužil stranickému a od roku 1975 i státnímu šéfovi Gustávu Husákově. Osobní dárek od Leonida Brežněva je dlouhý 6,3 m, připraven k jízdě vykazuje hmotnost přes tři tuny a pod rozumněrou kapotou ukryvá sedmilitrový motor V8 o výkonu 300 koní spojený s dvoustupňovou samočinnou převodovkou. Ne, to není překlep - vzhledem k nadbytku točivého momentu dvoustupňová automatica stačila a limuzína s ní údajně dosahovala rychlosti 190 km/h. Obvykle ovšem jezdila mnohem pomaleji a důstojněji, o čemž svědčí i to, že na počítaci ujeté vzdálenosti nemá víc, než 46 850 (právě původních) kilometrů. Kdysi velice luxusní interiér s přístrojovou deskou obloženou leštěným dřevem a elektricky ovládanou stahovací skleněnou přepážkou mezi prostorem pro lid (zastoupený řidičem a gorilkou) a pro činovníky jeví jisté známky únavy - zejména kožená sedadla už

nejsou v nejlepším stavu, také zvenku působí černý vůz lehce omšelým dojmem. Jeho historická hodnota však není zanedbatelná: karoserie nese výrobní číslo 39, celkem právě manufakturní výroba tohoto typu neprekročila padesát exemplářů.

Další generace limuzín z Lichačevovy automobilky v Moskvě je v nabídce zastoupena hned dvěma vozy ZIL-115 ročníku 1985 a 1986. Kromě modernějšího vzhledu - samozřejmě opět ve velikášském sovětsko-americkém stylu - a lepší výbavy se mohou pochlubit ještě větším motorem V8, ted' už o objemu 7,7 litru! Délka přes 6,3 m se změnila jen o pár centimetrů, pohotovostní hmotnost však vzrostla na 3,3 tuny. Starší z obou limuzín najela přes 41 tisíc kilometrů, mladší jen necelých 28 tisíc km a zdá se, že kromě pár drobností jsou ve veličině dobrém stavu. Výrobní čísla karoserií (166 a 176) napovídají, že i tohle jsou vzácné sběratelské objekty. Mimochodem - ptali

išská auta v dražbě



mobilů se v paletě objevují i modrý, fialový a dokonce také elegantní vínově červený exemplář. Jednotlivé vozy Čajka mají najeto od 17 do 30 tisíc kilometrů, nejčastěji prý vozily zahraniční návštěvy a doprovody státníků. Některé z těchto aut - stejně jako jeden ZIL-115 - mají ještě na zadních dveřích nalepený znak bývalé ČSFR, zjevně tedy sloužily ještě po listopadu.

Jediným tuzemským vozem, na který si účastníci aukce budou moci přihodit, je černá přehlídková Tatra 613 K s prodlouženým rozvorem náprav a karoserií, jež by si nejspíš zasloužila označení landaulet - má totiž pevnou střechu nad řidičem a spolujezdcem vpředu, ale skládací plátěnou střechu nad zadními sedadly. Byla vyrobena v roce 1984, od té doby však najela jen necelých 8 tisíc kilometrů a její vzdudem chlazený třiapůlitrový osmiválec je tedy vlastně jen po záběhu. Automobil, o jehož odkoupení prý před časem usiloval i dnes už trojnásobný vítěz „Dakaru“ a zařízlý tatrovák Karel Loprais, patří k těm vzácným kouskům, jež by podle našeho názoru měly zůstat v České republice. A tak držme palce a doufejme, že nejvyšší nabídku učiní některý z majetných domácích podnikatelů (či bankérů?).

První a poslední aukci tohoto druhu si pochopitelně nenecháme ujít a na stránkách SM se k jejím výsledkům brzy vrátíme.

Text a foto JAN TUČEK

Přístrojová deska limuziny ZIL-114, kterou se v letech 1971 až 1985 dával vozit Gustáv Husák

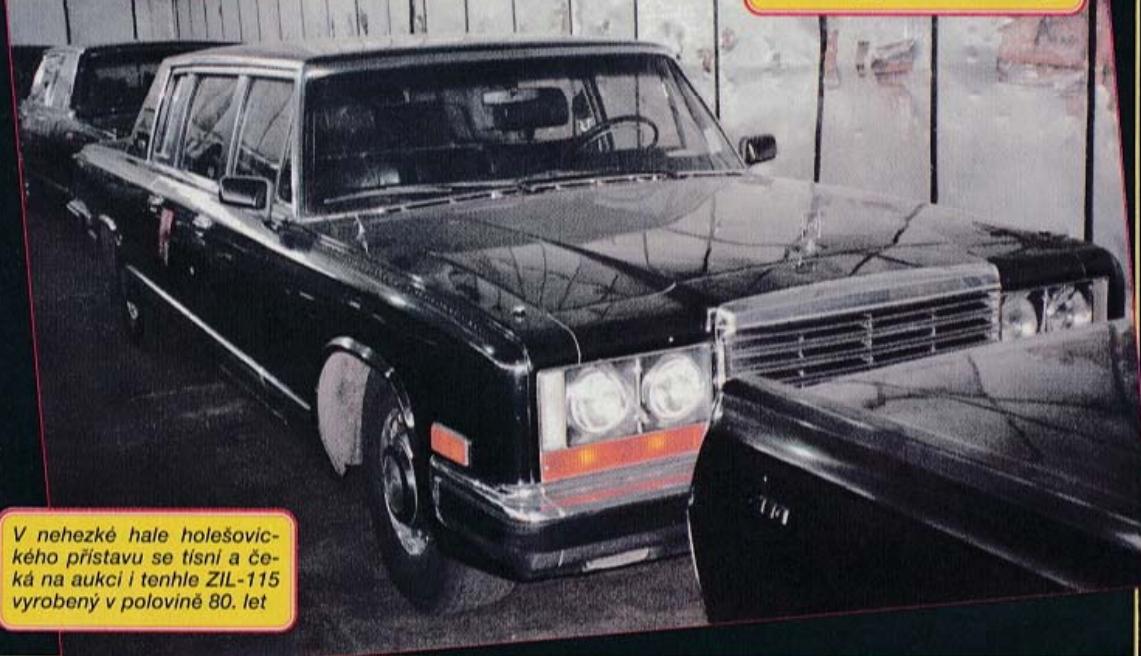


Sklopné sedátko (vpravo) se prý používalo jen málokdy, na širokém zadním sedadle limuziny ZIL-114 si však často hověly nejvíce postavené domácí i zahraniční zadky

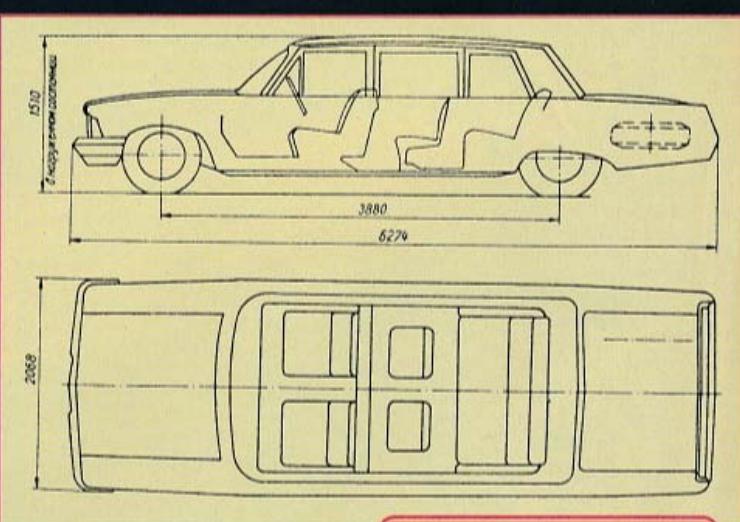
jsme se, zkoumali očima i poklepem a znova se ptali, ale ani jeden ze tří nabízených křížníků značky ZIL není pancérový, také skla v oknech jsou běžná, jen tónovaná. Inu, některé iluze berou časem zasvě...

Čajky a Tatra

Pánové, kteří do tohoto neobvyklého autoparku investovali těžké peníze, zřejmě nejsou pověrčiví - jádro nabídky totiž tvoří třináct sedmimístných limuzín Čajka M-14 z továrny GAZ (dříve Gorkij, dnes opět Nižný Novgorod) s motorem V8 o objemu 5,5 litru. Každá z nich je dlouhá 6,1 m, pohotovostní hmotnost tentokrát nepřevyšuje 2,6 tuny (ale i to bohatě stačí). Zajímavé je, že vedle tradičních černých auto-



V nehezké hale holešovickeho přístavu se tísni a čeká na aukci i tenhle ZIL-115 vyrobený v polovině 80. let



Náčrtk první verze limuziny ZIL-114 z dobového sovětského prospektu z roku 1967 (vůz ročníku 1971 je ještě o něco delší)