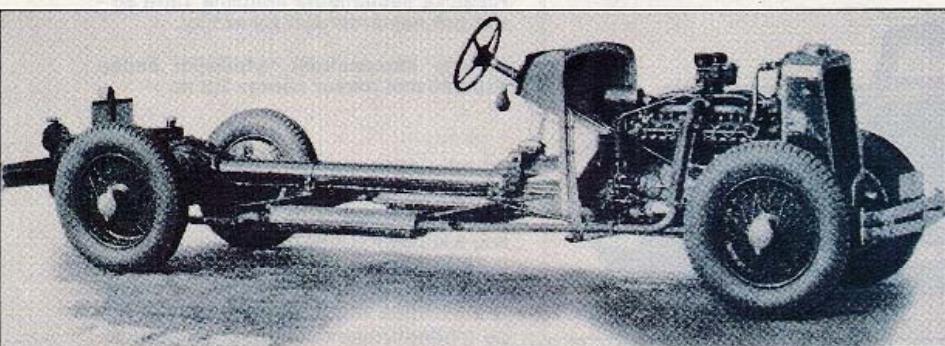
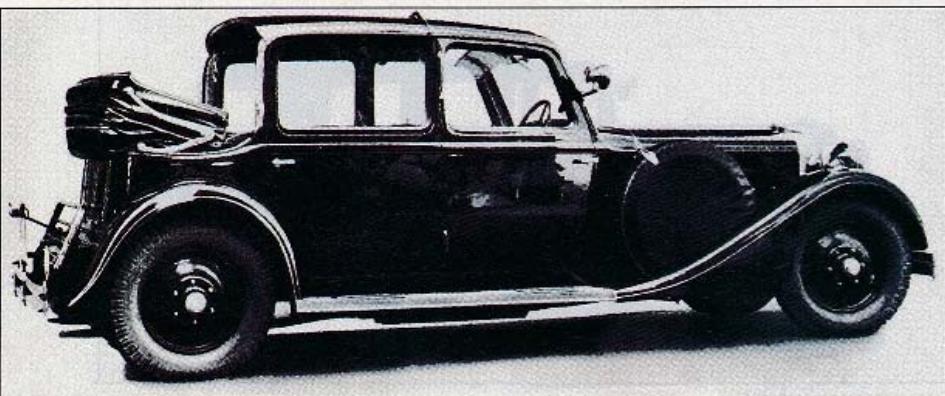




Prezidentský landaulet Tatra 80 z roku 1935 odpočívá ve sbírce NTM v Praze.

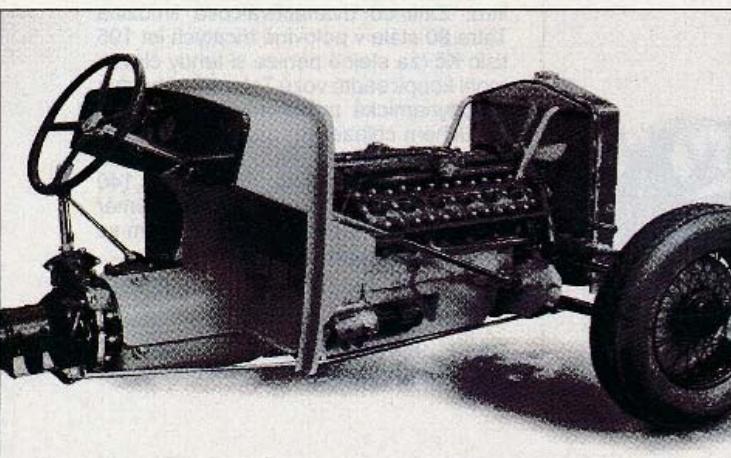
Budeme - li hledat nejprestižnější automobil české výroby, nemůžeme nezvolit Tatu 80, mohutný vůz klasické kopřivnické koncepce se šestilitrovým motorem V 12 a páteřovou nosnou rourou, jenž vznikl v letech 1930 až 1938 jen v šestadvaceti exemplářích.



Landaulet měl skládací zadní část střechy, ale i otvírací díl střechy nad řidičem.

Extrémně dlouhé šasi s páteřovou nosnou rourou, v níž je ukryt spojovací hřídel.

Přední část podvozku Tatry 80 s motorem V12 a čtyřstupňovou převodovkou.



Nadace Elišky Junkové

Nejen pro prezidenta

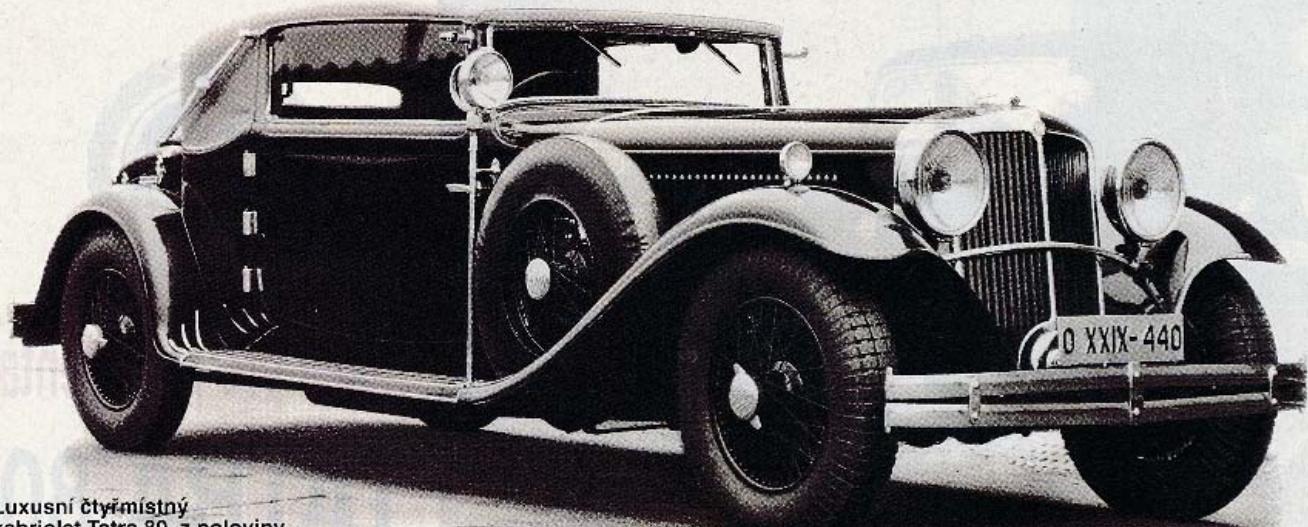
TATRA 80

Příznivci jinonické značky mohou jistě oponovat a zdůrazňovat mimořádné kvality dvanáctiválece Walter Royal z roku 1931, ten však zůstal jen pokusem - byť trojnásobným, zatímco Tatra 80 se vskutku vyráběla, ovšem jen ve velmi malých počtech odpovídajících její výjimečnosti a českým poměrům.

Tatra 80 debutovala na podzim 1930 a svým způsobem korunovala konstrukční směr, který od roku 1923 úspěšně prosazoval ing. Hans Ledwinka. I tento největší osobní vůz kopřivnické značky dostal do vývnu typický páteřový rám s centrální nosnou troubou (ukrývající spojovací hřídel) a výkyvnými polonápravami. Obě přední polonápravy, z nichž každá tvorila paralelogram, byly odpruženy jedním příčným listovým perem, zadní hnací polonápravy byly odpérované každá jedním čtvrteliptickým listovým perem připevněným ke skříni rozvodovky. Mohutný vůz s rozvorem náprav 3800 mm a rozchodem kol 1450 měl provozní bubnové brzdy s dvouokruhovým kapalinovým ovládáním, což byla v té době opravdová rarita.

Srdcem "osmdesátky" byl impozantní kapalino chlazený dvanáctiválec, přesněji motor V 12 s modifikovaným rozvodem SV, jedním vačkovým hřídelem uloženým mezi řadami válců a dvěma karburátory Zenith. Při objemu 5990 cm³ (vrtání z zdvih 75x113 mm) dával dvanáctiválec výkon 120 koní (88 kW) při 3000 min⁻¹ a mohl se pochlubit velice příznivým průběhem točivého momentu, takže na přímý záběr (třetí převodový stupeň) dokázala Tatra 80 bez problémů akcelerovat z rychlosti kolem 5 km/h až nad 100 km/h, přičemž na "čtyřku", což byl rychloběh, dosahovala největší rychlosti 140 km/h. Není bez zajímavosti, že chladicí soustava motoru V 12 měla celkový objem 35 l, mazání motoru obstarávalo 15 l oleje a jeho výrobcem udávaná spotřeba neměla překročit 0,5 l na 100 km jízdy. Na každou stovku kilometrů Tatra 80 spolykala asi 25 litrů benzínu a napříč za zadní nápravou uložená stolitrová nádrž tedy nebyla nijak přidimenzovaná.

Samotný podvozek Tatry 80 vážil kolem 1600 kg, pochovostní hmotnost jednotlivých vozů se podle provedení karoserie pohybovala mezi 2300 a 2600 mm, širo-



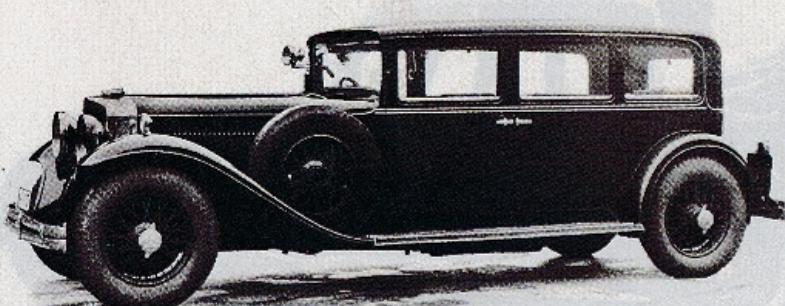
Luxusní čtyřmístný kabriolet Tatra 80 z poloviny třicátých let.

ká 1800 mm a vysoká 1700 mm, vnější rozměry a proporce jednotlivých na zakázku vyráběných "osmdesátek" však nebyly docela shodné - např. délka byla v rozmezí od 5,0 do 5,3 m.

Údaje o počtech a datech výroby jednotlivých vozů Tatra 80 se v různých parametrech poněkud liší, podle statistiky získané v kopřivnickém muzeu vzniklo v letech 1930 až 1938 celkem 26 automobilů tohoto typu (jiné parametry uvádějí jen pětadvacet vozů). Nejpočetnější - celkem 14 kusů - byly limuziny (at' už v šestimístném, nebo ve čtyřmístném provedení), 10 vozů bylo karosováno jako kabriolety - z nichž zřejmě jen dva jako čtyřdveřové, ostatní jako dvoudveřové sportovního střihu, z nichž patrně tři karosovala vysokomýtská firma Sodomka. Zbývá jen podvozek zhotovený v roce 1938, a samozřejmě nejslavnější ze

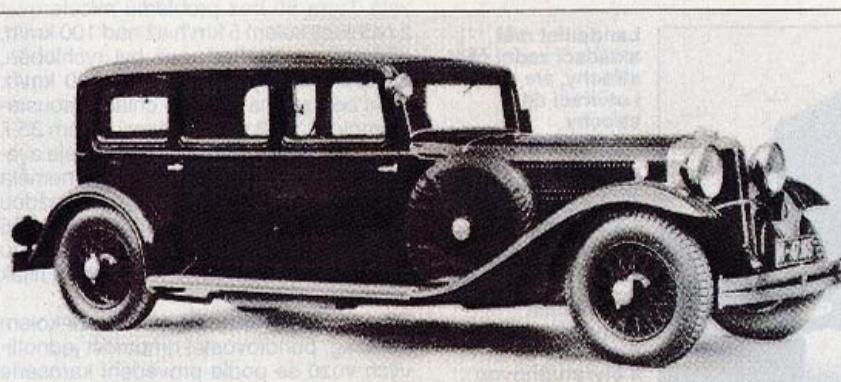
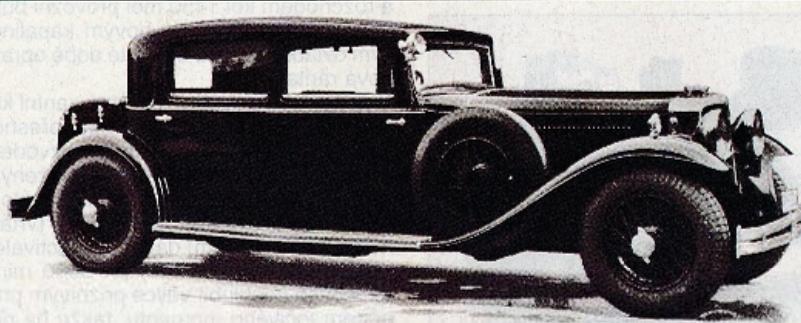
všech "osmdesátek", landaulet vyrobený v roce 1935 na objednávku pražské prezidentské kanceláře. Už bezmála čtyřicet let je tento unikátní automobil součástí Ná-

rodního technického muzea v Praze a podrobně byl představen mimo jiné v našem časopise 1/91. Souběžně s dvanáctiválcovou Tatrou se



Klasická šestimístná limuzína Tatra 80 - vůz pro nejnáročnější zákazníky.

I tento kompaktněji vyhlížející sedan Tatra 80 měl rozvor náprav 3,8 m.



od roku 1931 vyráběl i šestiválcový typ Tatra 70 s takřka shodným podvozkem (jen s upraveným zavěšením předních kol) a kapalinou chlazeným řadovým šestiválcem OHC o objemu 3,4 litru. Na jaře 1935 se pod označením Tatra 70a objevila inovovaná verze "sedmdesátky" s lehce modernizovanou karoserií a šestiválcovým motorem převrtaným na objem 3,8 litru. Zatímco dvanáctiválcová limuzína Tatra 80 stála v polovině třicátých let 195 tisíc Kč (za stejně peníze si tehdy člověk mohl koupit sedm vozů Tatra 57 nebo dva aerodynamické automobily Tatra 77 se vzduchem chlazeným motorem V8 v zadní, na první pohled skoro stejná šestiválcová Tatra 70a se prodávala "jen" za 140 tisíc Kč. Během deseti let vzniklo téměř 120 automobilů Tatra 70 a 70a, k těm se však vrátíme až někdy jindy.

JAN TUČEK

Mladší provedení limuzíny Tatra 80 s nově tvarovanými předními blatníky.