



osobnosti:

KAREL JIČINSKÝ VZPOMINA

historie:

LEGENDA ZVANÁ TREKKA – NOVÝ ZELAND (RECENZE)

typy:

TATRA 80 – NAVRÁT NA VYSLUNÍ!

termíny:

„BURZA“ KUNOVICE – NOVÝ TERMIN; 21. 5. a 12. 11. 2005

Tatra 80, r.v. 1932

tatra 80 dnes...

Když jsem před více než deseti lety stál nad umouněným podvozkom Tatry 80 s původními fotografiemi v ruce, abych tak přispěl i já svojí trochou do pomyslného mlýna, netušil jsem jak odvážný renovátorský počín byl odstartován.

Proto jsem dnes, po dlouhých po letech velmi uvítal, a jsem vděčen za to, že jsem mohl být jedním z několika vyvolených, přítomných oficiálnímu křtu tohoto, zajisté unikátního, automobilu.

M. Gomola

Tisková zpráva

Dne 18. dubna 2005 byl v prostorách Národního technického muzea v Praze slavnostně představen znalcům i přátelům automobilové historie unikátní vůz TATRA 80. V krásném technickém prostředí se tento automobilový skvost dočkal po 73 letech, včetně plných jedenácti let profesionálního restaurování, svého druhého křtu.

Restaurování prováděla česká restaurátorská továrna VETREN s.r.o. ve spolupráci s firmami: J&D Stauch, Hicar a M&M Rekovl.

Místo premiéry – Národní technické muzeum bylo v tomto případě vybráno zcela oprávněně: TATRA 80 je skutečně jak po technické stránce, tak po "fyzické" absolutní špičkou minulé i současné české práce a české automobilové historie. V tomto okamžiku je pravděpodobně nejvzácnějším a nejdražším českým autoveteránem.

Tolik oficiální tisková zpráva

Z historie:

Vůz TATRA 80 byl určen pro reprezentativní účely s cílem poskytnout vysokou míru pohodlí klientele z nejbohatších a nejnáročnějších. Automobily TATRA 80 tak používali nejvyšší státní představitelé, průmyslníci, právníci, šlechta a několik dalších zastupů té nejmovitější populace. Továrna tímto počinem automobilu v nejvyšší třídě završila produkci celé řady osobních vozů nižší kategorie a oslovila tak bezvýhradně zákazníky, kteří by jinak použili vozy několika málo nejsilnějších a nejluxusnějších evropských značek. O tehdejší hodnotě a kategorii vozu hovoří i následující srovnání: cena tohoto modelu TATRA 80 v roce 1932 činila 195.000 korun českých, malý rodinný dům postavený na klíč stál ve stejné době cca 50.000 korun českých.

Vůz TATRA 80 bylo vyrobeno 22 kusů s různými druhy karoserie. Sportovních kabrioletů, jako je prezentovaný model, byly postaveny pouhé čtyři kusy.

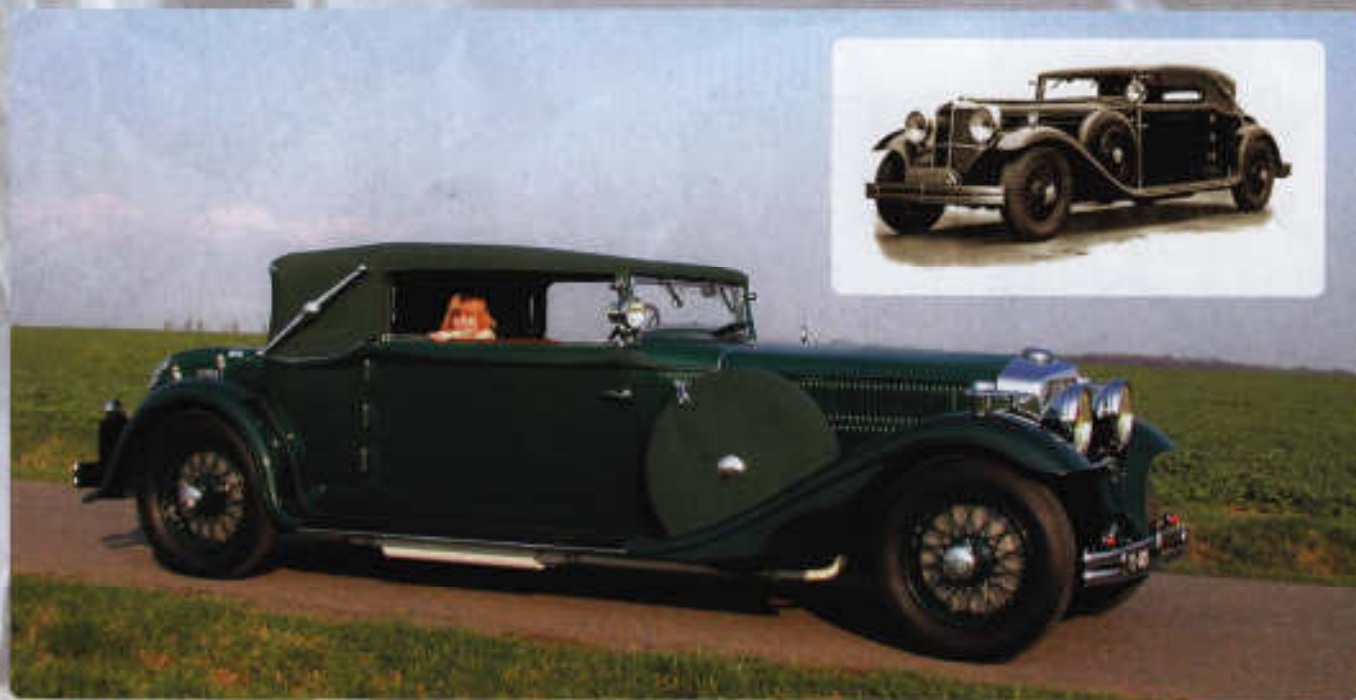
Z historie představeného vozu TATRA 80:

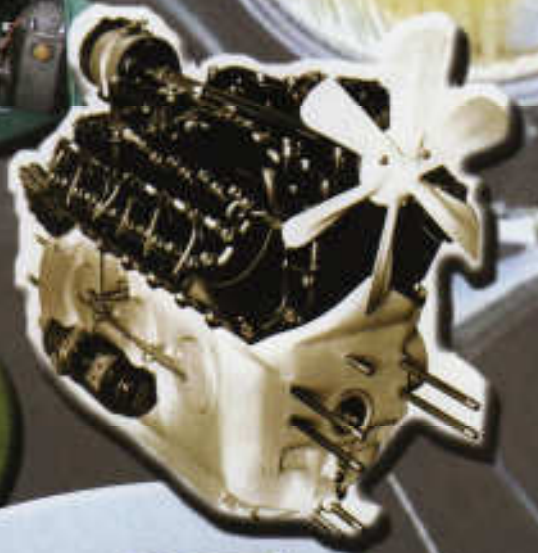
Křtění TATRA 80 byla prvním objednaným kusem z celkového počtu 22 vyrobených kusů.

Prvním majitelem vystaveného exponátu byl významný český politik, právník, Ministerský rada při Ministerstvu školství a Národní osvěty, žurnalista, esejista a spisovatel JUDr. Edvard Lederer (* 15. 7. 1859 Chotoviny u Tábora † 5. 6. 1944 Terezín). Vedle toho, že byl pan Lederer velmi úspěšným a bohatým mužem, představitelem tzv. druhé generace českožidovské inteligence, byl v první řadě člověkem velmi politicky, umělecky a lidsky činným, výrazně pod vlivem masarykovských ideálů. Jeho smrt v terezínském ghettu se stala podnětem k manifestační tržně, které se dle pamětníků zúčastnilo přes 1500 vězňů.

Automobil byl v roce 1994 zakoupen v Technik Museum Sinsheim. Poté byl podroben 11-ti letému postupnému restaurátorskému procesu.

www.oid-timers.cz





Není mnoho automobilových výrobců, kteří se mohou pochlubit tím, že dosáhli ve své době jakéhosi vrcholu, který v tomto oboru představují "vlajkové lodě" automobilek. Kopřivnická Tatra se se svým dvanáctiválcovým typem T 80 postavila po bok takových světových výrobců jako Daimler, Maybach, Cadillac, Isotta Fraschini a Walter. Pražská automobilka Praga představila svůj modernizovaný Grand již v roce 1927, ale to byl pouze osmiválec.

Tatra odpověděla na tuto výzvu až v roce 1930, ale o to důrazněji. Účastníci evropských autosalonů nešetřili chválou a obdivem. Krok to byl velmi odvážný, neboť kulminující světová krize byla poněkud v rozporu s tímto trendem a návštěvníci hledající v té době spíše vozidla typu Hanomag 2/10 byli uneseni.

Osmdesátka byla skutečně automobilem jedinečným a to nejen svojí cenou, která se pohybovala v rozmezí 200 - 280 tisíc Kč, což ve své době nebylo jisté málo.

Pohonnou jednotku osmdesátky tvořil vidlicový dvanáctiválec s válci svírajícími úhel 65°, který při vrtání 75 mm, zdvihu 113 mm a objemu 5990 ccm disponoval výkonem 115 - 120 k. Velmi zajímavým konstrukčním prvkem je modifikovaný rozvod SV, u kterého jsou ovládány ventily pomocí krátkých vahadel od jediného společného vačkového hřídele, umístěného vysoko v bloku motoru, uloženého v osmi ložiskách. Značný apetit motoru uspokojí dva dvojitě spádové karburátory Zenith Invers 35 DV 1. Ke spolehlivému chodu motoru přispívá kultivovaná 12V elektroinstalace. Poměrně vysoký výkon motoru si vyžádal použití dvoulamelové suché spojky, která přes čtyřstupňovou převodovku pohání zadní nápravu, přičemž nelze opomenout, že třetí převodový stupeň je přímým záběrem a čtyřka nahrazuje rychloběh.

Zcela ojedinělým konstrukčním prvkem byla konstrukce podvozku a zejména přední náprava.

Jedinečná Ledwinkova stavebnice umožňuje zcela optimální zavěšení kol prostřednictvím paralelogramových prvků, přičemž konce příčného listového pera se opírají o horní ramena. Podélné vedení je zajištěno pomocí kovaných suvných vzpěr. Poprvé zde byly použity kapalínové dvouokruhové brzdy ATE-Lockheed.

Na podvozku s páteřovým rámem byly montovány různé druhy vozměs zakázkových čtyř až osmimístných karoserií. Většina vozů byla vybavena dvacetipalcovými drátovými koly osvědčené značky Rudge-Whitworth.

Derivátem tohoto vskutku luxusního dvanáctiválce byl model T 70, který, ač na téměř stejném podvozku, poháněl řadový šestiválec s rozvodem OHC.

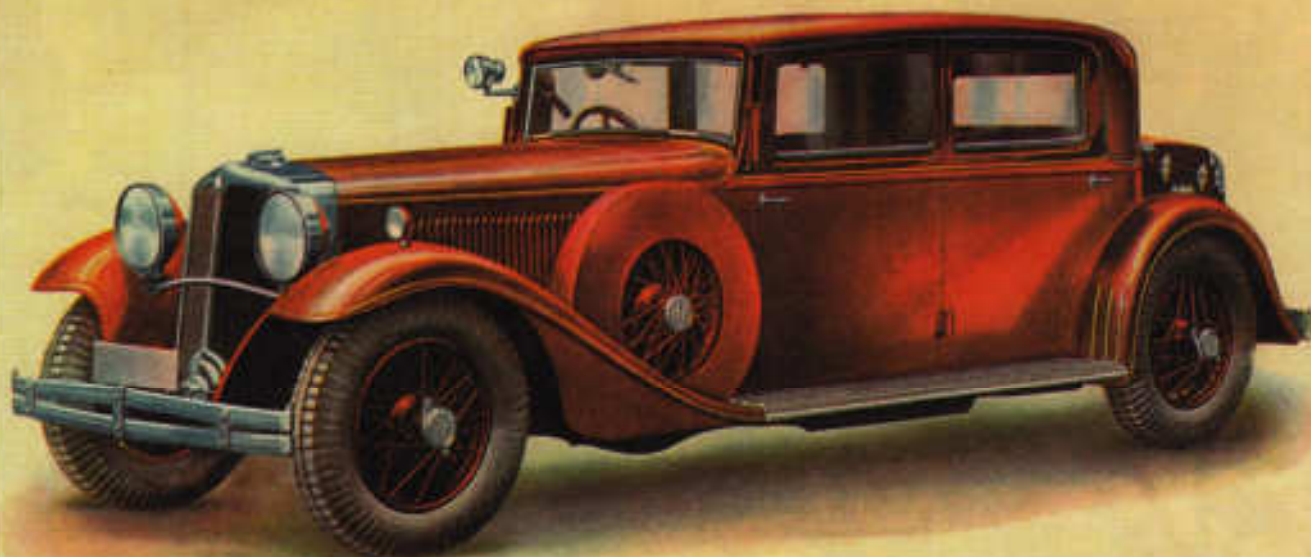
To však již trochu předbíhám, neboť zevrubný popis tohoto vozu najdete v další kapitole. Nejdříve však věnujme pozornost několika vzácným snímkům, které nám přiblíží zajímavé detaily a jednotlivé karosářské variace na téma Tatra 80.



k prostřední dvoustraně...



Tatra 80, čtyřmístný kabriolet (původní americká retuš)



Tatra 80 vybavená čtyřmístnou karoserí (původní americká retuš)