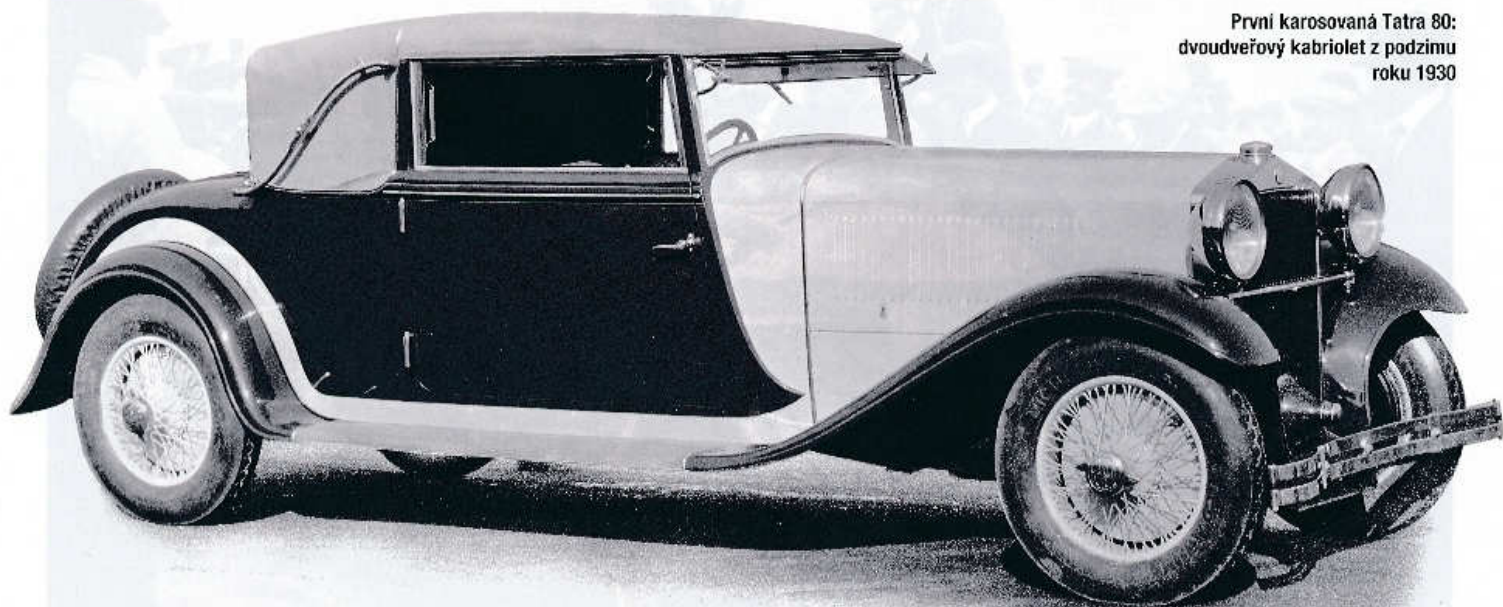


První karosovaná Tatra 80:  
dvoudveřový kabriolet z podzimu  
roku 1930



# DVANÁCTIVÁLCE

Nejhonosnějším tuzemským automobilem meziválečné éry byla klasicky stavěná Tatra 80 s vodou chlazeným šestilitrovým motorem V12. Vznikly jich pouhé dvě desítky.

JAN TUČEK

Foto: archiv autora

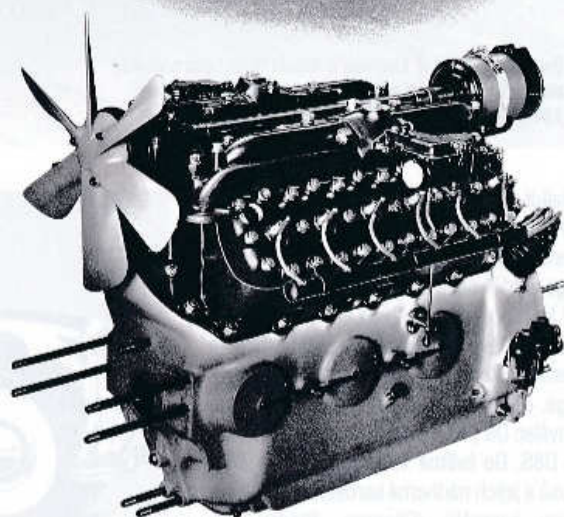
**Š**éfkonstruktér a pozdější technický ředitel kopřivnické automobilky Hans Ledwinka (1878 – 1967) prosazoval od počátku dvacátých let koncepci s páteřovým rámem a výkyvnými polonápravami zadních kol. Vedle vzduchem chlazených plochých dvouválců T 11 a 12 a čtyřválců T 30 ji dostaly i vodou chlazené stojaté šestiválce T 17 a 17/31, navíc s dělenou přední nápravou.

Vyvrcholením Ledwinkovy koncepce se stala v oboru osobních vozů dvanáctiválcová Tatra 80, představená v říjnu 1930 na autosalonech v Paříži a poté v Praze. Při pražské premiéře byly vystaveny podvozek, dvoudveřový kabriolet Tatra 80 s plochým chladičem a šestimístná limuzína Tatra 70, jež měla do šasi shodného s typem 80 zamon- tovaný řadový šestiválec (viz AR 12/16).

V podobě určené zákazníkům se Tatra 80 představila na pražském autosalonu koncem října 1931. Tentokrát už coby luxusní šestimístná limuzína se šesti bočními okny a neméně honosný dvoudveřový kabriolet se dvěma bočními okny. Oba vozy měly nově upravenou přední maskou.

Vodou chlazený dvanáctiválec do V měl osmkrát uložený klikový hřídel zhotovený z jednoho kusu, válce ve dvou litinových blocích svírajících úhel 65° a klikovou skříň i hlavy válců se spalovacími prostory z lehké slitiny. Disponoval modifikovaným rozvodem SV s vačkovým hřídelem uprostřed mezi řadami válců a vodorovně umístěnými ventily. Každá řada válců měla svůj dvojitý spádový karburátor a rozdělovač zapalování.

Chladič okruhu motoru měl účtyhodný objem 35 l, mazání obstarávalo 15 l oleje. Za zadní nápravou uložená palivová nádrž měla zpočátku objem 85 l, záhy zvětšený na 100 l. Dvanáctiválec dával z objemu 5990 cm<sup>3</sup> výkon 120 k (88 kW) při



Dvanáctiválec s řadami válců do V 65° měl objem 5,99 l a výkon 120 k

3000 min<sup>-1</sup> a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou, jejíž nejvyšší stupeň plnil úlohu rychloběhu.

Tatra 80 měla páteřový rám s centrální nosnou rourou vpředu spojenou se skříňí převodovky a vzadu s rozvodovkou. Spojovací hřídel procházel vnitřkem centrální roury. Výkyvné zadní polonápravy byly odpruženy šikmo umístěnými čtvrteliptickými listovými pery, vzadu uchycenými ke skříňi rozvodovky. Zcela nově řešenou přední nápravu tvořily dva paralelogramy, každý s dvojicí nad sebou umístěných příčných



Poháněcí ústrojí a rozvodovku zadní nápravy spojovala centrální roura

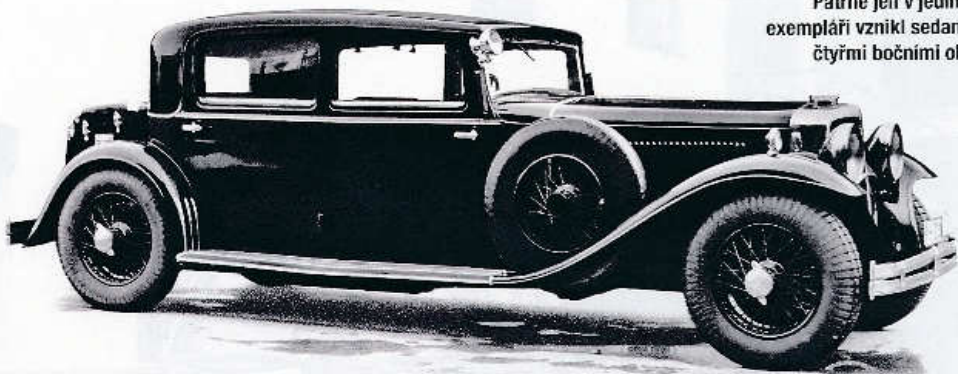
ramen, přičemž odpružení obou obstarávalo horní příčné listové pero.

Bubnové brzdy měly dvouokružové kapalinové ovládání ATE-Lockheed, ruční brzda působila mechanicky na spojovací hřídel. Podvozek s rozvorem náprav 3,82 m a rozchodem kol 1,45 m vážil kolem 1600 kg. Šestímístná limuzína Tatra 80 se šesti bočními okny a rozměrným plechovým „kufrem“ na zádi byla dlouhá 5,20 m, široká 1,80 m a vysoká 1,70 m, její hmotnost dosahovala hodnoty 2400 kg. Na drátových kolech Rudge Whitworth opatřených pneumatikami rozměru 17 x 50 dosahovala rychlosti přes 130 km/h a spotřebovala ovšem 25 až 30 l paliva na 100 km.

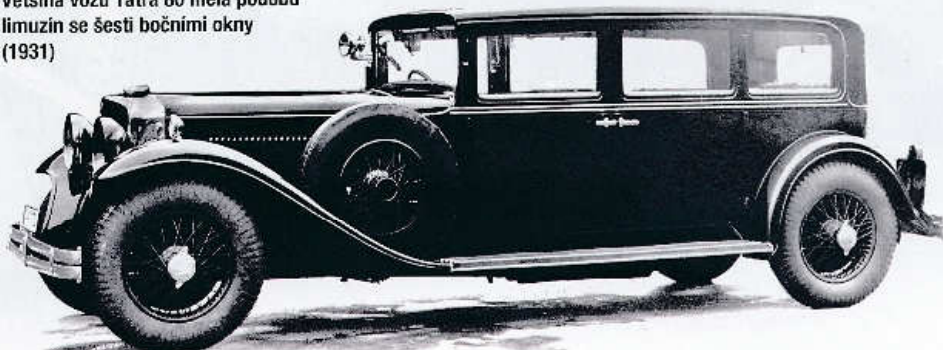
Cena limuzíny Tatra 80 byla stanovena na 195 000 Kč, ceny kabrioletů se pohybovaly nad hranicí 200 000 Kč. Nejluxusnější československý automobil meziválečné éry vznikl jen v pětadvaceti exemplářích, z nichž 22 opustilo továrnu. Většinu vyrobených „osmdesátek“ tvořilo 14 šestímístných limuzín. Solitérem byl landaulet s tovární karoserií, dodaný koncem června 1935 Správě domu prezidenta republiky. Jeho uživatelem byl Tomáš Garrigue Masaryk (1850 – 1937) a zůstal jím i poté, co v polovině prosince 1935 ze zdravotních důvodů abdikoval a novou hlavou státu byl zvolen dosavadní šéf diplomacie Dr. Edvard Beneš (1884 – 1948).

T. G. Masaryk jezdil v landauletu Tatra 80 až do své smrti 14. září 1937. Na palubě „osmdesátky“ také absolvoval své poslední veřejné vystoupení, když v neděli 4. července 1937 nečekaně přijel z Lán do Prahy na Strahovský stadion, kde probíhaly oslavy 20. výročí bitvy u Zborova, prvního významného vítězství Československých legií na východní frontě. Při této příležitosti Masaryka doprovázel inspektor československé branné moci, armádní generál Jan Syrový, který jako legionář přišel u Zborova o oko.

Patrně jen v jediném exempláři vznikl sedan se čtyřmi bočními okny



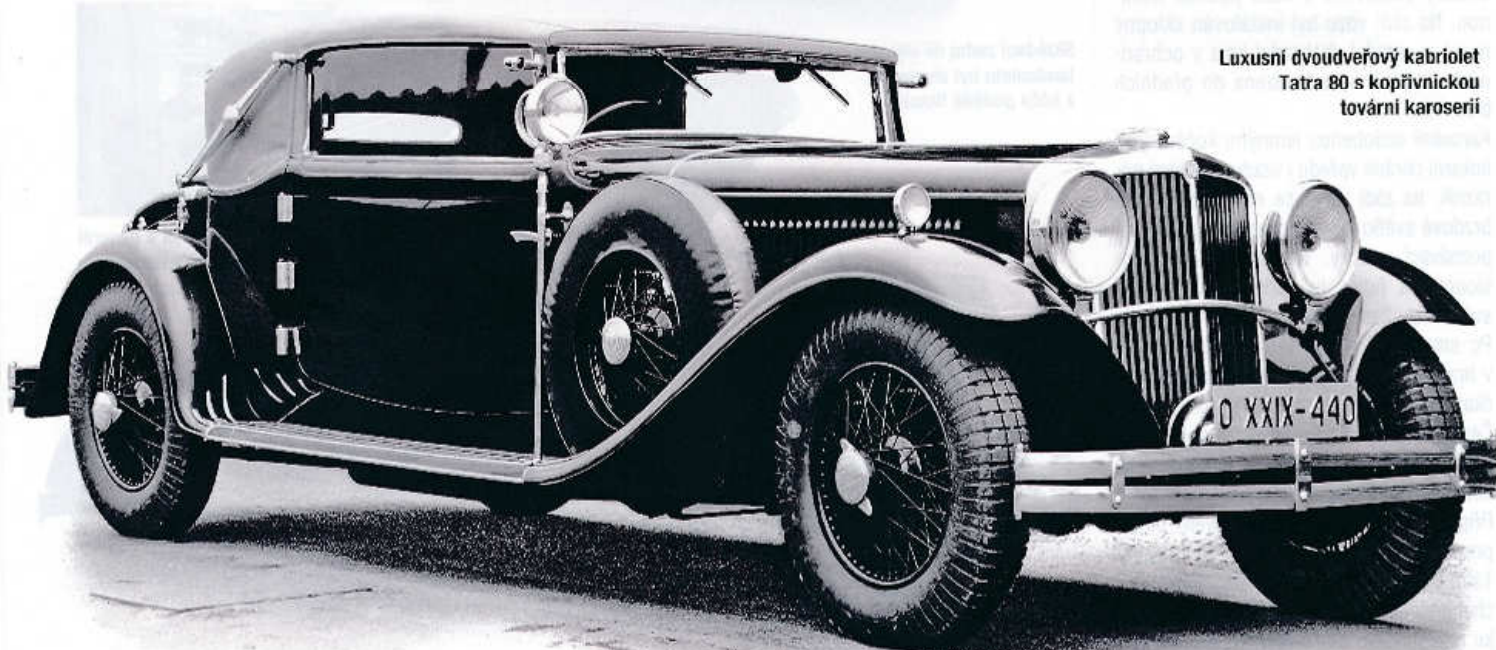
Většina vozů Tatra 80 měla podobu limuzín se šesti bočními okny (1931)



Čtyřveřevý kabriolet Tatra 80 ročníku 1932, karosovaný v Kopřivnici



Luxusní dvoudveřevý kabriolet Tatra 80 s kopřivnickou tovární karoserií





Solitér: landaulet Tatra 80 z roku 1935 pro prezidenta T. G. Masaryka

Prezidentský landaulet měl za řidičem prosklenou přepážku, pod níž byla příčka se dvěma vodorovnými chromovanými madly, mezi nimiž byly uprostřed zasazeny hodiny. Pod příčkou se nacházela dvě vyklápěcí sedadla. Ve srovnání s limuzínami disponoval tento exemplář zvýšenou kabinou velmi neobvyklého uspořádání. Zatímco střecha nad řidičem a spolujezdcem vpředu byla pevná, díl střechy na úrovni zadních dveří byl odklápěcí směrem kupředu, včetně horních rámu oken. To mělo usnadnit nastupování na zadní sedadla.

Za zadními dveřmi pak byla skládací část střechy zhotovená z kůže podšité tkaninou. Na zádi vozu byl instalován sklopný nosič zavazadel. Náhradní kola v ochranných obalech byla zasazena do předních blatníků.

Karoserii ozdobenou jemnými kočárovými linkami chránil vpředu i vzadu zdvojený nárazník, na zádi vlevo se nacházelo jediné brzdové světlo kombinované s osvětlením poznávací značky. Na pravém předním sloupku u řidiče byl připevněn natáčecí světlomet alias hledáček.

Po smrti T. G. Masaryka zůstal landaulet v hradních garážích, léta protektorátu přečkal ukryt mimo Prahu. Po osvobození Československa byl předán do sbírky Národního technického muzea v Praze, jejíž součástí je dodnes.

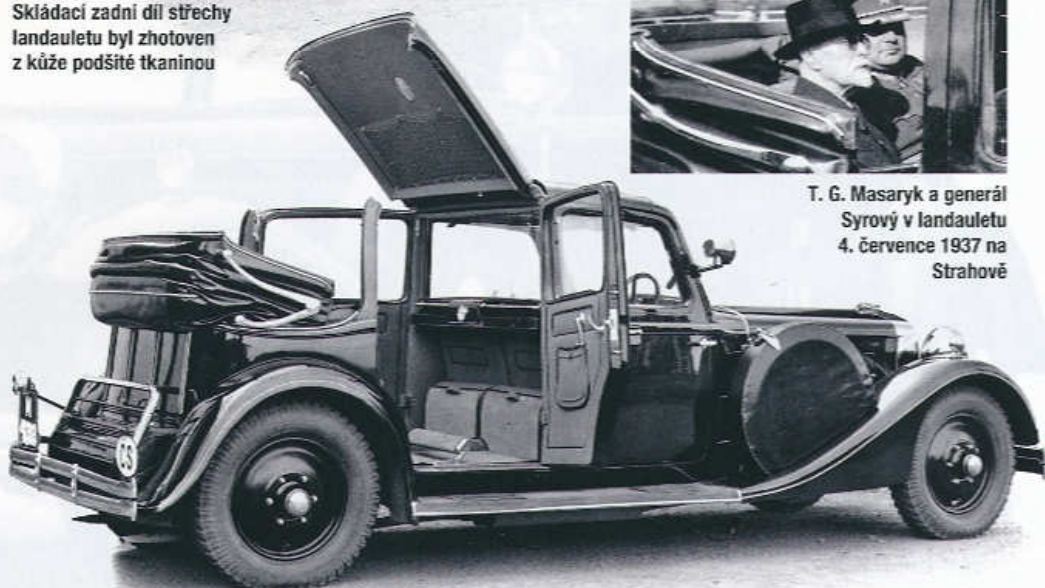
Připomeňme, že v automobilovém parku prezidentské kanceláře byly i čtyři limuzíny Tatra 80 zakoupené v roce 1935. Pátou nechal počátkem roku 1936 převést z majetku ministerstva zahraničních věcí na Hrad Dr. Beneš. ■



Skládací zadní díl střechy landauletu byl zhotoven z kůže podšité tkaninou



T. G. Masaryk a generál Syrový v landauletu 4. července 1937 na Strahově



Odklápěcí středový panel střechy usnadňoval přístup k zadním sedadlům