

auto exklusiv

Das Oldtimer-Magazin
der «Automobil Revue»

 14

*Mit einer Länge von
520 cm ist der Tatra
8,5 cm länger als ein
Mercedes der heutigen
S-Klasse.*





Zweite Jugend für einen Tatra 77

Das Verkehrshaus in Luzern ist um 520 cm Automobilgeschichte reicher. Die Erbgemeinschaft Ferdinand Schenk, Worblaufen, schenkte dem Museum einen vom Tatra-Experten René Berger komplett restaurierten Tatra 77.

Rob de la Rive Box (Text und Fotos)

Ferdinand Schenk Junior ist mit Autos aufgewachsen, denn sein Vater hatte eine Garage in Worblaufen bei Bern und war seit 1934 Importeur für Tatra. Das erste Auto, das die Firma Schenk verkaufte, war der oben erwähnte Typ 77. Der Wagen ging, nachdem er 1934 auf dem Genfer Salon ausgestellt worden war, an einen in Genf lebenden Franzosen. Dieser besass in Nizza eine Zweitwohnung, wo er jeweils seine Wochenenden verbrachte und auch selbstverständlich den Tatra mitnahm. An einem Freitag im Jahre 1957 fuhr

Ferdinand Schenk Junior mit seinem Fiat 600 durch Genf, als er plötzlich an einer Kreuzung den Tatra bemerkte. Schenk fuhr dem Wagen nach, stoppte ihn und lud den Fahrer zur Entschuldigung für sein freches Benehmen zum Kaffee ein. Er erkundigte sich, ob der Wagen käuflich sei. Auf das erwartete Nein folgte eine Einladung zu einer Probefahrt. Schenk drückte den Startknopf und stellte sogleich fest, dass im Motor ein Lager defekt war. Der Tatra-Besitzer meinte dieses Geräusch schon immer gehört zu haben, was wohl nicht ganz der Wahrheit entsprach... Denn zwei Tage später läutete bei Schenk das Telefon. Und so konnte

er schliesslich den Wagen doch noch kaufen, aber nun mit defektem Motor. Ein Pleuellager hatte sich festgefressen. Daraus resultierte ein Loch im Motorblock. In Genf wurden die ersten Restaurationsarbeiten ausgeführt. Als das Auto zur Hälfte fertig war, änderte die Werkstatt den Besitzer. Restaurationen waren für den neuen Eigentümer nicht interessant, und deshalb wurde Schenk gebeten, das Auto abzuholen. René Berger, ein Experte für Tatra, war nicht begeistert, die angefangene Arbeit fertigzustellen, aber liess sich schliesslich überreden...

Konstrukteur Hans Ledwinka

«Neben Vincenzo Lancia und Ferdinand Porsche war Hans Ledwinka, der geistige Vater des Tatra, für mich der Grösste. Ich kannte ihn persönlich, und zu seiner Ehre haben wir das Auto restaurieren lassen», erzählte uns Ferdinand Schenk. Dass er dem Verkehrshaus auch schon seinen Lancia Lambda geschenkt hatte, erwähnte er nicht. Einige Automobil-Konstrukteure sind weltberühmt geworden, weil sie Fahrzeuge unter ihrem eigenen Namen produziert haben. Denken wir an Ettore Bugatti, Ferdinand Porsche, W. O. Bentley oder Vincenzo Lancia. Andere sind nur den Kennern bekannt, auch wenn sie gleich viel oder sogar noch mehr geleistet haben; und hier finden wir Namen wie Alec Issigonis (Mini), Colin Chapman (Lotus), Vittorio Jano (Lancia, Alfa Romeo usw.), Marc Birkigt (Hispano Suiza) und natürlich Hans Ledwinka (1878–1967), der Genius aus Zentraleuropa. Ledwinka war 1896 als Konstrukteur beim Bau des ersten Autos in der österreichisch-ungarischen Monarchie, dem Nesselsdorfer «Präsident», tätig. Für die Nesselsdorfer Wagenbaufabrik entwarf er

Die Sicht nach hinten ist minim (aber man fuhr eben schnell genug, um den Blick stets nur nach vorne konzentrieren zu können).



Aus dem Inhalt

Eine epochale tschechische Stromlinienlimousine



Ohne Zweifel war der Tatra 77 eines der spektakulärsten Fahrzeuge, das je in Serie hergestellt wurde. Es bedeutet für das Verkehrshaus der Schweiz eine wesentliche Bereicherung, dass ihm vor kurzem ein solches, in langer Arbeit restauriertes Fahrzeug geschenkt wurde. **Seiten 69/71**

Vor 40 Jahren: 2. Studebaker-Formrevolution

Raymond Loewy, der bisher wohl bedeutendste Industriedesigner, hat der amerikanischen Marke Studebaker drei Formrevolutionen beschert; die zweite 1953: Die Faux-Cabriolets-Versionen jenes Jahrgangs waren nur 142 cm hoch und ungemein elegant. Sie sollten sich als wegweisend erweisen. **Seite 71**

«Autoworld»: Automuseum in Europas Kapitale



Nach dem Musée National de l'Automobile (Collection Schlumpf) in Mülhausen ist die «Autoworld» in Brüssel die zweitgrösste permanente Ausstellung von Oldtimerwagen. Sie ist in einem durchaus passenden historischen Bau untergebracht. Bild: Elektrokleinstauto Peugeot VIV von 1941. **Seite 73**

Paris erlebte bereits seine 18. «Rétromobile»



Ein zur grossen Tradition gewordener Anlass – und gleichzeitig ein Saisonauftakt – ist jeweils der vielbesuchte Oldtimermarkt «Rétromobile» in Paris, auf dem nicht nur Veteranenwagenteile in grosser Auswahl feilgeboten, sondern auch rarste Oldtimerwagen präsentiert werden. **Seite 75**

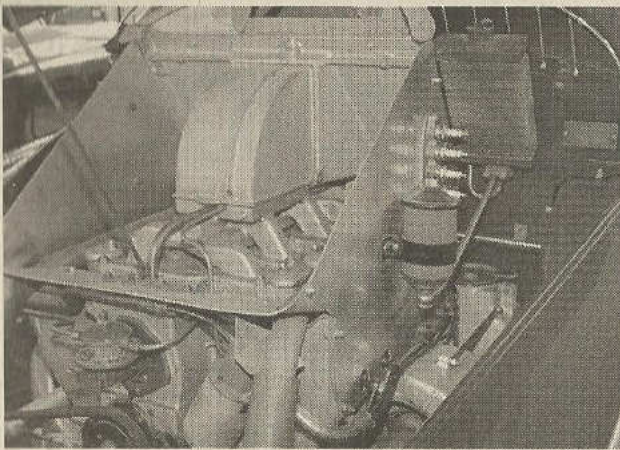
Eine automobilhistorische Mercedes-Sensation!



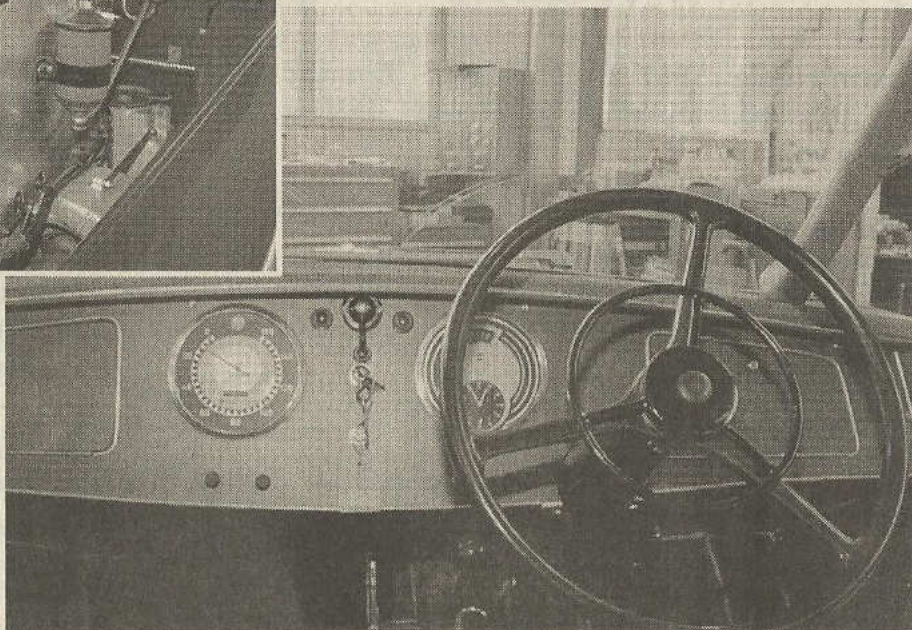
Man würde es kaum für möglich halten, dass heute noch automobile Schätze aus der Zwischenkriegszeit ihre erste Veröffentlichung erleben. Und doch hatte man sich bei Mercedes-Benz ernsthaft mit der Entwicklung eines gigantischen «Anti-Bugatti Royale» auseinandergesetzt... **Seite 77**

Kommt das dreisitzige Auto mit Mittelenkung?

Nachdem Dr. E. Seifert auf dem vergangenen Genfer Salon gleich zwei Kleinwagen mit drei Sitzen und zentral angeordneter Lenkung als Zukunftsstudien entdeckt hat, vertiefte er sich wieder einmal in sein umfangreiches Archiv. Erstaunlich, was er dabei an den Tag gebracht hat! **Seite 77**



Der sauber verkapselte Motor hat einen Hubraum von 2973 cm³ und leistet 60 PS bei 3500/min.



Nicht nur die Schaltung mit dem ersten Gang rechts statt links oben ist «verkehrt», auch der Zeiger des Geschwindigkeitsmessers dreht von rechts nach links.

schon 1906 Vierzylindermotoren mit obenliegenden Nockenwellen, halbkugelförmigen Brennräumen und schräghängenden Ventilen. Die Personenwagen, die er 1909 entwarf, waren bereits mit Vierradbremsen bestückt. Aufsehenerregend war der Tatra 11 (1923 wurde die Nesselsdorfer Fabrik in Tatra-Werke AG umgetauft), der von einem luftgekühlten 2-Zylinder-Boxermotor angetrieben wurde und mit einem Zentralrohr-Fahrgestell mit hinteren gelenklosen Pendelachsen versehen war.

Dann der sensationelle «77»

Ein technischer Leckerbissen war der Typ 80 mit einem V12-Motor, aber eine echte Sensation war der Tatra 77, der am 5. März 1934 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Aufgebaut war das Auto diesmal auf einem Zentralkastenträger,

der sich nach hinten gabelte, um dem Motor Platz zu bieten. Zwei Gründe gaben Vater und Sohn Erich, der seit 1930 als Diplomingenieur mit seinem Vater zusammenarbeitete, für diese Heckmotor-Konstruktion an. Erstens störte das Geräusch des luftgekühlten Motors die Insassen weniger, und zweitens konnte man so eine aerodynamisch günstigere Karosserie mit kurzer Front und langem Heck verwenden. Da keine lange Kardanwelle benötigt wurde, konnte ausserdem der Wagenboden flach gestaltet werden.

Zur besseren Gewichtsverteilung montierte man zwei Benzintanks zu 40 Liter und die Batterie vorne im Wagen. Hier unter dem Kofferdeckel befanden sich auch zwei Reserveräder und das Bordwerkzeug, während das Reisegepäck hinter dem Rücksitz, also über der Hinterachse, Platz fand. Beim Prototyp des Tatra 77 war die Lenksäule in die Mitte des Wagens montiert worden. Da die vordere Sitzbank für drei Personen breit genug war, konnte auf jeder Seite des Fahrers ein Mitfahrer sitzen. Diese un-

brachten. Wohl ein Grund darauf zu verzichten, womit das erste Serienauto mit einer selbsttragenden Pontonkarosserie geboren war.

Aber auch dieses Auto hatte seine Nachteile. Durch die schwere Last auf den Antriebsrädern konnte man mit dem Wagen zwar problemlos einen Berg hoch fahren, das Hinunterfahren jedoch brachte Schwierigkeiten mit sich. Der Schwerpunkt lag nicht nur weit hinten, sondern auch sehr hoch im Wagen. Dass auch die Sicht nach hinten gleich Null war, sei nur nebenbei bemerkt.

Ein V8-Motor mit Luftkühlung

Technisch hatte Ledwinka nicht mit Leckerbissen gespart. Die hinteren Räder waren an Pendelachsen montiert. Das Antriebsaggregat, bestehend aus Motor, Getriebe und Achsantrieb, konnte als

René Berger, geb. 1937, beschäftigt sich seit 1967 als selbständiger Garagist mit Restaurations- und Unterhaltsarbeiten an Tatra-Automobilen. Es war deshalb nicht verwunderlich, dass Ferdinand Schenk den Wagen zu Berger brachte, nachdem er sich entschlossen hatte, ihn dem Verkehrshaus zu schenken. Das war 1986. Sieben Jahre hat die aufwendige Reparatur gedauert. Mit Unterbrüchen, versteht sich, denn es ist viel Zeit mit der Suche nach Teilen verlorengegangen. Das Tatra-Werk war sehr hilfsbereit, schickte Fotos, Zeichnungen und Konstruktionspläne,

die es Berger ermöglichten, neue Teile anfertigen zu lassen. Der Motor wurde bei der Firma SIM in Bern instandgesetzt, nachdem Berger einen brauchbaren Motorblock in der ehemaligen ČSSR gefunden hatte. Die Karosseriearbeiten erfolgten bei der Firma Gottesleben in Neuenhof und die restlichen Arbeiten bei Berger in Hegnau ZH.

Das Ehepaar Schenk bei der Übergabe der einzigartigen Stromlinienlimousine an das Verkehrshaus.



Einheit aus- und eingebaut werden, was bei Reparaturen viel Zeit ersparte. Das Kurbelgehäuse des V8-Motors war aus Silumin gegossen und die beiden Zylinderköpfe aus Aluminium. Die Ventile waren schräghängend montiert und wurden durch die Stossstange und eine hoch im V montierte Nockenwelle betätigt. Jeder Zylinderblock besass ein Kühlluftgebläse, welches durch Keilriemen angetrieben wurde.

Dennoch brachte die Motorkühlung ernsthafte Probleme mit sich. Man probierte es mit Lufteinlässen hinter den hinteren Seitenscheiben, um die Kühl-

luft schliesslich durch Kanäle auf der Motorhaube in den Motorraum zu führen. Ein 36-DIB-Doppelfallstromvergaser sorgte für das richtige Luft/Benzin-Gemisch und eine Trockensumpfschmierung für ein langes Motorleben. Trotz eines Hubraums von 2973 cm³ und einer Leistung von nur 60 PS erreichte der Wagen eine für die damalige Zeit unerhöht hohe Spitzengeschwindigkeit von 150 km/h.

Nachdem 105 Exemplare vom Tatra Typ 77 gebaut worden waren, erschien 1935 sein Nachfolger, der 77a, mit einer ähnlichen Karosserie, aber grösserem Motor.

Tatra Typ 77

Baujahre: 1934–1935 (gebaut in 105 Exemplaren)

Motor: V8, luftgekühlt, 2973 cm³ (75 × 84 mm), Kompression 1:5,3, Leistung 60 PS bei 3500/min

Getriebe: 4 Gänge, 3. und 4. Gang synchronisiert

Bremsen: hydraulisch

Masse: Radstand 315 cm, Spur 130 cm, Länge 520 cm, Breite 165 cm, Höhe 150 cm. Reifen 45 × 18 Zoll.

Gewicht: 1750 kg

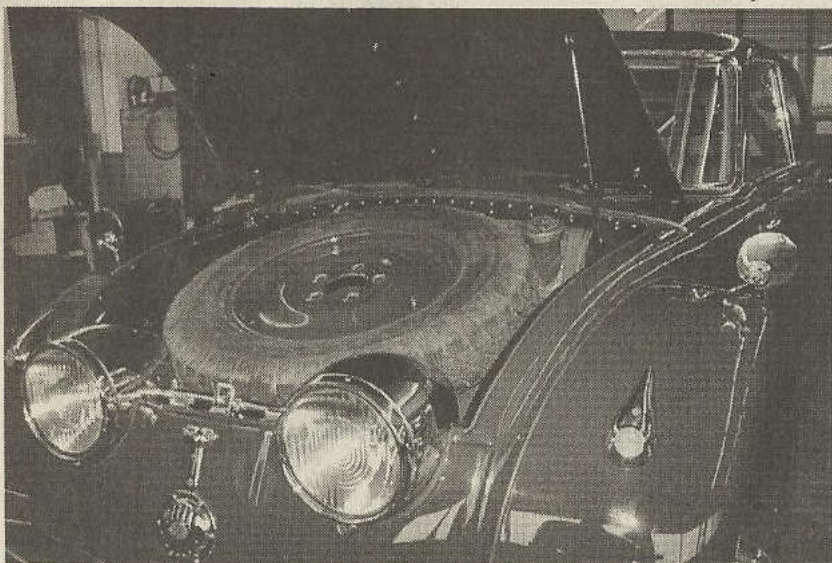
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

praktische Sitzordnung befriedigte aber nicht, und so kamen die Produktionswagen mit einer normalen Rechtslenkung – vor dem Krieg wurde in der Tschechoslowakei links gefahren – aus dem Werk. Der erste Prototyp besass eine hölzerne Karosserie, die man leicht abändern konnte. Die Ledwinkas beklebten ihn bei Probefahrten mit Wollfaden, um so Luftwirbel feststellen zu können und damit eine möglichst stromlinienförmige Fläche zu bekommen. Diese Tests ergaben zum Beispiel, dass die üblichen Trittbretter und weit ausgebauten Kotflügel viel Luftwiderstand mit sich



Der Tatra 77 – heute wieder so schön wie 1934 auf dem Genfer Salon.

Zu der Standardausrüstung gehören zwei Reserveräder. Sie füllen den vorderen Kofferraum komplett aus.



Designrevolution vor 40 Jahren

Alle Formen, die das amerikanische Designgenie Raymond Loewy – seine berühmteste Schöpfung war die Coca-Cola-Flasche – zuvor im Autobereich geschaffen hatte, verblassten mit dem im Frühsommer 1946 erfolgten Vorstellung der neuen Studebaker Champion und Commander. Mit ihren gestreckten Karosserien mit durchgezogener, nach hinten absinkender Gürtellinie und nur noch angedeuteten hinteren Kotflügeln wirkten sie viel moderner und individueller als alle Wagen der Konkurrenz.

Dieser epochale neue Stil war aber auch mit technischen Änderungen verknüpft, allen voran dem stark nach vorne gerückten Sechszylindermotor. Geradezu futuristisch geformt war das fünfsitzige Coupé mit umlaufender vierteiliger Heckscheibe. Mit dem Jahrgang 1950 erhielten die Studebaker zudem ihre legendäre «Flugzeugnase».

Doch schon mit dem Jahrgang 1953 – vor nunmehr 40 Jahren – wurde zum zweiten Mal eine gänzlich neue Linie eingeführt, und wiederum war sie das meisterliche Werk Raymond Loewys. Die Flanken waren völlig flach, und während die Motorhaube deutlich nach vorne abfiel, wirkte die sanft nach hinten absinkende Gürtellinie noch deutlich gestreckter.

Das Faux-Cabriolet Champion Starlight bzw. Commander Starliner war nur noch 142 cm hoch, und dieser Schritt

zum «ultraniedrigen» Personenwagen wurde zunächst von vielen Kritikern als eine Zumutung für das Ein- und Aussteigen bezeichnet. In Wirklichkeit sollte er sich als wegweisend zeigen. Heute sind rund 142 cm zu einem Standardmass geworden, und zwar bei ebenso unterschiedlichen Wagen wie etwa dem VW Golf und dem Chrysler Vision...

Mit vollem Recht sagt Ueli Wellauer, Präsident des Studebaker Car Club Switzerland, dass das vor 40 Jahren für die Faux-Cabriolets seiner Marke eingeführte Design ungeheuer modern war. Es beeinflusste den Stil der erst viel später lancierten Muscle-Cars Ford Mustang, Chevrolet Camaro, Pontiac Firebird usw. «Die charakteristischen Linienzüge mit langer Motorhaube und langem Heck liessen die übrigen Fahrzeuge im Strassenverkehr um Jahre älter aussehen.» Gemäss Ueli Wellauer löste das avantgardistische Design damals beim

amerikanischen Publikum Unsicherheit aus. «So zirkuliert heute die Legende, dass ein kalifornischer Händler im Schaufenster ein Schild anbrachte: den Passanten auf diese Weise mitteilen, dass dieses Fahrzeug keine unverkäufte Zukunftsstudie sei. Erst danach kamen die Leute herein und bestellten Wagen». Die Studebaker-Werbetexte teten damals beispielsweise:

■ Only Studebaker has this dramatic styling! The low swung European look. The coming thing in car design!

■ Exciting different! Low and racy design like a costly foreign sports car. Thoroughly American in concept. Down to earth in price!

Tatsächlich war ein solcher Studebaker kaum teurer als ein «gewöhnlicher» Chevrolet oder Ford. Mit dem Jahrgang 1953 feierte Studebaker übrigens seinen 100-jährigen Bestehen. Man hatte tief in den Zeiten des «Wilden West» mit dem Bau von Planwagen begonnen. Raymond Loewy sollte Studebaker in der dritten Designrevolution beschenken: Im Jahre 1962 mit dem (bis vor kurzem unbekannten) Avanti.

Das Faux-Cabriolet Studebaker Commander Starliner (mit 3,8-Liter-V8-Motor und 121 PS Leistung) und Raymond Loewy. (Foto Studebaker Car Club Switzerland)



Impressum

Chefredaktor
Hans U. Büschi

Produktionschef
Roger Gloor

**Stellvertretender
Produktionschef**
Martin Minich

Redaktion
Rob de la Rive
Max Stoop
Edi Strebel

Layout
Beat Hugli

Sekretariat
Christa Stauffer