

Herzliche Grüße! Martin

DER MIT DEM WINDTANZT

1934 erschien der Tatra 77, der in kaum einem Detail den auf dem Markt befindlichen Fahrzeugen ähnelte. Nie wieder hat es so ein Design gegeben, das unwillkürlich an einen Dinosaurier erinnert – und genauso zum Aussterben verurteilt war



Es herrscht Aufbruchstimmung im Europa der zwanziger Jahre. Längst ist das Automobil vom „Stinkkarren für Reiche“ zum wirtschaftlichen Faktor geworden.

Fließbandproduktion und Ideenreichtum ebneten die Wege zur Volksmotorisierung. Die in der Tschechoslowakei – vorm Ersten Weltkrieg Teil der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie – produzierten Tatra-Fahrzeuge haben einen guten Ruf. Nicht nur die wegweisenden Kleinwagen mit luftgekühltem Zweizylinder-Boxer und Zentralrohrrahmen, die die Marke zum führenden Autohersteller des Landes machen: Am Nordwestrand der Karpaten entstehen auch wasser-

gekühlte Modelle mit sechs und sogar zwölf Zylindern, die bis in die Dreißiger im Programm bleiben, sowie zahlreiche Nutzfahrzeugtypen.

Stets auf der Suche nach unkonventionellen Lösungen, hat Tatrás technischer Leiter Hans Ledwinka um 1930 ähnliche Ideen wie Ferdinand Porsche. Porsche und Ledwinka sind Österreicher, sie entstammen derselben Generation. Die beiden Konstrukteure tauschen sich natürlich auch fachlich aus, sie liegen auf einer Wellenlänge. Hans Ledwinka drückte es einmal so aus: „Einmal guckt der Porsche von mir etwas ab, als nächstes wieder ich von ihm.“ Sie spielen

sich auf technischem Gebiet die Bälle zu und inspirieren sich so gegenseitig. Beide verbindet die Annahme, dass ein wirtschaftliches und komfortables Auto nur mit einer aerodynamischer Karosserie und Heckmotor zu realisieren sei. Luftkühlung gehört in den Zeiten ungelöster Probleme mit der Thermostatregelung von Kühlwasserkreisläufen noch zu den gesellschaftsfähigen Konstruktionsprinzipien.

Auch wenn ein luftgekühlter Motor lauter ist – die Position im Heck separiert ihn deutlich von den Passagieren. Vor allem aber benötigt man keine Kardanwelle und vermindert so zudem das Gewicht. Ein Motor im



Die Position des Reserverads sowie des Tanks unter der vorderen Haube des 77 A kommt VW-Käfer-Besitzern sicher bekannt vor



Trickreiche Benzin-Gemisch-Zuführung: Der Doppelvergaser für den V8 sitzt unter einer Klappe



Die Väter des Tatra 77



Hans Ledwinka (1878 bis 1967)

ist schon 1905 Leiter des Automobilbaus bei Tatra und wird es bis 1945 bleiben. Bereits von 1897 bis 1902 hat er in Nesselsdorf ein Gastspiel als Konstrukteur gegeben, ein weiterer kurzer Ausflug bringt ihn zwischen 1917 und 1921 an die Spitze von Steyr. Er gilt als einer der innovativsten Konstrukteure seiner Zeit und verfolgt wegweisende Konzepte, die Tatra berühmt machen.



Erich Uebelacker (1899 bis 1977)

studiert in Prag Kraftfahrzeugtechnik und arbeitet ab 1926 bei Tatra. Er ist der führende Kopf bei der Umsetzung von Ledwinkas Ideen und somit maßgeblich an der Entwicklung der Tatra Modelle 77, 87 und 97 beteiligt. 1939 geht er zu Steyr nach Österreich und arbeitet von 1941 bis 1945 bei Daimler-Benz. Von 1949 bis 1961 ist er Chefingenieur in Borgwards Nutzfahrzeugsparte.



Erich Ledwinka (1904 bis 1992)

studiert Maschinenbau und arbeitet seit 1930 bei Tatra in Kopřivnice unter seinem Vater Hans Ledwinka. Der ebenfalls gebürtige Österreicher geht 1950 zu Steyr-Daimler-Puch und entwickelt dort den luftgekühlten Steyr-Puch-500-Motor, der in der kleinen Rennsammel zahlreiche Sporterfolge feiert. Auch die Geländefahrzeuge Haflinger und Pinzgauer stammen von ihm.

AUTOMOBIL TATRA 77 UND 77 A



Dank des Heckmotors kann der Tatra-Vorderwagen relativ flach anstiegen, der Cw-Wert des 77 A wird später mit 0,33 ermittelt

TECHNISCHE DATEN

Tatra 77 (in Klammern: 77 A)

MOTOR	
Bauart	gebläsegekühlter Achtzylinderviertakt-V-Motor (90 Grad), längs im Heck eingebaut; einzeln stehende Zylinderköpfe mit hängenden Ventilen, über Stoßstangen und Kipphebel von zentraler Nockenwelle angetrieben; ein Fallstrom-Doppelvergaser Zenith 36 DIB; dreifach gelagerte Kurbelwelle
Bohrung x Hub	75 x 84 (80 x 84) mm
Hubraum	2970 (3380) ccm
Verdichtung	5,3:1 (5,6:1)
PS bei U/min	60 bei 3200 (70 bis 75 bei 3500)
Antrieb	Einscheibentrockenkupplung; Vierganggetriebe mit zuschaltbarem Freilauf, 3. und 4. Gang synchronisiert; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

KAROSSERIE	
Aufbau	Zentralkastenrahmen mit Stahlblechkarosserie
L x B x H	5200 x 1650 x 1500 (5400 x 1660 x 1600) mm
Leergewicht	1750 (1800) kg

FAHRWERK	
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Trapezlenkern, Querblattfeder, hydraulische Stoßdämpfer
Hinterachse	Pendelachse, Achsgelände mit Getriebe und Motor verblockt, Querblattfeder, hydraulische Stoßdämpfer
Lenkung	Zahnstangenlenkung
Bremsen	hydraulisch betätigtes Einkreisbremsensystem mit Trommeln rundum

DATEN & MESSWERTE	
Verbrauch Ø	14 bis 15 Liter/100 km
Vmax	150 km/h
Bauzeit	1934 bis 1935 (1936 bis 1938)
Stückzahl	101 (154) Exemplare



Nein, das ist keine altertümliche Kamera, sondern ein Aschenbecher samt Zigarrenanzünder

aber von einer Serienversion kann noch nicht die Rede sein. Während der Prager Vorführwagen eine einteilige Frontscheibe trägt, hat das Berliner Auto bereits die dreigeteilte Windschutzscheibe, die fortan den großen Stromlinien-Tatra ihr typisches Aussehen verleiht.

Im großzügigen Interieur finden sich sechs Sitzplätze im bestgefederten Raum zwischen den Achsen. Hinter den Rücksitzen offenbart sich ein geräumiger Kofferraum. Tatra gibt die Höchstgeschwindigkeit mit 150 km/h an – seinerzeit ein ungeheurerlicher Wert. Die konsequente Aerodynamik mit den vollverkleideten Hinterrädern sowie der völlig ebene Fahrzeugboden sorgen für einen relativ günstigen Benzinverbrauch.

Charakteristisch bleibt die ungewöhnliche Heckpartie mit der Stabilisierungsfinne. Doch die Motorbelüftung erweist sich als nicht ausreichend. So werden zwei zusätzliche Lufthutzen am Dach angebracht. En-

de 1934 hat der Typ 77 seine endgültige Form gefunden – nun mit Chromrahmen um die dreiteilige Frontscheibe und einer deutlich größeren Stabilisierungsflosse. Obwohl im Prospekt angeboten, wird kein Serienmodell mit Mittellenkung fertiggestellt. Stattdessen der Lufthutzen im Dach findet sich nun eine neugestaltete, weitaus harmonischere Motorhaube, die an Dachansatz den Fahrtwind in den Motorraum leitet. Im polierten Holz-Armaturenbrett prangen jetzt zwei große Rundinstrumente. Die letzten Modelle erhalten überdies einen zusätzlichen Fernscheinwerfer in der Mitte. Nachdem anfangs zwei Benzintanks unter den Vordersitzen Platz hatten, sitzt nun ein einziger Tank unter der vorderen Haube. 1933/34 entstehen 66 Wagen, 1935 nur 35 Tatra 77, wobei kaum einer dem anderen gleicht.

Auch die Firma Stoewer, die nach der Röhr-Pleite die Lizenz zum Bau des Tatra 57 als Greif Junior weiterführt, will darüber hinaus den 77 ins eigene Programm aufnehmen. Ein Ex-





Der Passagierraum des Stromlinien-Tatra bietet viel Bewegungsfreiheit – offiziell ist der Wagen ein Sechssitzer



Der erste Prototyp des Tatra 77 von 1933 mit Mittellängung ist noch unfertig in der Form



Eine einteilige Frontscheibe und eine andere Motorluftzufuhr zeigt 1934 der zweite Prototyp



Die endgültige Tatra-77-Version von 1935 hat nun die dreiteilige Windschutzscheibe

emplar wird in Stettin zwar getestet, letztlich verläuft das Projekt aber im Sande.

Überall arbeiten die Entwickler damals an aerodynamischen Autos: Pierce-Arrow Silver Arrow, Chrysler Airflow, Peugeot 402... Daher erscheint der Tatra 77 in jenen Jahren als wegweisend. Die ungewöhnliche Bauweise des weltweit ersten Serien-Stromlinienfahrzeugs (sieht man einmal vom rar gebliebenen Rumpeler ab) wird von der Fachpresse bejubelt. Zur gleichen Zeit entwickelt Porsche den Mittelmotor-Rennwagen für die Auto-Union, und selbst Mercedes-Benz bringt verschiedene Heckmotortypen heraus. Schließlich wird auch der 1938 vorgestellte VW-Käfer als KdF-Wagen das gleiche

Konstruktionsprinzip aufweisen. Uebelacker hat unterdessen den Stromlinien-Tatra für 1936 weiterentwickelt. Erkennungszeichen des nun 77 A genannten Flaggschiffs sind die weiter nach außen gerückten Hauptscheinwerfer – der Mittelscheinwerfer, nur als Fernlicht zuschaltbar, kennzeichnet weiterhin die abgerundete Schnauze. Die mächtige Motorhaube wird nun aus Alu hergestellt.

Größere Eingriffe erfährt der luftgekühlte V8-Motor: Das jetzt 3,4 Liter große Aggregat bringt es auf mindestens 70 PS, wobei die Höchstgeschwindigkeit nach wie vor 150 km/h beträgt. Da jedes Fahrzeug einzeln angefertigt wird, kann der Kunde die Außen-

farbe frei wählen. Schnell, leise, wirtschaftlich, mit großem Platzangebot und höchstem Fahrkomfort sowie überraschend leichtgängiger Lenkung, dazu in unvergleichlicher Optik – Ledwinka hat seinen Traum erfüllt, nämlich das wohl ungewöhnlichste Fahrzeug der Weltpitzenklasse kreiert zu haben. Dass dieses Konzept in einer Sackgasse enden wird, kann zu dieser Zeit niemand wissen. Vom 77 A entstehen bis 1938 insgesamt 154 Exemplare.

In jenem Jahr erscheint der Nachfolger Typ 87 – ein etwas kleineres, leichteres und wirtschaftlicheres V8-Fahrzeug mit noch windschlüpfigerer Karosserie in Ganzstahl-Bauweise. Vor allem aber bringen die Tsche-

AUTOMOBIL TATRA 77 UND 77 A

Durch die schmale Sichtluke zum Motorraum und der von Schlitzen durchbrochenen Haube gibt es sogar so etwas wie Sicht nach hinten



»Kampf dem Luftwiderstand war die grundlegende Forderung, die den Bau des neuen Tatra bestimmte«

Tatra-77-Prospekt

chen nach gleichem Baumuster den Mittelklassewagen Typ 97 mit luftgekühltem 1,5-Liter-Vierzylinder zur Serienreife, der in Koprivnice die Kassen klingeln lassen soll. Doch die unheilvolle politische Entwicklung bereitet dem Tatra-Erfolg ein jähes Ende. Die Nazis annektieren das Sudetenland, das Werk liegt nun auf deutschem Reichsgebiet. Das Verkehrsministerium erlässt die „Verordnung zur Typenbeschränkung“, nach der der Typ 97 nicht weiter gebaut werden darf. Vom Typ 87 werden bis 1939 immerhin 2307 Stück gebaut – und nur wenig lukrativ an den Mann gebracht.

In den Kriegsjahren muss Tatra Kübel- und Lastwagen produzieren,

Europa versinkt in Schutt und Asche. Noch 1944 wird Hans Ledwinka für seine bahnbrechenden technischen Lösungen mit der Ehrendoktorwürde der Universität Wien geehrt. Als die Rote Armee im Jahr darauf in die Tschechoslowakei einmarschiert, wird er wegen der Kriegswaffenproduktion verhaftet und verbringt sechs Jahre in tschechischen Gefängnissen. Nach seiner Freilassung 1951 geht er nach München, wo er 1967 im Alter von 89 Jahren stirbt.

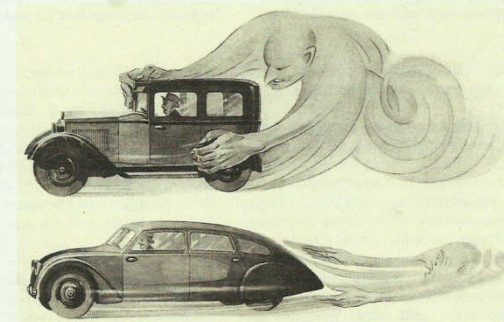
Die weitere Geschichte der Tatra-Automobile wird nach dem Zweiten Weltkrieg noch von Ledwinkas Ideen beeinflusst. So wird der Typ 87 bis 1950 weiterproduziert, vom Typ 97

entstehen 1946 einige wenige Exemplare. Mit dem Tatrapien und dem Typ 603 werden zwar interessante Modelle verwirklicht – der Anschluss an den Weltmarkt aber bleibt versperrt. Der 1971 vorgestellte Typ 613 mit luftgekühltem 3,5-Liter-V8 bleibt 20 Jahre lang dem Ostblock vorbehalten. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs ist Tatra nicht zu retten. Der letzte Personenwagen vom Typ 700 verlässt 1998 das Werk – 100 Jahre, nachdem die mährische Firma ihr erstes Auto präsentiert hat.

TEXT H. O. Meyer-Spelbrink
FOTOS Stephan Lindloff,
Archive Spelbrink und Oldtimer Markt
redaktion@oldtimer-markt.de

Autobauer mit langer Tradition

Die älteste Automobilfabrik der ehemaligen österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie war die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft, die bereits 1898 ihr erstes Automobil präsentierte. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde aus Nesselsdorf das tschechische Koprivnice, ab 1919 firmierte das Unternehmen als Tatra, benannt nach dem gleichnamigen Höhenzug des Landes. 1923 schloss sich die Firma mit den Prager Ringhoffer-Werken zusammen, die vornehmlich Eisenbahnwaggons herstellten. Nach der Eingliederung der Tschechoslowakei in den Warschauer Pakt wurde aus Tatra ein volkseigener Betrieb, in der Folge entstanden hauptsächlich Nutzfahrzeuge. 2013 wurde Tatra für neun Millionen US-Dollar an ein Konsortium verkauft. 2014 erfolgte ein Kooperationsvertrag zwischen der neuen Tatra a.s. und DAF über die Lieferung von Motoren und Kabinen.



Verglichen mit zeitgenössischen Konstruktionen greift der Wind vergeblich nach dem Tatra 77 – mit einer Prospektzeichnung wird dies damals hübsch veranschaulicht