



Foto Tatra



TOM HYAN

ČESKOSLOVENSKÁ AVANTGARDA

Doby, kdy označení Made in Czechoslovakia vzbuzovalo hrdost, jsou bohužel za námi. Z té doby pochází také Tatra 77...

1 Tatra 77 se zrodila roku 1933 (na snímku druhý prototyp 1934 s jednodílným čelním sklem)

2 Československá avantgarda třicátých let, bílá vila a černý automobil...



OSMIVÁLCOVÝ PROUDNICOVÝ



VŮZ TATRA S MOTOREM VZADU



3



4



5

Foto Tatra



6

3 V době automobilů, jejichž karoserie připomínaly hranaté krabice, byla Tatra 77 revolučním činem...

4 Silueta vozu vycházela z poznatků, které zveřejnil Paul Jaray, průkopník aerodynamického tvarování

5 Aerodynamické tvarování dovozovalo na silnici rychlost až 150 km/h...

6 První Tatra 77 v Praze před Rudolfínem

► TATRA 77 (1934)

MOTOR – zážehový osmiválec Tatra 77 s válci do V/90°, chlazený vzduchem s dvojitými ventilátory, uložený podélně za zadní nápravou; OHC 2V (jeden centrální vačkový hřídel poháněný válečkovým řetězem mezi válci a dlouhá vahadla); třikrát uložený klikový hřídel; jeden dvojitý spádový karburátor Zenith 36 DIB (nebo Solex 30 UAAIP); 2968 cm³ (ø 75 x 84 mm); 5,3:1; 44 kW (60 kJ/3500 min⁻¹; pořadí zážehu 1-2-7-8-4-5-6-3.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednotkoučová suchá spojka; čtyřstupňová manuální převodovka (4,14 – 2,70 – 1,58 – 1,00) se zpátečkou (převod neuveden), synchronizace na III. a IV. stupni; vyřaditelný volnoběh mezi převody a motorem; čelní diferenciál se spirálovým ozubením, stálý převod 3,75; pohon zadní nápravy.

PODVOZEK – polosamonosná konstrukce v celku s páteřovým nosníkem, vzadu rozvidleným; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu se dvěma příčnými listovými pery, vzadu kyvné polonápravy a horní příčné listové pero; kapalinové tlumiče; hřebenové řízení; kapalinové bubnové brzdy Lockheed ATE; mechanická ruční brzda na zadní kola; ocelová disková kola, pneumatiky 45 x 16.

KAROSERIE – aerodynamický čtyřdveřový sedan se splyňující zadí, ocelová karoserie s dřevěnou kostrou, pětisedadlová.

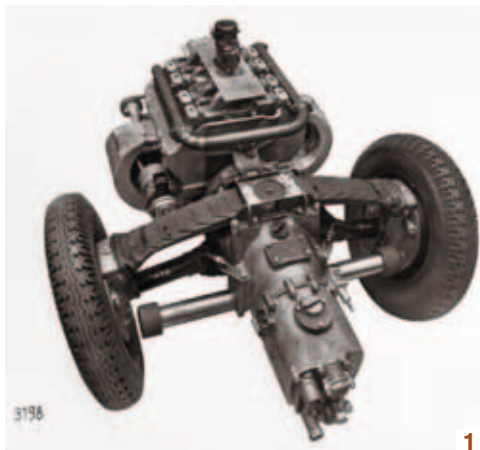
ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 3150 mm, rozchod kol 1300/1300 mm; d/š/v 5150/1700/1520 mm; světlá výška 220 mm; objem zavazadlového prostoru 250 l; objem nádrže paliva 80 l; pohotovostní hmotnost 1700 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (dobové údaje výrobce) – největší rychlost 150 km/h; spotřeba lihoobenzinové směsi při jízdě mimo město 14 až 16 l/100 km; spotřeba oleje 0,3 až 0,4 l/100 km.

Zrození aerodynamického osobního automobilu ve třicátých letech, který se dostal do sériové výroby a vynikal působivými tvary, jež ho pasovaly na vrchol automobilové konstrukce, bylo v československých podmínkách doslova zázrakem. Ještě dnes budí toto dílo obdiv, stačí si prohlédnout třeba britské pokusy o vůz s motorem vzadu, či snahu jiných o proudnicový tvar sériového typu, a hned pochopíme, v čem byla československá převaha. Po více než osmdesáti letech náleží kopřivnické dílo k ikonám automobilové konstrukce. Škoda jen, že výroba nenabrala větších obrátů, a také to, že se z prototypového stadia nedostala lidová varianta s dvouválcovým motorem... Historie aerodynamických osobních vozů Tatra sahá do počátku třicátých let, kdy *brouka* VW Typ 1 předěšla konstrukce lidového dvouválce Tatra V570 s motorem 854 cm³ v zádi a proudnicovou karoserií, bohužel nevyroběná sériově. Na podzim 1933 však vyjely první Tatra 77, aerodynamické osmiválce, které zahájily tradici, jež po typech 77A a 87, 97 a 107 (600 Tatra) vedla ke konstrukci poválečné Tatra 603.

První byla Tatra 77, inspirovaná výzkumy průkopníka aerodynamiky Paula Jaraye (1889–1974), které zpracovali šéf kopřivnického vývoje Hans Ledwinka (1878–1967), jenž vedl konstrukci od roku 1922, kdy se vrátil od rakouského Steyru. Jeho návrhy dotvořil inženýr Erich Uebelacker (1899–1977), který u Tatra působil od roku 1926 do vypuknutí války (vystudoval v Praze), a také Ledwinkův syn Erich (1904–1992), zaměstnaný v Tatře od roku 1930. Vedle konvenčních typů se vzduchem i kapalinou chlazenými motory uloženými vpředu, již sériově vyráběnými, hledala Tatra něco nového. Řešením se staly aerodynamické typy s motory vzadu, kromě zmíněného prototypu V570 vzduchem chlazené vidlicové osmiválce, k nimž později přibýly ploché čtyřválce. Na karlovarské silnici 5. března 1934 byl nový typ Tatra 77 představen československým novinářům, následovala světová premiéra na Berlínském autosalonu 1934, a pak se Tatra 77 stala prvním sériově vyráběným skutečně aerodynamickým vozem na světě, nemluvě o unikátní kombinaci se vzduchem chlazeným osmiválcem, uloženým v zádi. ►►►

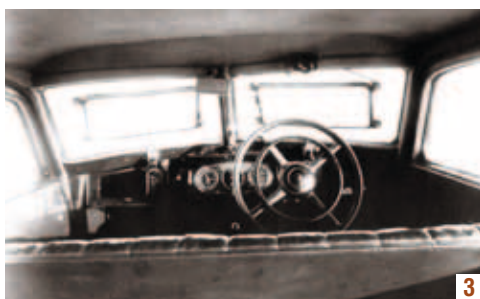
► TATRA 77 + 77A (1933–1938)



1



2



3



4



5



6

Jak se stalo zvykem, chlazení podporovala dvojice ventilátorů na bocích motoru, poháněných klínovými řemeny. Třilitrový motor dosahoval výkonu 44 kW (60 k)/3500 min⁻¹, při rychlosti 100 km/h *točil* jen 2720 min⁻¹ a výrobce uváděl tehdy nevídanou maximální rychlost 150 km/h. Osmiválec byl uložen v polosamonosné karoserii vyztužené páteřovým nosníkem s menšími příčnými nosníky nad plochou podlahou, vzadu rozvidleným pro upevnění pohonné jednotky. Karoserie z ocelového plechu měla zprvu ještě obvyklou dřevěnou kostru. Nezávisle zavěšená kola byla odpružena příčnými listovými pery, kapalinové bubnové brzdy vycházely ze systému Lockheed ATE (Alfred Teves).

Tatra 77 vzbudila obrovskou pozornost a stala se senzací, jenže v Kopřivnici výroba dosahovala jen několika desítek kusů. Podle některých údajů vzniklo

1 Vzduchem chlazený osmiválec T77 se zadní poháněnou nápravou

2 Tatra 77 při představení československým novinářům v březnu 1934

3 Přístrojová deska typu 77 s děleným čelním sklem (později nedělené, ale se dvěma bočními okénky pro 77A)

4 Modernizovaná Tatra 77A s větším osmiválcem 3,4 l přišla do výroby v roce 1936

5 Tatra 77A s velkým střešním oknem, krytým shrnovací plátnovou střechou Webasto

6 Pohled do centra designu Tatra ve třicátých letech; pěkné, co říkáte?

7 Pod kapotou vpředu není motor, ale náhradní kolo!



7

95 vozů, podle jiných 101, a to 66 do konce roku 1934 a 35 v roce následujícím, kdy se připravovala modernizovaná Tatra 77A stejné koncepce, ale se zvětšeným objemem motoru na 3380 cm³ (válce převrtány na 80 milimetrů při shodném zdvihu 84 mm), takže výkon vzrostl na 52 kW (70 k)/3500 min⁻¹. Tatra 77A se vyráběla v letech 1936–1938, údajně dosáhla 154 kusů, čímž by celková produkce obou verzí vzrostla na 249 až 255 automobilů.

Zajímavé je, že se jednotlivé exempláře od sebe odlišovaly. První prototyp měl dvoudílné šípové čelní okno a vystoupou dvojici hlavních světlometů v oblé přídí, druhý dostal zcela zapuštěné světlomety, jednodílné čelní sklo a účinnější lapače vzduchu k motoru místo původních mřížek; další měly opět vystoupou dvojici světlometů, ale třídílné čelní sklo s lomenými bočními okénky, jež převzaly Tatra 77A a nástupce 87, oba charakterizované trojicí světlometů na přídí. Měnilo se rovněž provedení přívodu vzduchu k motoru na zádi, nárazníky a další detaily. Vznikl i vůz s centrálním řízením, tedy volantem v podélné ose automobilu. Přední dveře se otevíraly proti směru jízdy. Ing. Erich Uebelacker (po válce působil u německého Borgwardu, kde navrhl další futuristický vůz, jenž zůstal v prototypu) jezdil v dvoudveřové verzi T77A, která se sériově nevyráběla. Automobily Tatra 77 a 77A patří k nejvzácnějším a nejobdivovanějším klasikům z Kopřivnice, stejně jako jejich nástupce Tatra 87 s novým motorem shodného objemu jako T77, která přežila až do padesátých let, kdy byla její výroba zastavena ve prospěch terénních nákladních vozů. ■

