



Aerodynamická Tatra 77
s motorem V8 v zádi byla
senzací sezóny 1934



AERODYNAMICKÁ SENZACE

V březnu 1934 překvapila svět Tatra 77 se vzduchem chlazeným osmiválcem v zádi. Stala se senzací berlínského autosalonu i celé automobilové sezóny.

JAN TUČEK

Foto: archiv autora

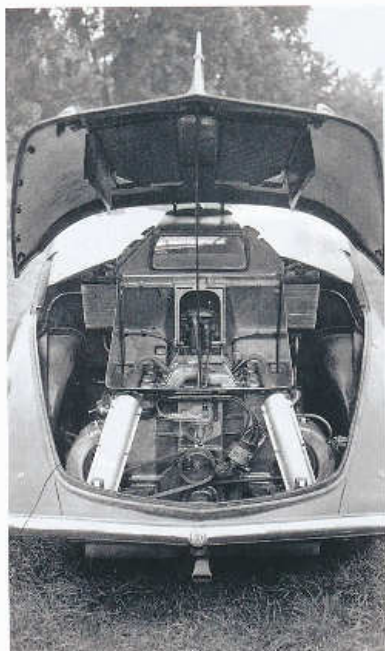
Projekt velkého vozu aerodynamických tvarů se vzduchem chlazeným motorem V8 za zadní nápravou rozpracoval počátkem třicátých let v Kopřivnici tehdy čtyřiařicetiletý konstruktér Ing. Erich Übelacker. Jeho šéf Hans Ledwinka (1878 – 1967) se pro revoluční koncepci nadchl a zaštilil ji svojí autoritou. První prototyp Tatra 77 vznikl na jaře 1933 a v následujících měsících absolvoval náročné jízdní zkoušky. Pět dalších vozů typu 77 se zrodilo v posledním čtvrtletí roku 1933, poté bylo přijato rozhodnutí o zavedení sériové výroby. Novinka se měla oficiálně představit mezinárodní veřejnosti v březnu 1934 na autosalonu v Berlíně. Hans Ledwinka ovšem dobře věděl, že nový vůz musí v první řadě získat sympatie domácího publika a potenciálních zákazníků. A tak byla 5. března 1934, těsně před odjezdem do Berlína, uspořádána prezentace Tatra 77 pro pražské novináře. Po úvodních proslovech následovaly předváděcí jízdy na silnici vedoucí z Prahy smě-

rem na Karlovy Vary. V následujících dnech vyšla řada nadšených článků, z nichž patrně největší váhu měl ten, pod nímž byl v Národních listech podepsán Vilém Heinz. Ten pod titulkem „Nová Tatra 77 – silniční aeroplán“ popsal své dojmy následovně: „Konstatuji prostě, že vůz docílil a držel rychlost 145 km/h, že má úžasnou ovladatelnost, že jde zatáčkami tempem přímo

Zajímavý pohled do konstrukční kanceláře kopřivnické automobilky (1933)

nesmyslně rychlým a přitom bezpečně, že na každé silnici jen pluje. Ale hlavní je: není druhého vozu, v němž by rychlostí nad 100 km/h byly tak příjemné a dávaly pocit takové bezpečnosti. Je to pocit úplného od-poutání se od země, co tento vůz činí více než automobilem, vozidlem, pro nějž bude třeba hledat i nové jméno. Jak by se vám líbil silniční aeroplán?“





Vzduchem chlazený osmiválec za zadní nápravou Tatry 77 ročníku 1935

Tatra 77 při předvádění novinářům 5. března 1934 na karlovarské silnici



Jeden z prototypů Tatry 77 se zádi opatřenou okénky v předjari roku 1934



Tatra 77 ročníku 1934 se shrnovací střechou nad oběma řadami sedadel

Chlazení osmiválce zajišťovala dvojice ventilátorů umístěných po obou stranách motoru. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, ruční brzda působila mechanicky na zadní kola. Při rozvoru náprav 3150 mm a rozchodu kol 1300 mm byla Tatra 77 dlouhá 5150 mm, široká 1700 mm a vysoká 1520 mm a vykazovala pohoto-

Připomeňme, že díky umístění motoru za zadní nápravou se podařilo snížit těžiště vozu, získat plochou podlahu prostoru pro cestující a umístit obě řady sedadel mezi nápravy. Dobový prospekt zdůrazňoval i to, že „vnitřní prostor zůstává ušetřen motorových plynů a olejových výparů“.

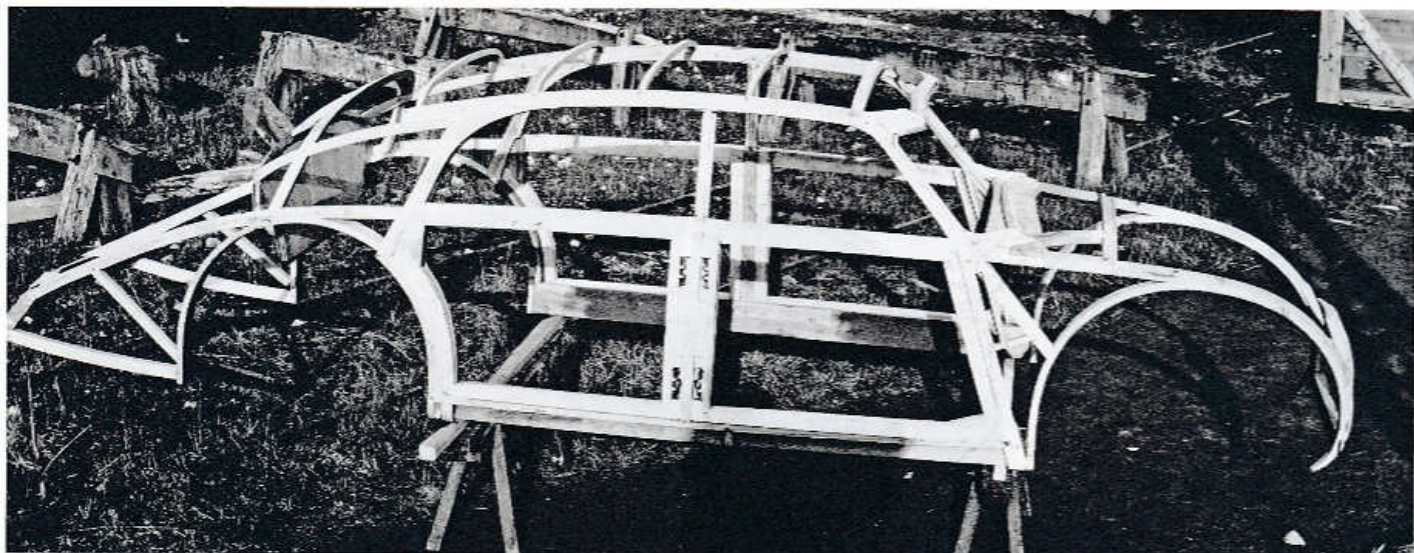
Na berlínském autosalonu, který probíhal od 8. do 18. března 1934 a navštívilo jej 410 tisíc lidí, způsobila Tatra 77 velké pozdvižení. Prestižní pařížský časopis l'Auto jí věnoval titulní stranu a velmi pochvalně o ní psal tisk po celé Evropě i v zámoří. Měsíc po berlínské premiéře udivovala Tatra 77 i návštěvníky pražského autosalonu.

Tatra 77 měla sice ještě dřevěnou kostru karoserie pokrytou panely z ocelového plechu, základ vozu však tvořila robustní podlahová plošina s centrálním páteřovým nosníkem čtyřhranného průřezu. K němu byla vpředu připevněna přední náprava tvořená dvěma dvojicemi nad sebou umístěných příčných ramen, odpružených horním příčným listovým perem a doplněných kapalinovými tlumiči. Vzadu byl nosník rozvidlený pro uchycení poháněcího ústrojí, jež tvořilo montážní celek spolu se zadní nápravou.

Podélně za zadní nápravou uložený a vzduchem chlazený osmiválec do V 90° s rozvodem OHC dával z objemu 2970 cm³ výkon 60 k (44 kW) při 3500 min⁻¹. Kupředu na motor navazovala rozvodovka a před zadní nápravou uložená čtyřstupňová převodovka. Poháněná zadní kola nesená výkvnými polonápravami byla odpružena horním příčným listovým perem.



V září 1934 se Tatra 77 zúčastnila otvácí jízdy nové silnice na Grossglockner



Tatra 77 A ročníku 1936 s přepážkou za řídicím a shrnovací střechou Webasto

vostní hmotnost kolem 1750 kg. Pod víkem v zaoblené přídi měla palivovou nádrž o objemu 80 l a vodorovně nad sebou uložena dvě náhradní kola. Prostor pro zavazadla byl jen vzadu, za opěradlem zadního sedadla. Vzhledem k velkorysému vnitřní šířce karoserie byl vůz označován jako šestimístný, se třemi místy na předním i na zadním sedadle.



Podle dobového prospektu dosahovala Tatra 77 maximální rychlosti 150 km/h a spotřebovala 14 až 16 l lihobenzinové směsi a 0,3 až 0,4 l oleje na 100 km. Při rychlosti 100 km/h točil osmiválec na nejvyšší rychlostní stupeň 2720 min⁻¹.

Základní cena vozu byla stanovena na 98 000 Kč, za příplatek továrna nabízela například shrnovací střechu Webasto. V letech 1934 a 1935 byla vyrobená celkem stovka automobilů Tatra 77, z nichž každý byl vlastně solitérem a v řadě detailů se odlišoval od svých sourozenců. Výrobce zdůrazňoval, že „sedmdesátmičky“ jsou montovány ručně a s největší pečlivostí.

Pro sezónu 1936 byla v roce 1935 připravena lehce modernizovaná Tatra 77 A. Dostala osmiválec s vrtáním zvětšeným ze 75 na 80 mm (zdvih 84 mm zůstal zachován), který z objemu 3376 cm³ dával výkon 70 k (51,5 kW) při 3500 min⁻¹. Byl osazen dvojitým karburátorem a nově opatřen chladičem oleje.

Podvozek s nezávislým zavěšením všech čtyř kol odpružených vpředu i vzadu příčným listovým perem měl centrální mazání, jež aktivoval řidič zvláštním pedálem.

Také Tatra 77 A si zachovala dřevěnou kostru karoserie. V přídi měla palivovou nádrž s objemem zvětšeným na 90 l, nad ní byla dvojice náhradních kol. Skromný za-

V negligé: dřevěná kostra karoserie Tatra 77 A na snímku z továrního dvora



TATRA 77a

V prospektu na Tatra 77 A figuroval i snímek s prezidentem dr. E. Benešem

vazadlový prostor o objemu 0,25 m³ byl opět za opěradlem zadního sedadla. Sedadla mohla být potažena pravou kůží nebo látkou podle výběru zákazníka, za příplatek výrobce nabízel nad opěradlo předního sedadla přepážku s posuvným oknem a shrnovací střechu Webasto, jež tentokrát zabíhala až nad zadní sedadla.

Při nezměněném rozvoru náprav 3150 mm povyrosla Tatra 77 A do délky na 5400 mm a připravená k jízdě vykazovala hmotnost 1800 kg. Podle továrních údajů dokázala vyvinout největší rychlost 150 km/h, přičemž spotřeba paliva i oleje byla prakticky stejná jako u její předchůdkyně. Kromě dvou hlavních světlometů měla Tatra 77 A uprostřed přídi ještě třetí, dálkový reflektor. Podle dobového prospektu jej řidič mohl dále elektromagneticky ovládat, takže při zclonění obou hlavních světlometů dálkový reflektor osvětloval levý okraj silnice. Připomeňme, že až do března 1939 se u nás jezdilo vlevo.

Automobily Tatra 77 A, jejichž základní cena byla stanovena na 101 000 Kč, se v malých počtech vyráběly do jara 1938. Celkem jich vzniklo asi 150. ■

Proudnicová elegancie ročníku 1936: Tatra 77 A opatřená trojicí světlometů