

Na úvod si dovoluji citovat výrok Waltra Gropuse, známého architekta a ve své době ředitele Bauhausu, (umělecko průmyslové školy), který se zasloužil o vznik karoserie automobilu Adler Standard V8. Cituji: „Moderní vůz musí být technicky dokonalý, krásný a levný. Toho může být dosaženo pouze prolnutím rozhodujících technických, výtvarných a ekonomických parametrů.“ (Das Neue Frankfurt 1931).

Nepočítáme-li pokusy Rumplerovy a experimentální účinkování Paula Jaraye nebyly tyto myšlenky dlouho v popředí zájmu. Nerad bych také pominul příspěvky renomovaných architektů své doby, kteří se ve svých návrzích snažili skloubit funkční a estetické nároky a pojmut tak automobil v jiném pohledu než tomu bylo do té doby.



Dřevěná kostra karoserie T 77 je unikátní dílo. Ta na fotografiil je z časů sériové výroby

„Sedmasedmdesátka“

Počátkem třicátých let se objevuje v Kopřivnici Erich Uebelacker, kterého Hans Ledwinka pověřuje vývojem aerodynamicky vhodného vozu. V součinnosti s Paulem Jarayem se tehdy objevily první návrhy karoserie využitelné pro podvozek Tatry 57, které však nenadchly ani jednoho z aktérů. A tak se objevuje další návrh, který sice zůstává ve stádiu prototypu, ale vstupuje do historie - Tatra V 570.

Tento projekt je připravován v souladu s přesvědčením E. Uebelackera a Ledwinky Juniora. Dle jejich názoru bylo nutné funkční aerodynamickou karoserií vyvíjet současně s novým vozem jako samostatný koncept, ne jako dříve stavět karoserii na existující model.

Snad jediné co tomuto ideálu vytýkal Hans Ledwinka bylo to, co měl jako ekonomicky myslící člověk stále na paměti, komplikované využití takového vozu, ve stavebnicovém systému založeném na principu podvozkové skupiny Ledwinkovy koncepce.

Současné se chci se čtenáři podělit o další nepříliš publikovanou skutečnost. Paul Jaray nebyl nadšeným spolupra-

covníkem, ale spíše brzdou a ekonomickým úskalím projektu.

Něbyl totiž výrobcem automobilů, ale ředitelem akciové společnosti pro patenty a vynálezy v Luzernu.

Díky této funkci pečlivě střežili své patenty a Luzernská kancelář se při realizaci těchto projektů nedala obejít.

nismu, na logice funkcí, vnitřní pravdivosti, neotřelém, funkci odpovídajícím zpracování všech částí směřujících k vytvoření dokonalého technického organismu“.

Premiéra Tatry 77 byla bombastická. Abychom dokázali posoudit tehdejší přínos tohoto konceptu pro vývoj automobilů vůbec, museli bychom se přenést myšlenkově do té doby. Bohužel to není možné, protože člověk i bezděky stále konfrontuje historii se skutečností.

Proto se lehce může stát, že tu a tam zapomeneme na to, v jaké době tyto vozy vznikaly a jak trnitá byla cesta, kterou se technický pokrok ubíral.



Setkání na Grimsel-pass. Sedmdesátsedmička s bernskou SPZ mezi archaicky vyhlížejícími konkurenty



Původní foto jednoho z prototypů

Nakonec však došlo k dohodě a plodnému využití těchto patentů. A tak musím dát opět zapravdu slovům W. Gropuse, neboť jeho výrok se náramně hodí k připravovanému prototypu T 77.

„Mira krásy automobilu nezávisí na přídavcích, ale na harmonii celého orga-

Vraťme se však do roku 1933, kdy se v evidenčních záznamech objevuje poprvé pod číslem V-578 (vývoj) ze dne 19. května Tatra s označením T 77.

Nebudu příliš rozebírat kontroverzní zápisy v prodejní knize, kde se vyskytují čtyři vozy s čísly motorů 201502 -



Impozantní pohled na přední část vozu vzbuzuje respekt

201505, přítom pro výstavu v Berlíně byl údajně určen vůz č. 15315, zápis byl pořízen 12. 10. 1933.

Je však nesmírně zajímavé, že nejen denní tisk, ale i původní fotografie jsou důkazem toho, že prototyp se proháněl



již v pozdním létě po cestách i necestách, aby fascinoval nejen svým tvarem. Všechno se odehrálo v roce, kdy dochází k přemístění konstrukční kanceláře do Prahy - správní budovy Ringhoferových závodů a v Kopřivnici a Studénce zůstávají pouze okleštěná



Luxusní interiér je náročný na řemeslné zpracování



detašována pracoviště. V souvislosti s vývojem tohoto vozu je zajímavé sledovat jak vznikaly různé skazky doplněné zaručenými informacemi pamětníků o tom, jak Ledwinka projektu nepřál a jak si Uberlacker zachránil kůži tímto projektem. Je pravdou, že Hans Ledwinka nebyl vždy oblíben. Zejména u té části „prostého lidu“ tvořícího hodnoty poněkud u džbánku zlatavého moku. Proto o něm kolovaly různé zvěsti, stejně jak kdysi o zakladateli tovární výroby Ignáci Schustalovi, který neměl také příliš v lásce skupinu vlažně pracujících zaměstnanců, holdujících mámivému moku. Proto se dnes nesmíme divit, že mnoho poznatků má i toto zbarvení.

Co se týče aerodynamických vozů a zejména T 77, lze najít docela seriózní informace i v patentových knihách, kde se většinou musí říkat pravda, něco o tom vím.

Nebudu Vás dále trápit notoricky známými technickými údaji, které jsou

docela dobře rozvinuty v samostatné publikaci Aerodynamické vozy Tatra, která vyšla nejen česky, ale také anglicky, ale poštělím se s Vámi o zážitek z posledního setkání s tímto automobilem, které bývá vždycky svátkem, neboť počet dochovaných exemplářů, počítáme-li i torza nepřekročí jistě dvacítku.

Jeden z exemplářů T 77a byl totiž právě dokončen a John Long zákazník z USA netrpělivě očekával jeho převzetí, aby nezmeškal avizovanou výstavu v zámoří, kde na tento dozajista exotický vůz čeká přípravný piedestal. Jeho prvním majitelem byl ing. Hugo Lánský z Nového Jičína a vůz byl vyroben 2. 2. 1938.

Renovace stejně jako převozu vozidla se ujala firma RS Servis z Mniší u Kopřivnice.