

Foto Zemene

Hätte es in der seligen Österreich-Ungarischen Monarchie so viele gute Politiker wie Autokonstruktoren gegeben, würde sie – möglicherweise – noch heute existieren. So kommt es nun, daß man die Politiker schon vergessen hat, während man noch immer über Männer wie Hans Ledwinka, Ferdinand Porsche, Hans Nibel oder Vittorio Jano, den in Ungarn geborenen früheren Alfa Romeo-Konstrukteur, spricht. Eingestehen muß man aber auch, daß Autofabriken, die sich auf dem Gebiet dieser seligen Monarchie befanden, den Konstrukteuren ziemlich viele Möglichkeiten gaben, deren oft ungewöhnliche Geistesresultate zu verwirklichen. Manchmal sogar ohne Rücksicht auf kommerzielle Bedenken . . . und sagen wir es offen, daß die 1930–1931 entwickelten V-12-Zylinder Luxuswagen von Tatra und von Walter in der Tschechoslowakei kaum viel mehr als Repräsentanten technischen Könnens waren und keinesfalls in der damaligen Depression zu geschäftlichen Erfolgen hätten führen können.

Zweifellos bedeutet eine derartige Konstruktion Prestige für den Konstrukteur, die Marke und das Herstellungsland und es ist der Traum vieler Konstrukteure, in Form eines derartigen Luxusautomobils ihre Ideen verwirklicht zu sehen. Wie es auch Ettore Bugatti mit seinem „Royale“ oder Daimler-Benz mit dem „Großen Mercedes“ taten . . . und während Hans Ledwinkas Tatra Typ 80 in kaum größeren Stückzahlen wie der „Royale“ gebaut wurde, sorgten gewisse Regierungen doch dafür, daß der große Mercedes höhere Produktionszahlen erlebte. Einer der Kunden des zwölfzylindri-

gen Tatra war der Gründer der Jawa-Motorradwerke, Ing. Frant. Janecek, der in den dreißiger Jahren auch den „Meisterklasse“ der Auto-Union unter Lizenz in der Tschechoslowakei baute und, wie er einmal meinte, mit dem großen Tatra das beste Auto der Welt besaß.

Es läßt sich schwer sagen, ob Hans Ledwinka seinen Tatra Typ 80 je voll entwickelte, doch wurden an ihm zwischen 1930 und 1933 mehrere Veränderungen vorgenommen und man könnte fast sagen, daß „alle 80er Tatra gleich waren“ . . . außer daß einer anders aussah als der andere! So wurde 1931 ein et-



Tatra Typ 80 Fahrgestell

was zugespitzter Kühler eingeführt, während die ersten Versionen noch einen Flachkühler besaßen . . . eine Konstruktion, wie wir sie bereits 1926 beim 1950 ccm 6-Zylindertyp 17 in ähnlicher Form vorfanden.

Wie dieser, war Ledwinkas 12-Zylindertyp 80 wassergekühlt und nicht, wie man bei Ledwinka und Tatra erwartet hätte, mit Luftkühlung versehen. Der V-Motor hatte 6.000 ccm bei 75 mm Bohrung und 113 mm Hub und entwickelte bei nur 2500 U/Min. vorerst 100 PS, später 110 bis 115 PS. Keinesfalls ein tempera-

Der



80

Konstrukteur :

Hans Ledwinka

Motor :

6-Liter V-Zwölfzylinder
100 PS bei 2 500 U/min.
Wasserkühlung

Fahrgestell :

Zentralrohrrahmen mit verschraubtem Motorgetriebeblock. Vorne Federung mittels Querblattfedern ohne Achse; hinten Pendelachse mit Querblattfedern.

Gewicht ohne Karosserie :
1 200 kg.

Höchstgeschwindigkeit :

150–160 km/h.

Preis :

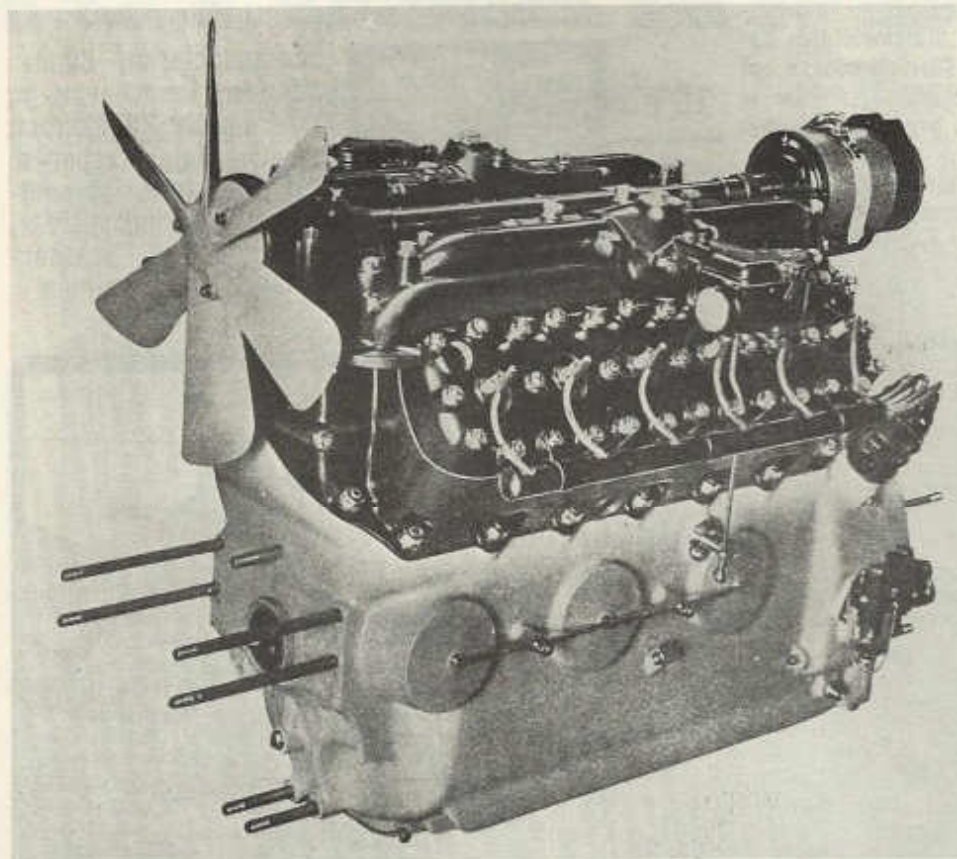
Komplette Limousine 1931/32:
28.500–30.000 RM

mentvolles „Rassepferd“, sondern ein ausgesprochenes Luxusautomobil mit einem weichen Motor, der den karosseriert fast 2 Tonnen wiegenden 80er selbst im direkten Gang im Schildkrötentempo fortbewegte . . . um gleich darauf ihn auf 100 und mehr km/h zu bringen. Offiziell wurde die Leistung mit 23/100 PS

angegeben, wobei es sich bei den 23 um Steuer-PS gehandelt hat. Bemerkenswert war die Pleuelanordnung, zumal die gegenüberliegenden Pleuel beim 65grädigen V-12-Zylindermotor nur einen (gemeinsamen) Zapfen besaßen. Ungewöhnlich auch die Ventile, die waagrecht angeordnet waren. Das Kurbelgehäuse war aus Silumin, die perfekt belancierte Kurbelwelle achtfach gelagert. Der Motor hatte zwei Zenith-Ver-gaser und abnehmbare Zylinder-



Der hochmoderne Zentralrohrrahmen des Tatra 80



6-Liter V-12-Motor des Tatra 80

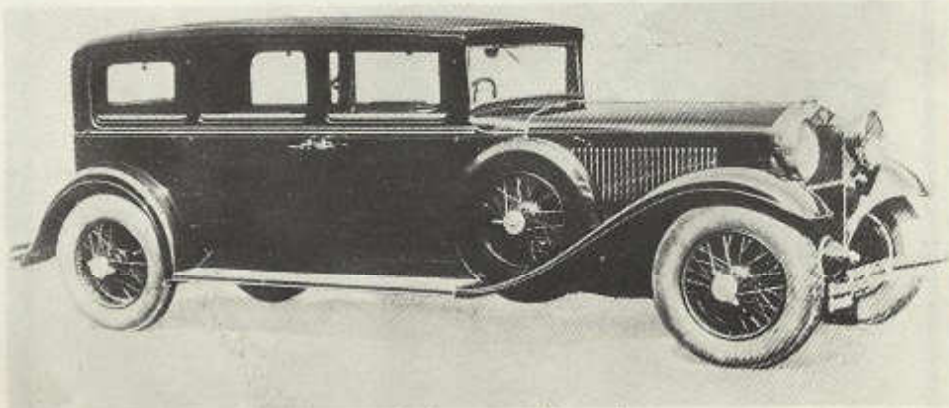
köpfe. Im angeblockten Vierganggetriebe gab es den dritten Gang als Direkten und den vierten als Schnellgang, wobei der große Zwölfzylinder auf 130 km/h kam.

Noch einmaliger als der neue Tatra-Motor war das Fahrgestell, zumal Hans Ledwinka auch hier das von ihm seit 1923 eingeführte Zentralrohrfahrgestell benützte. Eine sensationelle und ungemein fortschrittliche Konstruktion, bei der es kein „normales“ Fahrgestell mehr gab. Und dazu noch Schwingachsen und zahlreiche andere Feinheiten, die die meisten anderen damaligen Konstruktionen nicht aufwiesen. Darunter die achslose Aufhängung der Vorderräder mittels Querblattfedern, die Schraubenspindel-Einzelradlenkung u. a. Zu allem kam die hohe Qualität und Verarbeitung aller Teile; für Hans Ledwinka gab es in konstruktiver und qualitätsmäßiger

Beziehung keine Kompromisse. Das Beste war oft nicht gut genug für diesen großen Könner! Ja, als er diesen zwölfzylindrigen Typ 80 schuf, dachte er gleichzeitig an den sechszylindrigen 3400 ccm Typ 70, den man ohne Schwierigkeiten oder Veränderungen in das Fahrgestell des 80er – und auch umgekehrt na-

türlich! – einbauen konnte. Dieser sechszylindrige OHC-Motor hatte 60 PS bei 2500 U/Min. und war auch billiger als der 12-Zylindertyp, doch konnte er keine Löcher in die Wände schlagen. Vor allem deshalb nicht, weil die Karosseure viel zu schwere Karosserien auf das Fahrgestell setzten und dem Leistungsgewicht einen anständigen „Knacks“ gaben. Ganz abgesehen davon, konnten sich die Wenigen, die diesen Typ hätten erwerben können, meistens auch den 12-Zylinder Typ 80 leisten und so blieb dieser Sechszylinder kein Verkaufserfolg.

Der 12zylindrige Tatra blieb natürlich auch ein ganz exklusiver Wagen, ein Auto, das nicht nur repräsentativ wirkte, sondern auch leicht und angenehm zu fahren war. Im Gegensatz zu ähnlichen Repräsentationsautomobilen, die oft schön und elegant aussahen, aber Fahreigenschaften hatten, die viele Wünsche offen ließen. Hans Ledwinka war ein Mann der Praxis, ein Mann, der in jeder Beziehung von unten anging. Seine Konstruktionen waren eigenwillig, aber wie die Praxis bewies, sehr gut und modern. Bedauerlich eigentlich, das man seinen 12-Zylinder Tatra Type 80 nicht in größeren Stückzahlen verkaufen konnte; bedauerlich, daß zu wenig ausländische Kunden mit dem entsprechenden Geld nicht diese hervorragende Konstruktion der Tatra-Werke in Nesselsdorf – jetzt Koprivnice in der Tschechoslowakei – kannten. ET.



V-12-Zylinder Tatra Limousine