

Tatra 77

slaví kulatiny

FRANTIŠEK JAKUBEC ML.



Hodně štěeestí zdráaaavíi, hodně štěeestíi zdráavíi, hodně štěeestíi, miláaa Tatro 77, hodně štěeestíi zdráavíi!

Draží účastníci naší oslavy, rád bych po-
blahopřál naší 90leté babičce, která právě
v tomto měsíci slaví své výročí oficiálního
představení, aby si zachovala svěžest, od-
vážnost a mladost a stále dělala všem obdi-
vujícím v muzeu a na dalších místech radost.
A při této krásné příležitosti (ale jistě..., na
dortu si již můžete začít pochutnávat) bych
rád lehce zmínil zrod a život našeho jubilanta.

Technické údaje

Tatra 77:

- Délka: 5 130 mm
- Šířka: 1 700 mm
- Výška: 1 500 mm
- Rozvor: 3 150 mm
- Světlná výška: 220 mm

• Motor: osmiválcový do
V s rozvodem OHV, vzduchem
chlazený

• Objem: 2 969 cm³

• Výkon: 60 koní (44 kW) při 3
500 ot/min

• Hmotnost: 1 700 kg

• Maximální rychlost: 145 km/h

• Spotřeba: 14–16 l/100 km

Tatra 77a:

• Délka: 5 410 mm

• Šířka: 1 700 mm

• Výška: 1 500 mm

• Rozvor: 3 250 mm

• Světlná výška: 220 mm

• Motor: osmiválcový do
V s rozvodem OHC, vzduchem
chlazený

• Objem: 3378 cm³

• Výkon: 75 koní (55 kW) při 3
500 ot/min

• Hmotnost: 1 800 kg

• Maximální rychlost: 150 km/h

• Spotřeba: 14–16 l/100 km

Za oficiální
datum asi mů-
žeme považovat
5. březen roku
1934, kdy byla
naše milá babička
představena na
pražském auto-
salonu. V březnu
téhož roku byla
provedena před-
váděcí jízda pro
novináře a dovo-
líme si zde cito-
vat Viléma Heinze,
šéfredaktora
časopisu Motor
Journal, který
napsal: Tatra typ
77 je senzací, co
do konstrukce,
vzhledu i výkon-
nosti, ale není
senzací z nebe
spadlou, nýbrž
logickým pokrač-
čováním cesty,
na níž se v Tatře
dali před třinácti
léty. Ideovým

základem jest: automobil je or-
ganismus, který se pohybuje na
rozhraní země a vzduchu, který

je vzduchem do té míry ovlivňován, že při
stoupající rychlosti je převážná většina mo-
torového výkonu pohlcena a zničena od-
porem vzduchu. Konstatuji prostě, že vůz
docílil a držel rychlost 145 km/h, že má
úžasnou ovladatelnost, že jede zatáčkami
tempem přímo nesmyslně rychlým a při-
tom bezpečně, že na každé silnici jen pluje.
Ale hlavní je: není druhého vozu, v němž by
rychlosti nad 100 km/h byly tak příjemné
a dávaly pocit takové bezpečnosti. Je to po-
cít úplného odpoutání od země, co tento
vůz činí více než automobilem, vozidlem,
pro které bude třeba hledat nové jméno.
Vůz, který otevírá nové perspektivy kon-
strukci i automobilové praxi.

U dnešních aut není žádný problém do-
sahovat rychlosti 145 km/h a výš. Tehdy to
však bylo něco neuvěřitelného. Zejména
proto, že díky aerodynamickému tvaru stačil
pro pohon motor s nižším výkonem a spo-
třebou (i když – tehdejší spotřeba se prý
pohybovala mezi 14 až 16 l/100 km). Ale hlav-
ně našemu oslavenci nemůžeme upřít jedno
významné prvenství – jedná se prý o první
sériově vyráběný aerodynamický automobil
na světě. Sice v té době již nějaké takové
automobily existovaly a tehdejší sériová vý-
roba byla spíše ruční výrobou, ale i tak si
naše babička jistě zaslouží toto prvenství.

Jak píše Vilém Heinze o odporu vzdu-
chu, který pohlcuje velkou část energie mo-
toru. Tatra 77 měla součinitel odporu 0,36
a novější verze 77a dokonce pouhých 0,21!
(sice to prý měřili na zmenšeném modelu,
ale stejně!). Pro drobné porovnání – Škoda
Enyaq iV má součinitel odporu 0,257.

Konstrukční umění vzduchem chlaze-
ný motor dozadu. Díky tomu odpadlo ve-
dení potrubí a výfuku pod podlahou. Naše
drahá babička po několika testech na pro-
totypech dostala trojdílné okno, kdy kratší
boky byly lehce sklopené. To proto, že teh-
dy neuměli vyrábět zahnuté sklo v jednom
kuse. Automobil uvezl 5–6 pasažérů a vel-
ká pozoruhodnost – jeden z prototypů měl
dokonce umístěn volant uprostřed. Tatra
77 a 77a byla v letech 1934–1938 vyrobena
v počtu 255 kusů a odstartovala celou éru
aerodynamických tatrovek (nesmíme opo-
menout hned následnou verzi 87, se kterou
naši cestovatelé Zikmund a Hanzelka objeli
velký kus světa!). Také nesmím zapomenout
u naší oslavenkyně zmínit, že její vylepšená
verze 77a dostala prostřední světlomet. Ten
se stal jasným poznávacím znakem několika
dalších tatrovek, i když z dnešního pohledu
působí možná lehce výstředně.



Foto: kitmasterbloke, Foto_Hilarmont - wikipedia.org



QR Platba

Časopis Tarsicius dostává každý zájemce, náklady na vydávání jsou hrazeny z dobrovolných darů. Podpořte prosím časopis Tarsicius na účtu 2200032524/2010. Náklady na jedno číslo odpovídají 55 Kč. Za všechny dary srdečně děkujeme.