

# Výstava

## Hansi Ledwinkovi na počest

V kopřivnickém technickém muzeu byla 27. března zahájena výstava věnovaná slavnému konstruktéru Hansi Ledwinkovi, jehož největší úspěchy, ale i prohry, byly spojeny s automobilkou Tatra. Ačkoli se svým přínosem automobilové konstrukci postavil po bok největším konstruktérským osobnostem všech dob, jeho jméno u nás zůstává upozadováno. Jedná se zřejmě o další z odkazů předchozího režimu, stojícího na lži, podlosti, diletanství a lenosti vytvářet a ověřovat osobní názor. Stačilo vykonstruované, soudružské obvinění z kolaborace a Ledwinka se stal pro náš národ tabu. Ocenit je tak třeba každou snahu, jež Ledwinkovo jméno rehabilituje a připomene nám, jak významné osobnosti mezi námi jsou a byly.

Autor: Jiří Duchoň  
Foto: autor

Výstava sestává z pětadvaceti panelů, rozvěšených na zdech v první části muzea, tedy v těsné blízkosti Presidenta. Panely kombinují zajímavě pojatou grafiku s kopiemi dobových materiálů a trojazyčné vyprávění o Ledwinkově životě. Výstava potrvá do konce letošního srpna a lze ji doporučit každému, koho historie automobilizmu a značky Tatra zajímá. Poutavé informace zde nalezneme i ten, kdo si dosud myslel, že o Ledwinkovi už všechno zná. Nechme však hovořit Radima Zátópka, kurátora této výstavy.

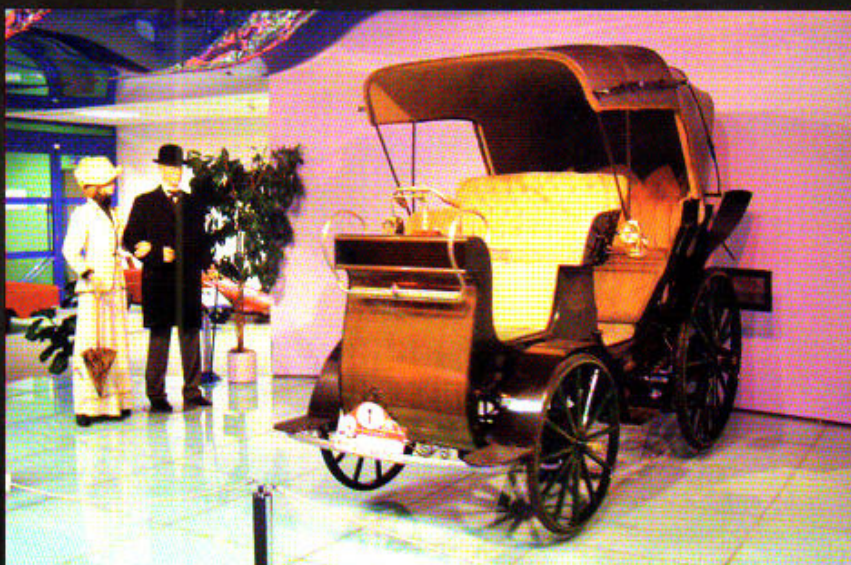
„Až na vyjimku lidí, kteří se přímo zajímají o techniku, automobilizmus nebo automobilové veterány, zůstává jméno Hans Ledwinka naprosto neznámým pojmem. Příčinou je poválečná persekuce spojená se žalářem a následným záměrným zamlčováním jeho zásluh ve vývoji a produkci automobilů v Tatře Kopřivnice. I přes skutečnost, že byl v roce 1992 plně rehabilitován a jeho osobnost byla v roce 2007 umístěna v síni slávy automobi-



lových konstruktérů, jeho jméno dodnes nenajdete v žádné učebnici a stále zůstává neznámou osobností. Snažili jsme se vytvořit výstavu, která by se vymkla klasickému pojetí a oslovila tak spíše mladou generaci. Vytvoření grafického zpracování jsme nabídli soukromé umělecké škole AVE ART z Ostravy, kde jsme slovním zadáním nastavili podmínky a naše představy o výstavě a žák, který se nejlépe střelil do našich představ, pak zpracoval celou výstavu, kterou jsme pak společně dotáhli do konce. Výstava v Technickém muzeu Tatra bude doplněna exponáty z vlastních sbírek, které budou fyzickou demonstrací toho, o čem vypovídají výstavované panely. Je součástí expozice, takže se na ní vztahuje běžné vstupné do Technického muzea. Do budoucna projevilo zájem o putovní výstavu několik institucí a muzeí, a to včetně zahraničních, termíny jednotlivých výstav budou postupně dávány na vědomí veřejnosti.

### Ze života Hanse Ledwinky

V rakouském Klosterneuburgu se památného dne 14. února 1878 narodil Antonu a Leopoldině Ledwinkovým syn Hans. Zcela jistě nikdo netušil, že na svět přišel budoucí geniální konstruktér a průkopník automobilové techniky. Jako by mu





však osud předurčil, své první poznatky začal získávat roku 1892 u svého strýce ve Fünfhausu, kde se učil zámečnickému řemeslu. O pět let později již završuje studium na Průmyslové škole ve Vídni a ještě téhož roku, ve svých 19 letech, nastupuje do kopřivnické vozovky. Zde působí coby zámečnický při stavbě prvního automobilu ve střední a východní Evropě, automobilu „Präsident“. Takto má možnost nahlédnout poprvé do odvětví, jež svým působením během následujících let zásadně ovlivní. V roce 1899 spolukonstruuje nový typ převodovky a tohoto úkolu se ujme na výbornou. O rok později je pověřen tvůrčí spolupráčí na projektu prvního závodního automobilu pro automobilového nadšence a mecenáše barona Theodora Liebiega. Snad i díky jeho schopnostem byl vůz postaven za neuvěřitelných 5 měsíců.

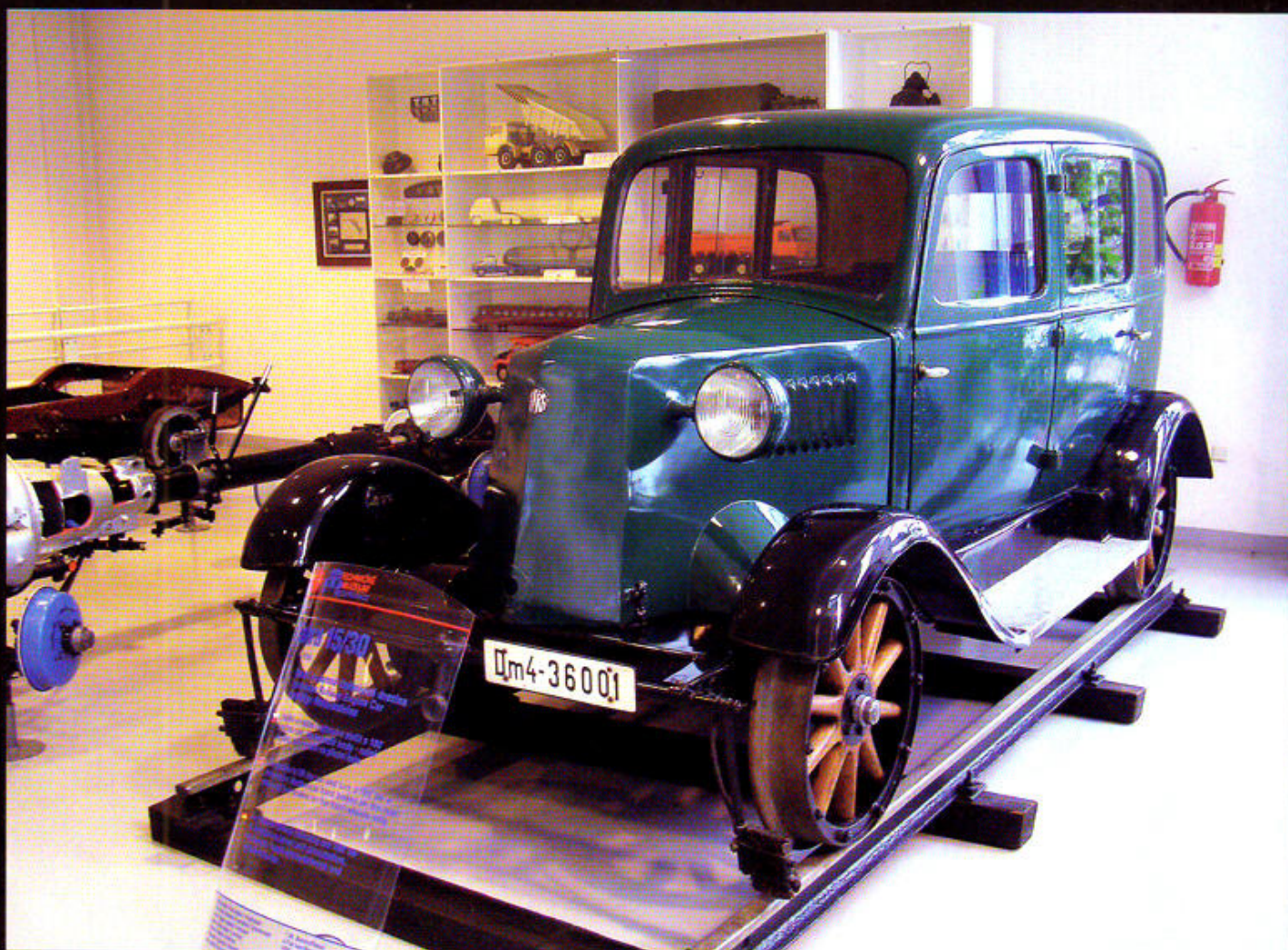
Firma Max Friedman se sídlem ve Vídni získává Ledwinku v roce 1902. Zde coby konstruktér pracoval na prvním motorovém voze s brzdami na všechna čtyři kola! Avšak již o tři roky později je povolán zpět do kopřivnické továrny jejím ředitelem Hugo Fischerem, aby získal post konstruktéra a přímý vliv na vývoj a výrobu vozidel. Výsledkem těchto událostí jsou pak vůz typu S (který vzniká potají bez vědomí ředitele Fischera) a uplatnění





V roce 1916 však již podruhé odchází Ledwinka z Kopřivnice, příčinou jsou neshody s vedením pramenicí z rozhodnutí využít kapitálové účasti na výstavbu výrobní haly pro kolejová vozidla. Opět odchází do Rakouska a působí zde pět let ve firmě STEYR. Ziskává zde post ředitele automobilky. Protože se však kopřivničtí rozhodli pro výstavbu nové vozovky a hledají šéfkonstruktéra, Ledwinka se vzdává postu ve STEYRu a vrací se do svého původního působiště. Firma, která začíná být známá pod jménem Tatra, začíná v průběhu dvacátých let uvádět v život geniálně jednoduchou a jednoduše geniální Ledwinkovu koncepci, později a dodnes také známou a užívanou jako tatrovácká koncepce.

Ledwinkových návrhů na tomto voze. Za zmínku stojí jistě monoblok převodovky se čtyřválcovými a šestiválcovými motory, které jsou také jedněmi z prvních SOHC návrhů. Následuje opět jeho konstrukční dítě, a sice typ T a typ U, vůz s brzdami na všechna čtyři kola.



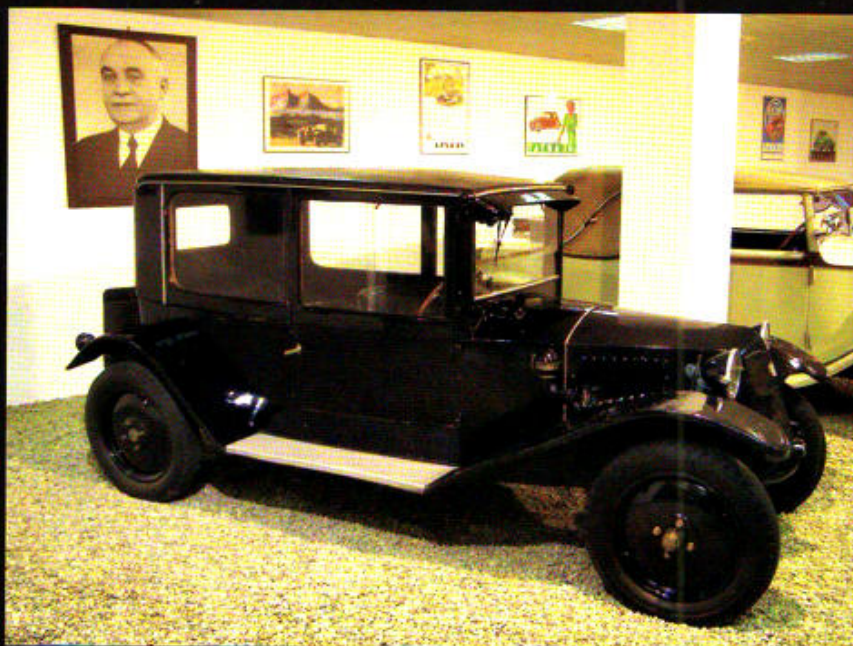


Jedná se o spojení dvou doposud nepříliš obvyklých technologických prvků – vzduchem chlazeného motoru a centrální nosné roury s výkyvnými polonápravami. Takto roku 1923 vyrazil na cesty a dobyl Evropu lidový automobil Tatra 11, jenž byl vpravdě hitem mezi obyčejnými lidmi, kteří potřebovali spolehlivý a nenáročný vůz. Jedenáctka se proslavila především díky svým obdivuhodným výkonům při automobilových závodech, za zmínku stojí jistě její účast v závodech Targa Florio či při Velké Ruské jízdě v roce 1925, kdy Tatra reprezentoval slavný Josef Veřmiřovský. Tatra 11 úspěšně absolvovala trasu v délce 5300 km bez jediné poruchy. Přijela si pro vítězství ve své kategorii a navíc byla oceněna za vynikající parametry spotřeby.

Po Tatře 11 přichází mladší sestřička s brzdami na všechna čtyři kola, dvanáctka, která v roce 1931 absolvovala cestu z Alexandrie do Kapského města, aby světu demonstrovala vpravdě „železnou“ páteř, výhody vzduchem chlazeného motoru či jeho celkovou odolnost. Z této koncepce vyvěrají všechny další následovnice se silnějšími motory a větší průchodností v terénu. Namátkou lze jmenovat Tatru 30, 57 – neboli slavnou Hadimršku, 75 a další

5. března 1934 je veřejnosti předvedena Tatra 77, představitelka jednoho z nejslavnějších období kopřivnické automobilky. I ona nese rysy a charakteristiky Ledwinkových myšlenek. A jak praví pořekadlo cosi o jablku, které nepadá daleko od stromu, tak i Ledwinkův mladší syn Erich již v této době pracuje na postu konstruktéra a vývojového inženýra. V průběhu druhé světové války zůstává Ledwinka ve vedení Tatry, k tomuto období se pojí mnoho projektů spojených právě s dodávkami pro německou armádu. Jmenujme například velmi zajímavé aerosaně Tatra V 855, tankový osmnáctiválcový motor V 955 či legendární Tatra 111, jejíž poválečný úspěch slouží dodnes jako důkaz správnosti použití Ledwinkovy koncepce u nákladních vozidel. Po tomto nešťastném období je „za odměnu“ souzen a internován v Novém Jičíně, odkud paradoxně také ještě radil a pomáhal stávajícím tatrováckým konstruktérům při vývoji vozu T600 Tatrplan.

Po skončení internace odchází Dr. Ing. h. c. Hans Ledwinka nejprve do svého rodiště Rakouska, aby se později usadil ve své rezidenci v Mnichově. Odsvazu německých inženýrů (VDI) v roce 1952 ob-



držel čestné vyznamenání. A v roce 1961 mu byl rakouským prezidentem udělen čestný kříž I. třídy za vědu a umění. V Mnichově pak zůstává v pozici inženýra konzultanta až do své smrti v roce 1967.

Připomeňme si tedy ještě jednou, že to byl zejména tento muž, kterému Tatra vděčí za neuvěřitelné úspěchy v minulosti. Namátkou lze jmenovat návrhy centrální nosné roury, výkyvných poloos, vzduchem chlazeného motoru či aerodynamického vozu. Více než 40 let, které spojil s kopřivnickou továrnou, jemu i Tatře přineslo světový věhlas na poli automobilového průmyslu. V roce 2007 se Hansi Ledwinkovi dostalo cti v podobě umístění do síně slávy světových automobilových konstruktérů v Ženevě. Stalo se tak z iniciativy holandského Tatrklubu a za přispění všech, kteří osobnost Hanze Ledwinky s úctou předvádějí veřejnosti dodnes.”

