

HANS LEDWINKA



“Αν στη μουσική υπάρχουν οι Μότσαρτ, Μπετόβεν, Λιστ Χάουντν και Χαϊντελ τότε στη μηχανολογία υπάρχουν οι Μπουγκάτι, οι Τζάννο, οι Πόρσε και οι Λάντνικα.

“Ο Τάκης Πιρπιρής γράφει για την μεγαλοφυΐα απ’ την Αυστρία.



Το πρώτο Τάτρα, το θρυλικό T1. Ένα μινιμάλις αυτοκίνητο που άποκα κυκλοφορεί στους δρόμους της Κεντρικής Ευρώπης. Κέρδισε το «Κύπελλο Διαφών Αυτοκινήτων» στους αγώνες των Αυστριακών Άλπεων το 1924 και κατόπιν με διάφορες διαφορές βελτιώθηκε διαρκώς στο Τάτρα φλόριο του 1925.

Κυττάζοντας πίσω στην ιστορία του αυτοκινήτου, δεν θ’ αργήσω κανείς να διαπιστώσω ότι υπήρξαν άνθρωποι - μεγαλοφυΐες, που ανεγνωρίστησαν πολύ λιγότερο απ’ ό,τι έπρεπε. Είναι φαίνεται μοιραίο, όπως συνέβη με μουσικούς, ζωγράφους, συγγραφείς, να συμβαίνει και με τους καλλιτέχνες της μηχανολογίας. Και πριν γελάσετε ειρωνικά με την παρομοίωσή του Μπετόβεν με τον Μπουγκάτι, συγκρίνεται αντικειμενικά τα δημιουργήματά τους. “Αν μή τι άλλο, θα βρῆτε την φλέβα της μεγαλοφυΐας να υπάρχουν και στους δύο.

Πριν από λίγο καιρό διαβάσατε την μεταλλοκλιτική ιστορία του Έρνεστ Χένρυ. Σήμερα θα διαβάσετε για μια άλλη μορφή, πολύ πιο λαμπρή, πολύ πιο μεγάλη. Τον Χάνς Λέντνικα.

Ένας άνθρωπος, που δεν σχεδίασε μόνο μηχανές ή μόνο ασασί. Σχεδίασε αυτοκίνητα ολοκληρωμένα, και λέγοντας «ολοκληρωμένα» εννοούμε ότι ακόμη και στην παραρική λεπτομέρεια του φινιρίσματος εσήμασε μια επανάσταση που τώρα, το 1971, είναι ένα από τα «κατεστημένα» της κατασκευής αυτοκινήτων.

Ένας άνθρωπος, που σχεδίασε αυτοκίνητα αγώνων, εμπορίου, φορτηγά, τάνκς, έγκυθα με μηχανές και πολλά - πολλά άλλα.

Ένας πραγματικό δια παράλληλο με τον Φερδινάνδο Πόρσε και, ως μιας επιτραπῆς ή «Ιερουσαλίμ», πιο λαμπρό!

Και όμως, ο Χάνς Λέντνικα πέθανε στην αφάνεια για το πλατύ κοινό του αυτοκινήτου.

Η μεγαλοφυΐα του, το τόσο μεγάλο έργο του δεν βρήκε κανέναν να το καταγράψει, να το δώσει στον κόσμο. Όλοι μίλησαν για τον Μπουγκάτι, για τον Πόρσε, για τον Τζάννο. Ο Κόταλεν και πιο παλιά ο Πόρροϊ ή ο Μπέντλεϊ μνήθηκαν α-

νά όλους. Σήμερα, με τον διαφορετικό τρόπο σκέψης και με τα μέσα επικοινωνίας, όλοι μας έχουμε ακολουθήσει από κοντά τις μελέτες του Ίσσιγάνη ή του Τζιακόζο. Σύμφωνα, το αξίζουν.

Όμως, ποιός είναι ο Λέντνικα; Καμείς δεν ξέρει.

Ο Λέντνικα ήταν ένας άνθρωπος τοποθετημένος πάνω από πολιτικές ιδέες και πάθη. Ένας άνθρωπος άφοβος στην εξέλιξη της μηχανής και τίποτα άλλο. Κι όμως, επειδή έτυχε να δουλεύει στην Τσεχοσλοβακία με το Ζόρι για λογαριασμό του Χίτλερ, όπου την είχε καταλάβει, θεωρήθηκε εγκληματίας πολέμου, όπως και ο Πόρσε, και έμεινε έξω χρόνια στην φυλακή, σπίζοντας, από το 1945 μέχρι το 1951, που θγήκε σε ηλικία 73 ετών!

Πρώτη φορά που συναντήσαμε αυτό το όνομα ήταν το 1984. Διαβάζοντας για τα τσεχοσλοβακικά Τάτρα, αυτοκίνητα που είχαν πάντα κάτι νέο, κάτι επαναστατικό, εκτός από μια άρθρα ποιότητα. Το όνομα του Λέντνικα ήταν πίσω από εφευρέσεις που έκαναν τα μάτια μας να ανοίγουν διάπλατα. «Ο μεγάλος Λέντνικα έκανε εκείνο, έκανε το άλλο». Όμως, ποιός ήταν ο μεγάλος Λέντνικα;

Τίποτα δεν μπορούσε να λύσει την άποριά μας! Σε κανένα βιβλίο ή περιοδικό δεν βρέθηκε το όνομά του.

Μια σύμπτωση έδωσε κόπως το μυστήριό. Ήταν το γράμμα ενός μηχανολόγου από το Σάντερλαντ της Αγγλίας, Αυστριακής καταγωγής, σε κάποιο περιοδικό. Έλεγε για την ημερομηνία γεννήσεώς του, για λίγα από τα έργα του, για την ταλαιπωρία του στα γερόματά του. Σε παράκληση για λεπτομέρειες στον κ. Ρίχτερ, ήλθε απάντησι (!) που έλεγε ότι «όταν έλθετε στην Αγγλία, έλατε να δῆτε απάνιες γερμανικές εκδόσεις που έχω, που περιγράφουν την ζωή και το έργο του». Τα φύλλαδια για τεχνικές μελέτες και την «εφημερίδα της τεχνικής του αυτοκινήτου».

Έτσι το σκοτάδι συνεχίσθηκε. Όμως, σ’ ένα σχετικά νέο αγγλικό (επιπέλους) περιοδικό, δημοσιεύθηκε ένα «καμμάτι» γραμμένο από έναν Νορβηγό Ιστορικό του αυτοκινήτου. «Χάνς Λέντνικα - η ιστορία μιας άφανους μεγαλοφυΐας». Και το μυστήριο φωτίστηκε οριστικά, αν και περιληπτικά.

Παίσις ήταν, λοιπόν, ο Χάνς Λέντνικα; Έφηρσε πρώτος στην παραγωγή (θα ήταν παρακινδυνευμένο να ποῦμε «εφευ-

ρε» μιά και δεν είναι διαπιστωμένο) τα ασασί με κεντρικό ακελάτο, που προεκτείνονται στα δύο άκρα με εξέδρες για συγκράτηση των μηχανικών μερών (σύστημα που ακολούθησε με τις Έλάν ο Τούρπον). Αργότερα, ήταν ο πρώτος που θέσπισε τα αυτοφερόμενα ασασί επάνω σε πλατφόρμες.

Πρωτοεφήρσε τις άεράμικτες μηχανές σε μικρά αυτοκίνητα, τα φρένα και στους τέσσαρις τροχούς, τους ήμισφαιρικούς θαλάμους καύσεως, την ανεξάρτητη ανάρτησι με αιωρούμενους άξονες, τις άεραδυναμικές κορσοσερί, την τοποθέτησι της μηχανής πίσω!

Έκανε την ζωή των αυτοκινήτιστων πιο εύκολη, εφαρμόζοντας για πρώτη φορά τα μαλακά έλαστρια και την «μακριά» διαδρομή των αναρτήσεων. Σε μιά έπαχῆ που κανείς δεν είχε σκεφθή την άνεσι των άμαριων επιβατών.

Στο μεταξύ, παρουσίασε διάφορες μικρές (!) ιδέες, που σήμερα είναι παγκόσμια άναγνωρισμένες. Σαν την άρνητική κλίσι των έμφορσιων τροχών (1925), την χρησιμοποίησι άμορσιάρ (1997), το άστημα κλιματισμού «αίρ-φλόου» (1931), τα άνακλιόμενα καθίσματα (γύρω στα μέσα της τρίτης δεκαετίας του αιώνας μας).

Έφηρσε τα πρώτα φορτηγά (το 1898) με τις μηχανές κάτω από το πάτωμα. Σήμερα όλα τα φορτηγά Τάτρα, από τα πιο μοντέρνα στον κόσμο, είναι βασισμένα στις παλιές ιδέες του Λέντνικα. Το 60% των άυρωπαϊκών και άμερικανικών φορτηγών και λεωφορειων έχουν τις μηχανές κάτω από το πάτωμα.

Κατεσκεύασε άτμομηχανές. Κατεσκεύασε έγκυθα, τάνκς. Τα άκριβιά του αυτοκίνητα θεωρήθηκαν ισάξια των ιαπωνό-Σαύζα και των Ίζόττα - Φρανταίνι.

Εκτός, όμως, από σχεδιαστής ήταν και θαυμάσιος οργανωτής. Υπολόγιζε σχέδια και δύναμι παραγωγής, κόπως μετάλλων και κόστος, με την ίδια εύκολια.

Και πάνω από όλα ήταν μεγάλος άνθρωπος, μιά σημαντική προσωπικότητα.

Γεννήθηκε στις 14 Φεβρουαρίου του 1878, στο Κλοστερνάιμπουργκ, κοντά στην Βιέννη. Έτσι, παρ’ ό,τι όλοι τον θεωρούν Τσεχοσλοβάκο, στην πραγματικότητα ήταν Αυστριακός. Φυσικό, οι δύο πόλεμοι... μέρδεσαν τόσο τα άεφορα έδάφη, που τα πάντα είναι άνεσκριβωτα.

Όταν τελείωσε τις γυμνασιακές του απουδές, περνώντας μερικά χρόνια κοντά στον θείο του στην Βιέννη, που ήταν κλειδαρδς, άρχισε άμέσως να δουλεύει σ’ ένα εργοστάσιο αυτοκινήτων στο «Νέοσελντορφ Βάγκαν - φάμπρικ».

Ο 19χρονος Χάνς, με το πραγματικό μεγάλο πάθος του για τα αυτοκίνητα, άρχισε να δουλεύει στο εργοστάσιο σαν μηχανικός, την έπαχῆ που ένα «πρωτότυπο» αυτοκίνητο ήταν έτοιμο να κυκλοφορήσει. Ήταν υπεύθυνος για άρκετές από τις τελειοποιήσεις του αυτοκινήτου αυτού, ιδιαίτερα στο κιώτιο ταχυτήτων. Το αυτοκίνητο ήταν το «Πρέσιντεντ» και ήταν σχεδιασμένο από τους διάσημους μηχανικούς Ροθμπερ και Ζάγκε.

Ένα χρόνο αργότερα, οι δύο αυτοί μηχανικοί έφυγαν από το εργοστάσιο και ο 20χρονος Λέντνικα άνέλαβε την εύθύνη

της παραγωγής δέκα ακόμη «κομματιών» του «Πρέσιντεντ», στη σειρά προπαραγωγής. Ένα από αυτά πήγε πολύ καλά σε έναν αγώνα και ο ιδιοκτήτης του εργασταίου, ενθουσιασμένος, έδωσε στον Λέντβινκα την εντολή να κατασκευάσει ένα πραγματικό αυτοκίνητο αγώνων.

Ήταν το 1900 και ο Λέντβινκα παρουσίασε ένα αυτοκίνητο με αρκετές καινοτομίες όπως, αντίλια νερού, θερμαινόμενα καρμπυρατέρ κ.ά. Το αυτοκίνητο αυτό, μαζί με το «Πρωτότυπο» Πρέσιντεντ, υπάρχουν σήμερα στο εκπληκτικό, αλλά άγνωστο (σάν τον Λέντβινκα) Τσεχοσλοβακικό Μουσείο της Πράγας.

Από το Λέντβινκα έβγαλε τα θεμέλια της οργανώσεως κανονικής παραγωγής στο Νέσσαελντορφ, έφυγε και πήγε στην Βιέννη, όπου έγινε βοηθός του Ρίχαρντ Κνάλλερ. Ο Κνάλλερ αργότερα έγινε καθηγητής του Πολυτεχνείου της Βιέννης, όπου ίδρυσε μάλιστα το τμήμα αυτοκινήτου.

Το 1902 ο Κνάλλερ εργαζόταν σε ένα επαναστατικό άτμοκίνητο αυτοκίνητο. Ήταν ένας θαυμάσιος «θεωρητικός» και δεν στάθηκε δύσκολο να εξηγήσει στον «πρακτικό» βοηθό του γιατί είναι... δύσκολο να εργάζονται τα πρόβατα φρένα! Το 1904 ο Λέντβινκα έφτιαξε φρένο που δούλευαν! Τα σχέδια αυτής της εξυρτάσεως πουλήθηκαν σε δύο μεγάλες εταιρίες. Το 1905 ο Λέντβινκα γύρισε στο Νέσσαελντορφ.

Το παλιό εργοστάσιο ήταν έτοιμο να κλείσει. Οι δουλειές δεν πήγαιναν πολύ καλά και ο Χόνε ήταν η μόνη ελπίδα να

κάνη κάτι. Σχεδίασε δύο αυτοκίνητα. Τους τύπους S και T, με έκκεντρο έπικεφαλή, θαλάμους καύσεως και κιβώτιο ταχυτήτων σε ενιαίο συγκρότημα με την μηχανή. Αργότερα, με το Νέσσαελντορφ U, οι τέσσερις κύλινδροι έγιναν έξη. Η τελευταία αυτή μηχανή χρησιμοποιήθηκε από τους αδελφούς Μαζεράτι στο πρώτο αυτοκίνητο που κατασκεύασαν!

Ο Λέντβινκα έμεινε στο Νέσσαελντορφ μέχρι το 1917. Στο διάστημα αυτό άσχληθηκε με την επέκταση του εργοστασίου, την σχεδίαση και τελεσίωση διαφόρων φορητών και την παραγωγή διαφόρων αυτοκινήτων βασισμένων στις περιφημες πιο μηχανές των τύπων T και U. Το 1914, όμως, η συνεργασία με το εργοστάσιο άρχισε να διαλύεται. Χρήματα που θα έχρησιμοποιούντο για επέκταση, προτιμήθηκε να δοθούν για ίδρυση εργοστασίου βαγονιών. Ο Λέντβινκα θέλησε να φύγει κι άμεσα είχε προτάσεις από την Στάϊρ. Το εργοστάσιο είχε καρδίσει πολλά χρήματα από την παραγωγή πολυμορφίων, αλλά ήθελε μετά το τέλος του πολέμου να κατασκευάσει αυτοκίνητα. Ο Λέντβινκα θα ανέλαμβανε την κατασκευή και οργάνωση του εργοστασίου και φυσικά θα ήταν και αρχιμηχανικός.

Ο Χόνε, όμως, δεν έφυγε άμεσα από το Νέσσαελντορφ. Έμεινε από αγάπη και εύγνωμοσύνη για να βοηθήσει το εργοστάσιο που πρωτοεργάστηκε, μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1917. Όταν πήγε στην Στάϊρ είχε μαζί του τα σχέδια ενός νέου

αυτοκινήτου, που παρουσιάστηκε το 1920 και ονομάστηκε Στάϊρ II. Ήταν ένα πολύ όμορφο έξακύλινδρο αυτοκίνητο δημοσέπηρασμένο, στην σύλληψη του, από το μοντέλο U του Νέσσαελντορφ, ένα κλασικό πιο αυτοκίνητο. Όπως είδαμε, ήταν πιο προηγμένο και το σύστημα λιπάνσεως ήταν πραγματικά επαναστατικό. Επί 20 και πλέον χρόνια αποτέλεσε πρότυπο για μαθήματα πολλών ευρωπαϊκών Πολυτεχνείων.

Οι επόμενοι τύποι του Στάϊρ II έφθασαν, με βελτιώσεις της καταληκτικής αυτής μηχανής, τους 150 ίππους από αυθεντικό κυλινδρισμό στα 5.000 κ. εκ. με αφάνταστη εύκολια και μεγάλη άντοχη.

Δύο χρόνια αργότερα, ο άνθρακας αυτός άνθρωπος διεφώνησε και πάλι με τους διευθυντές της Στάϊρ αυτή την φορά. Αιτία και αφορμή, όπως πάντα, η «κατατριβή» του σε άνοιγμα νέων φιλοδόξων πεδίων στην αττική, τεχνολογικά, εποχή του. Όταν, όμως, έφυγε, είχε αφήσει πίσω του μια σειρά από αυτοκίνητα, που έδιναν χρήματα στο εργοστάσιο μέχρι το 1929 και πάρα πολλές έρευνες, που έπνευεσθάσθηκαν από τον Φερνάνδο Πόρσε, όταν ανέλαβε την τεχνική διεύθυνση το 1929.

Ο δόκτωρ Πόρσε βρήκε λίγο - πολύ τι έσμαιναν αιωρούμενοι άξονες και ο κεντρικός σκελετός για σασσι, αντί για ολόκληρη κατασκευή. Κι όχι μόνο αυτά. Ο Λέντβινκα άφησε πίσω του τσάες άλλες ιδέες, που έδωσαν την ευκαιρία να παρουσιάσει τέσσερα νέα επαναστατικά αυ-

τοκίνητα, ενώ αυτός είχε ξεαναγορίσει στο Νέσσαελντορφ.

Η παλιά του αγαπημένη πόλις είχε αλλάξει όνομα και εθνικότητα μετά τον πόλεμο και τώρα πιο ήταν η τσεχοσλοβακική Κοπριβνίτος. Το εργοστάσιο είχε αλλάξει διεύθυνση και οι άνθρωποι που πήγαιναν συνεχώς στην Στάϊρ και προσπαθούσαν να πείσουν τον Λέντβινκα να ξεαναπά καντά τους.

Έν τώ μεταξύ, ο Λέντβινκα, είχε τελευτήσει τα σχέδια ενός επαναστατικού αυτοκινήτου, που αργότερα έμελλε να είναι το πρώτο Τάτρα και, σκοπεύοντας να κατασκευάσει την πίσω ανάρτηση με αιωρούμενους άξονες, είχε άρχισι δοκιμές για να διαπιστώσει που ώφείλετο η υπερβολική τάση υπερτροφής του συστήματος. Το αποτέλεσμα ήταν ένα ορασμένο χέρι, μετά από ένα δυστύχημα, στην προσπάθεια να άρει... διάφορα άρια!

Τελικά, γυρίζοντας στην Στάϊρ, πρότεινε στους διευθυντές το φιλοδόξο σχέδιο, αυτό δεν ήθελαν να ακούσουν τίποτα, κι έτσι αναγκάστηκε να δεχθεί την πολυσυζητημένη προσφορά των ανθρώπων της Κοπριβνίτος.

Στην «νέα» Τσεχοσλοβακία βρήκε πολλούς καλούς, παλιούς φίλους, πρόθυμους να τον βοηθήσουν να πραγματοποιήσει τα επαναστατικά του σχέδια. Το 1922 είχε κατασκευάσει το πρώτο «Πρωτότυπο» και άμέσως άρχισε η οργάνωση για την παραγωγή. Το 1923 το αυτοκίνητο παρουσιάστηκε στην αγορά και μέχρι το 1930, που η παραγωγή του σταμάτησε, είχαν πουλη-

θεί 25.000 κομμάτια. Το περισσότερο από αυτά, υπάρχουν ακόμη στους δρόμους της Τσεχοσλοβακίας, στο δρόμο τους για τα 4.000.000 χιλιόμετρα, χωρίς ακόμη καν να... σκεφθούν να καταθέσουν τα όπλα, πραγματικά μνημεία άντοχης.

Ήταν ένα αυτοκίνητο επαναστατικό σε όλα του... Το Τάτρα 11.

Το σασσι ήταν ένας σωλήνας διαμέτρου 11 εκατ. Τα τοιχώματά της είχαν πάχος 3 χιλιοστών. Ο σωλήνας αυτός ήταν ένωμένος μπροστά με μια δικύλινδρο αερόφυκτη μηχανή και πίσω με το διαφορικό. Η μπροστινή ανάρτηση ήταν στρεωμένη σε μια εγκάρσια ημιελλειπτική σάστα που ήταν διωμένη στο κάτω μέρος της μηχανής. Πίσω, οι αιωρούμενοι άξονες συνεκρατεύοντο από μια έξέδρα που σχηματιζόταν από μια άλλη ημιελλειπτική σάστα τοποθετημένη εγκάρσια, που ήταν συγκρατημένη στο επάνω μέρος του διαφορικού. Διό μέσω του σωλήνος περνούσε ο άξονας μεταδόσεως κινήσεως.

Ήταν ένα εύκολο στην προσαρμογή, άνθεκτικό, έλαφρο και φθινό συγκρότημα που μπορούσε να δεχθεί διαφόρων ειδών κορσαερί. Η μηχανή είχε κυλινδρισμό 1100 κ.ε. και απέδιδε 12 και αργότερα 14 ίππους. Το κιβώτιο των τεσσάρων ταχυτήτων μαζί με την σαφή, για τότε, ανάρτηση, επέτρεπε στο μικρό 11 να συναγωνίζεται πολύ μεγαλύτερα αυτοκίνητα στους άπαισίους δρόμους της Κεντρικής Ευρώπης, αν και η ταχύτητά του ήταν μόνο 70 χιλμ. ώρισίως.

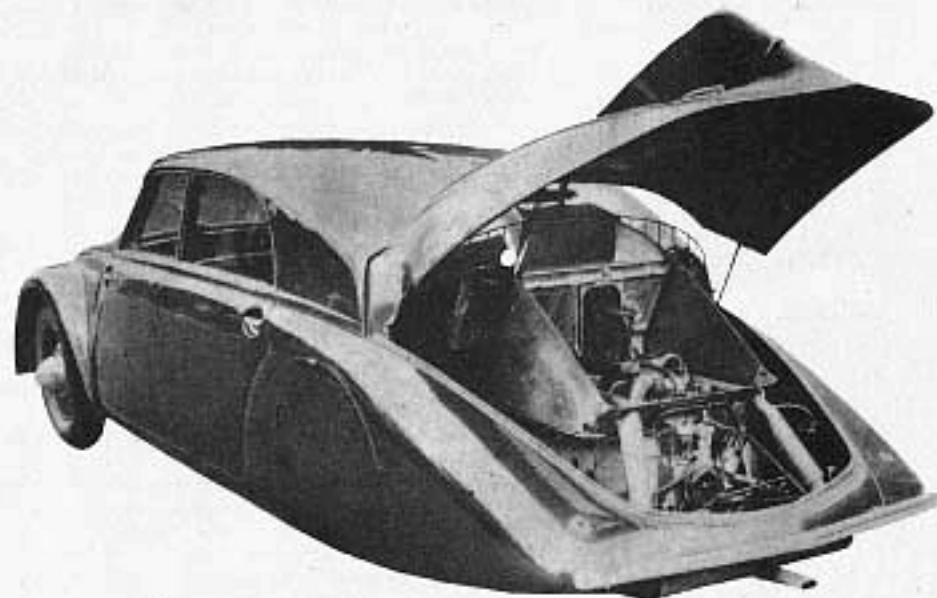
Η έμπνευσμένη αυτή κατασκευή του

Λέντβινκα, ήταν το θεμέλιο για διάφορα τετρακύλινδρες εκδόσεις του 11 και για τα επόμενα αυτοκίνητα που σχεδίασε. Μετά το 11 ήλθε το 12 το οποίο είχε φρένο και έμπρός, αν και πολλοί είναι ότι ήταν μια περιττή υπερβολή, αφού το αυτοκίνητο ζύγιζε λίγο πάρα πάνω από 500 κιλά!

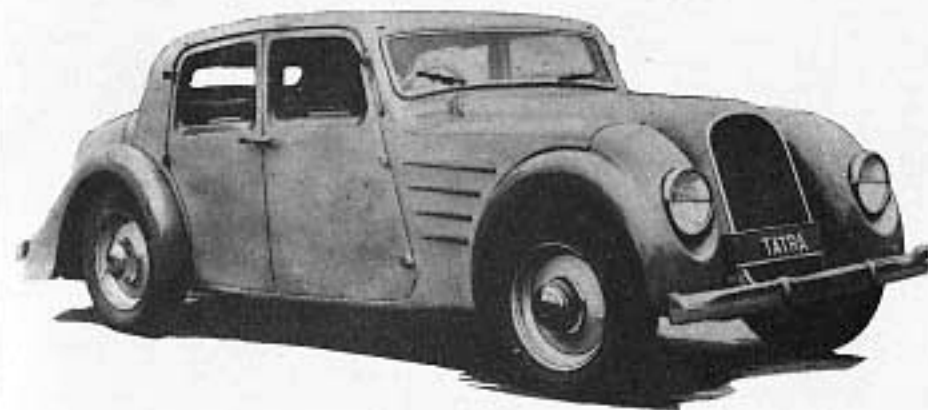
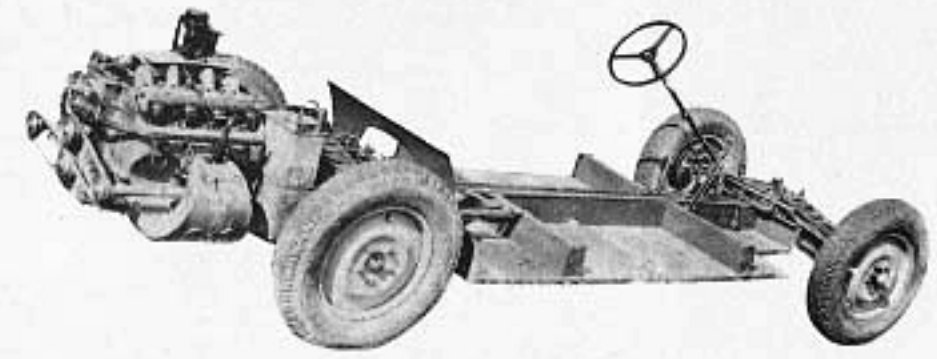
Τα αυτοκίνητα αυτά, άρχισαν να βγάζουν χρήματα και να κάνουν γνωστή την Τάτρα (ώνομασθηκαν έτσι, επειδή τα αυτοκίνητα δεν μπορούσαν να λέγονται «Κοπριβνίτες»). Οι αγώνες δεν άσασχολούσαν ούτε τον Λέντβινκα ούτε το εργοστάσιο, εκτός από μια φορά, το 1925, που δύο άδηγοι και δύο μηχανικοί πήγαν με δύο 11 στην Σικελία, κέρδισαν την πρώτη και δεύτερη θέση στην κλάση τους και ξεαναγορίσαν πίσω. Τα αυτοκίνητα, εκτός από τις πιο έλαφρες κορσαερί, είχαν διαφορετικές μηχανές με δύο θαλάμους εισαγωγής και την ανάρτηση έτσι τοποθετημένη, ώστε να υπάρχει άρνητική κλίση στους τροχούς και έμπρός!

Για να αποδείξει ο Λέντβινκα ότι μπορούσε να σχεδιάσει και άλλα αυτοκίνητα εκτός από μικρά λαϊκά, έπαισε την «Τάτρα» να τ'η δώσει την άδεια να κατασκευάσει ένα αυτοκίνητο πολυτελείας, που θα το παρουσιάζε στο Σαλόνι του Παρισιού το 1930. Το αυτοκίνητο ήταν βασισμένο στις άρχες του 11. Η μηχανή ήταν V12 και υδρόφυκτη. Η προσπάθεια της άγνωστης στο πλαστό αυτοκίνητο κοινό της Δυτικής Ευρώπης μάρκας, προσκόλεσε μεγάλη αίσθηση. Το άγγλικό περιοδικό «Ότο

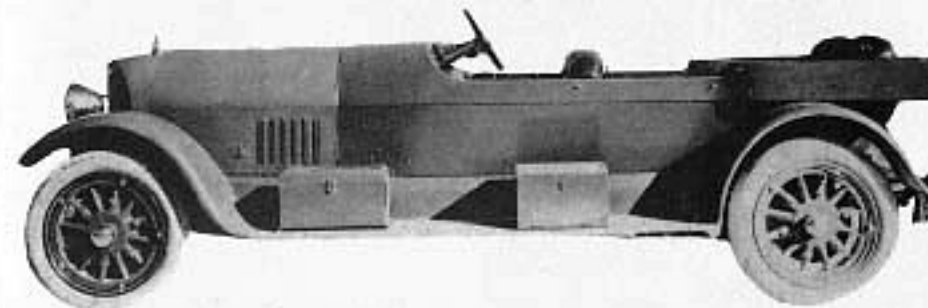
Τό Τάτρα 77, Συνταρακτικό σε σχήμα και σε σύλληψη ήταν και είναι το μεγαλύτερο δείγμα της μεγαλοφυίας του Λέντβινκα. Από το 77 άρχισε μια σειρά επαναστατικών Τάτρα «πολυτελείας» που αυτή την στιγμή συνεχίζουν την μεγάλη παράδοση με την σειρά 603. Το αυτοκίνητο είχε τελείως αεροδυναμική κορσαερί, με σκεπασμένους προβολείς και πίσω τροχούς κι ένα πτερύγιο στο πίσω καπό. Μια Τάτρα «77» υπήρχε πριν από πολλά χρόνια στην Αθήνα



Τό σασσι της 77. Η V8 μηχανή είχε τον έκκεντρο έπικεφαλό στην κορυφή του V και η λιπάνση γινόταν με «ξέπρό κάρτερ»! Πάντως, το αυτοκίνητο π ρ έ π ε ι να είχε προβλήματα με τους πλάγιους άξόνους! Η V8 ήταν τοποθετημένη πολύ πίσω!



Ένα άλλο Τάτρα, πιο παλιό από το 77. Μηχανή φλάτ - 4 αερόφυκτη και λίγο πολύ αεροδυναμική κορσαερί. Το αυτοκίνητο αυτό παρουσιάστηκε το 1933 στην έκθεση αυτοκινήτου του Λονδίνου



Τό «Νέσσαελντορφ» Τύπος 10, τό τελευταίο αυτοκίνητο που σχεδίασε ο Λέντβινκα πριν πάει στην Στάϊρ τό 1917

καρ» έγραψε για κάποιο τρομερό επαναστατικό... γαλλικό αυτοκίνητο, για να κάνει την ανάλογη διάρρηση.

Η φήμη των Τάτρα μεγάλωσε, κι μερικά από τα μοντέλα άρχισαν να παράγονται κατόπιν όδους, από άλλες φίρμες στην Γερμανία και την Γαλλία για ν' αντιμετωπισθούν τα τελειωτικά προβλήματα. Ένα παρόμοιο έργοστάσιο ιδρύθηκε από την Ίνφιντιν Τάτρα κοντά στην Βιέννη.

Παράλληλα με την σχεδίαση και παραγωγή διαφόρων κανονικών αυτοκινήτων, ο Λέντβινγκ είχε αφιερώσει ένα μεγάλο μέρος από την δραστηριότητά του στις διάφορες έρευνες, ιδιαίτερα για τις αερόφυκτες μηχανές. Έβαλε τις θεμελιώδεις βάσεις της θεωρίας της «έπισημηνικής» θερμοσμένης ελαστικότητας του αέρα (ή της υπερτροφώσεως) που αργότερα τελειοποιήθηκε από ένα μαθητή του, τον δρ Μάκερλε. Δέν όριζε διακαλίες με τις διαφορές μεθόδους του να φύξη μια μηχανή W18, που δεν είναι καθόλου εύκολη δουλειά, ακόμη και σήμερα. Φυσικά, περισσότερο από κάθε τι άλλο, ανακάλυψε στις έρευνές του το πόσο πιο θερμοσμένες ήταν οι αερόφυκτες μηχανές. Αποφάσισε τότε ότι μια τουλάχιστον υποφερτή λύση θα ήταν αυτός ο θόρυβος να υπάρχει πίσω από τον οδηγό. Έτσι γεννήθηκαν οι πρώτες «αεροδυναμικές Τάτρα». Το πρώτο μοντέλο το '57, δέν συνεχίστηκε. Ήταν απλώς ένα αντίγραφο του 12, και ο Λέντβινγκ ήθελε κάτι παρα πάνω.

Ένα χρόνο αργότερα, το 1934, το «77» παρουσιάστηκε σαν πρωτότυπο.

Σπάνια αντίκρισε ο κόσμος κάτι σαν αυτό!! Το σήμα ήταν συνταρακτικό. Το αυτοκίνητο ήταν σαν ένα μεγάλο... δάκρυ (!) με όλες τις καμπύλες να τελειώνουν απαλά. Οι πεταούλες που είχαν οι πόρτες ήταν τοποθετημένες σε άσπαχες για να μην εζέχουν, ενώ τα μόνο μέρη του αὐτοκινήτου που ήταν ακάλυπτα, ήταν οι δύο μπροστινοί τροχοί. Τήν —τουλάχιστον τρελλή— για τότε εμφάνιση, συμπλήρωνε ένα κανονικό φτερό πίσω, στη μέση του καλύμματος της μηχανής! Η όλη μελέτη και κατασκευή της κορρότσας ήταν βασισμένη σε γερμανικές έρευνες, πάνω σε μια έπισημη, που τότε είχε αρχίσει να μπαίνει, δειά-δειά στον κόσμο ταύ έμπορικού αὐτοκινήτου. Τήν αεροδυναμική.

Φυσικά, υπήρχαν τα μειονεκτήματα. Η κορρόσση ήταν τεράστια με όλες τις καμπύλες να καταλήγουν απαλά. Ήταν πολύ χαμηλή και πίσω δέν υπήρχε καθόλου

ορατότης, γιατί εκτός από το φτερό, υπήρχε κι ένα εξάγκωμα για να αναστήνεται το κορροσμένο. Τέλος, το αὐτοκίνητο είχε όκτινα στρωθεί γύρω στο 17 μέτρα, πράγμα που το έκανε σχεδόν άχρηστο σε κίνηση στην πόλη.

Στο «77» ο Λέντβινγκ διατήρησε το ίδιο σασί, αλλά αυτή τη φορά, ο σωλήνας είχε αντικατασταθεί από κεντρικό σκελετό φτιαγμένο από ατσάλινο φύλλο, με δύο προεκτάσεις και μια πλατφόρμα για ν' αντιστεθεί στο θόρος και τον όγκο της κορρότσας. Πράγμα που το κάνει να μοιάζει με την Λάτους Έλντ (ή μάλλον το αντίθετο), αν έσφαιρα κανείς την πλατφόρμα. Η αερόφυκτη V8 μηχανή ήταν τοποθετημένη πίσω από το σύστημα αναρτήσεως με τα σύστημα μεταδόσεως εμπρός της και σε ένα συγκρότημα ώστε να μετακινούνται εύκολα και γρήγορα για αέρους. Η ανάρτηση εμπρός και πίσω ήταν θεμελιωδώς ίδια με του 11, με αιωρούμενους άξονες παντού! Ήταν πολύ άνετη και όλα πήγαναν θαυμάσια όσα ο δρόμος ήταν ίσιος. Όταν φυσούσε όμως πλάγια άνεμος ή έρχιζαν οι στρωφές, ή φάσι υποστρωφές ήταν τρομερή...

Η πρώτη έπισημη παρουσίαση του αὐτοκινήτου έγινε στην Πράγα, στις 5 Μαΐου 1934, και κατόπι σε όλες τις ευρωπαϊκές εκθέσεις. Μια μόνο λέξη μπορεί να περιγράψει όλη την αντίδραση για το αὐτοκίνητο: Σέκι! Μία από τις πρώτες μετατροπές στο «77» ήταν η μεταφορά του τιμονιού από το κέντρο (!) δειά, (οι Τσεχοί ώδηγούσαν άριστερα σαν τους Άγγλους μέχρις ότου ο Χίτλερ το άλλαξε). Περισσότερες μετατροπές ακολούθησαν κυρίως στην προσπάθεια να στρίξει καλύτερα, και μετά από λίγο, παρουσιάστηκε ένα νέο μοντέλο, το «87».

Η κορρόσση ήταν όμοια, αλλά αντανισμένη προσπάθεια για την ελάττωση θόρους, είχαν αφαιρέσει περισσότερο από 20%. Η ανάρτηση εμπρός είχε δύο παράλληλα ημελλεπτικά ελατήρια αντί για την εγκάρσια σούστα. Και πίσω είχε γίνει προσπάθεια θελιώσεως της γεωμετρίας, αλλά στην πράξη τα όποτελέσματα δέν ήταν ακόμη τόσο εύχρηστα.

Η τρίτη V8 μηχανή απέδιδε 75 ίππους που έδωσαν στο βαρύ αὐτοκίνητο (γύρω στο 1800 κιλά) 160 χιλ./ώ ανωτάτη ταχύτητα!

Η οικονομία ήταν, έπισης, εκπληκτική για εκείνη την εποχή. Όλο αυτό απέδεικνυσε το πόσο σωστή ήταν η αεροδυναμική της κορρότσας. (Σ.Σ.: Περιόματα σε

τούννελ άδρος άργότερα, το 1941, έδειξαν συντελεστή οπισθεκλώσεως για το «87», 0,23 που είναι ν'όμοιο εξώκοσμο για τότε και μάλλον θα έχουμε αντίρρησης για τον τρόπο έκφράσεως σε νούμερα του Γερμανικού Ίνστιτούτου Αεροδυναμικής, που έκανε τα πειράματα. Όπως όποτε όμως ήταν ένδειξη του ότι κάτι συνέβαινε σε μια εποχή που το αὐτοκίνητο ήταν απλώς όμορφο.)

Το «87» παρουσιάστηκε το 1937 και θα πρέπει να θεωρηθεί σαν το τελευταίο αὐτοκίνητο του Λέντβινγκ.

Υπήρξε και το «97», άργότερα, με μια φλάτ-4κύλινδρη μηχανή 1760 κ.ε. τοποθετημένη πίσω, λίγο-πολύ ίδια με το Φολκσβόγκεν που παρουσιάστηκε αργότερα.

Ο δρ Μάκερλε, μετά τον πόλεμο, το τελειοποίησε και το έβαλε στην παραγωγή, σαν διασκευησμένο, στην θέση του Λέντβινγκ, το 1949. Το «97» παράγεται ακόμη.

Η εποχή που παρουσιάστηκε το «87» ήταν κάθε άλλο παρά κατάλληλη για παραγωγή πολυτελών αὐτοκινήτων, και ο Λέντβινγκ άσχαλήθηκε με φορητά και ατωμαχμηχανές στα χρόνια του πολέμου.

Επί πλέον, διαπίστωσε και άρχισιντοκτης της «Ευημερίας της Τεχνικής του Αὐτοκινήτου». Το ότι δέχθηκε αυτή τη θέση, ταύ στείχισε 6 χρόνια φυλακή άργότερα.

Όταν άπολύθηκε, σε ηλικία 73 ετών, η Τσεχοσλοβακική Κυβέρνηση του έκανε πρόταση να γίνει Τεχνικός Σύμβουλος στο ύπυργείο Βιομηχανίας. Τα χρόνια της φυλακής όμως, τον είχαν κάνει ένα πραγματικό ρόκκος και ήταν άδύνατο να δεχθεί. Έτσι, οι Τσεχοσλοβακοί τον έδιωξαν από την χώρα, στην Αυστρία.

Έμεινε για λίγο με τον γιο του Έριχ, άρχιμηχανικό της Στάρ-Νταϊμλερ-Πούχ (και υπεύθυνο άργότερα για τα διαβολικά Στάρ και το 12η Χάρλινγκερ). Άργότερα έγκαταστάθηκε μόνιμα στο Μόναχο μέχρις ότου πέθανε το 1967, σε ηλικία 89 ετών.

Στο Τάτρα, οι παλιοί του συνεργάτες συνέχισαν να εργάζονται έπάνω στις παλιές του βάσεις και σχέδια. Το θρυλικό Τάτρα 603-2 και άργότερα το 603-3, ήταν θγαλμένα από διάφορα σχέδια και μελέτες του Λέντβινγκ! Το 603-3 παράγεται ακόμη και σήμερα.

Ο Λέντβινγκ έξακολούθησε να εργάζεται μέχρι τις τελευταίες του στιγμές. Οι διαλέξεις του στον Σύνδεσμο Μηχανολόγων του Μόναχου, είχαν άκροσπήρη από όλο τον κόσμο. Παρ' ότι το έργο του δέν έγινε γνωστό στις πλατειές μάζες, η έπισημη κύρια σπουδαία μηχανολογική κοινότητα τον θεωρούσε σαν έπιτιμο μέλος της. Ένα από τα «87» του έχει την θέση της τιμής στο Τεχνικό Μουσείο του Μόναχου.

Λίγο πριν πεθάνη, έγινε το σοβαρότερο μεταπολεμικό συνέδριο για την εξέλιξη των αερόφυκτων μηχανών στο Άμβούργα, και ο Χάνε Λέντβινγκ ήταν το τιμώμενο πρόσωπο. Οι γνώμες του ακούσθηκαν με σεβασμό και θαυμασμό από τους μεγαλύτερους μηχανικούς του κόσμου, και στο τέλος έγινε ένας έορτασμός προς τιμήν αυτού και του τόσο μεγάλου ρόλου που έπαιξε στην σύγχρονη εξέλιξη του αὐτοκινήτου.

T. P.

Το τελευταίο Τάτρα. Το 603-3 βασισμένο στην είδση του 77. Ένα αὐτοκίνητο με φήμη άπόλογη της Ράλλε - Ρούε στο Άνατολικό μπλόκ.

