

Mein Opa, der Tatra-Erfinder

Nadja Laske

Hanne Mader war gestern im Verkehrsmuseum zu Gast. Dort wird das Leben ihres Großvater Hans Ledwinka dokumentiert.



Hanne Mader am Steuer eines Tatra 11-Fahrwerkes im Verkehrsmuseum. Die 81-Jährige ist die Enkelin des Tatra-Erfinders Hans Ledwinka. Er lebte von 1878 bis 1967 und war mit einigen Jahren Unterbrechung der Chefkonstrukteur des Automobilwerkes Nesseldorf. Foto: Karl-Ludwig Oberthür

Gewinnspiel

Fotogalerien

[Wie die Tatra-Autos entstanden](#)

Am liebsten fuhr Hanne Mader im Achtzylinder mit. Da konnte sie sich auf die Rückbank legen und ihren Mageninhalt halbwegs in Schach zu halten. Dass ihr Großvater Hans Ledwinka der Erfinder der legendären Tatras war, half ihr in dieser Sache wenig – beim Autofahren wurde ihr immer schlecht.

Gestern war Hanna Mader in Dresden zu Gast und eröffnete zusammen mit den tschechischen Kuratoren die Sonderausstellung „Hans Ledwinka – Konstrukteur der Tatra-Automobile“ im Verkehrsmuseum. Aus der Nähe von Düsseldorf, wo sie wohnt, kam sie an die Elbe und heute wie gestern bekommen ihr Zugfahrten doch am besten. Am Rande der Würdigung technischer Feinheiten rund um die verschiedenen Tatra-Typen der vergangenen 80 Jahre erzählte Hanne Mader von ihrer Kindheit und erinnerte sich an ihren berühmten Großvater. Auf dessen Konzepten basiert noch heute die Herstellung moderner Tatras. Revolutionär war der Typ Tatra 11 mit luftgekühltem Boxer-Motor. Als erster nutzte Ledwinka die Aerodynamik für den Fahrzeugbau.

Am liebsten ging er zu Fuß

„Ich habe oft die Ferien bei bei meinem Großvater verbracht, da schickte er dann den Achtzylinder, um uns Kinder abzuholen.“ Fünf Enkel hatte Ledwinka. Als sehr lebensfrohen Menschen, der gern mit anderen zusammen war, hat Hanne ihn im Gedächtnis behalten. Häufig kamen abends Mitarbeiter seines Werkes zu Besuch, der Austausch mit ihnen war Hans Ledwinka wichtig und wenn er mit ihnen Neuerungen in der Firma angehen wollte, hatte er eine besondere Art, seine Leute zu begeistern.

Manche Eigenheit ihres Großvaters verriet die heute 81-Jährige, etwa, dass er niemals im Auto zur Arbeit fuhr, sondern den 20-minütigen Weg stets zu Fuß ging. Seine obligatorische halbe Stunde Mittagsschlaf konnte er überall halten. Das habe ihm wohl geholfen, die Jahre seiner Haft zu überstehen.

An der Stelle wurde Hanne Mader nachdenklich. „Als sich die russische Armee gegen Ende des Zweiten Weltkrieges näherte, stand schon ein Wagen für meinen Großvater bereit. Aber er wollte seinen Betrieb und die Mitarbeiter nicht im Stich lassen.“ Das bezahlte er mit seiner Freiheit. Hans Ledwinka kam 1945 ins Gefängnis. Da war er schon 67 Jahre alt und gesundheitlich angegriffen. Im wurde vorgeworfen, Autos an die Deutsche Wehrmacht verkauft zu haben. Erst nach sechs Jahren wurde er frei gelassen und 1991 rehabilitiert.

Etliche Jahre zuvor, von 1939 bis 1942 lebte Hanne Mader in Dresden. „Mein Vater hatte als kaufmännischer Leiter des Automobilwerkes geschäftlich hier zu tun.“ Später zog die Familie nach Wien. „Dresden ist mir immer in bester Erinnerung geblieben.“ Hanne Mader sah auf die Uhr. Sie

mochte ein Orgelkonzert in der Frauenkirche nicht verpassen. Hofkirche und Semperoper hatte sie bereits einen Besuch abgestattet. Heute will sie in den Zwinger, bevor der Zug sie am Nachmittag nach Hause bringt.



Hans Ledwinka (1878-1967) ist der Konstrukteur der Tatra-Automobile. Das Verkehrsmuseum Dresden zeigt eine Sonderausstellung, die ihn als einen der bedeutendsten Automobilkonstruktoren Europas würdigt. Ledwinka entwickelte einige revolutionäre Fahrzeugkonstruktionen. Seine Ideen beeinflussten den europäischen Kraftfahrzeugbau und wurden von zahlreichen Herstellern übernommen. Aber auch im Lastkraftwagenbau und bei der Konstruktion von Zügen machte er sich verdient. Fotos: Verkehrsmuseum Dresden (19)



Hanne Mader, die Enkelin des Tatra-Konstrukteurs Ledwinka, war am 27. Januar im Verkehrsmuseum Dresden, um die Sonderausstellung über ihren Großvater zu eröffnen. In der Schau, die vom 29. Januar bis 16. Mai 2010 für das Publikum geöffnet ist, ist auch das originale Fahrgestell des legendären Tatra 11 zu sehen, der ab 1923 gebaut wurde. Bis Ende der 1940er Jahre folgte eine Vielzahl von Pkw, Lkw, Bussen und sogar Schienentriebwagen. Die folgenden Bilder zeigen einige der wichtigsten Fahrzeug-Entwicklungen, an denen Ledwinka beteiligt war. Foto: Karl-Ludwig Oberthür



Nach der Lehre und Werkmeisterschule in Wien begann Ledwinka, der 1878 in der Gemeinde Klosterneuburg bei Wien geboren wurde, im Jahr 1897 seine Tätigkeit bei der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in Mähren. Hier wirkte er am ersten Nesselsdorfer Kraftfahrzeug, dem "Präsident", mit. In den Folgejahren beteiligte er sich an der konstruktiven Verbesserung der Wagen. Der "Präsident" erinnerte in seinem Erscheinungsbild noch sehr an eine Kutsche und war mit einem 5-PS-Zweizylinder-Kontramotor der Benz-Werke in Mannheim ausgestattet.



1923 brachte Ledwinka eine völlig neue, für den konventionellen Automobilbau revolutionäre Fahrzeugkonstruktion auf den Markt: den Tatra 11. Der kleine, leichte Wagen mit Zentralrohrträger, luftgekühltem Boxermotor und gelenklosem Schwingachsenantrieb trug den Namen "Tatra" in die Welt. Die Tschechen bezeichneten den T 11 scherzhaft als "Tatrtschek", die Wiener nannten ihn "Blechdackel". Mit dem T 11 war das "Tatra-Konzept", Experten sagen "Ledwinka-Konzept", geboren.



Der Wagen bewährte sich außerordentlich gut. Ledwinka fuhr selbst im T 11 kreuz und quer durch die Alpen. Manche der Autos brachten es auf eine Laufleistung von einer Million Kilometern. In sieben Jahre wurden 25.000 T 11 gebaut. In der Sonderausstellung werden aus Platzgründen keine kompletten Autos gezeigt, sondern Modelle, Zeichnungen und Plakate.



Der Tatra 57 war der Nachfolger des Kleinwagens Typ 12, den das Tatrawerk in Nesselsdorf 1932 herausbrachte. Das Fahrzeug hatte einen obengesteuerten, gebläsegekühlten 4-Zylinder-Boxermotor mit 1155 Kubikzentimetern Hubraum und 18 PS Leistung. Der Frontmotor trieb die Hinterräder an. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit des 780 Kilogramm schweren Wagens lag bei 80 Stundenkilometern. Das Fahrgestell hatte ein Zentralrohr, eine Vorderachse mit zwei Querblattfedern und eine gelenklose Pendelachse hinten, ebenfalls mit Querblattfeder. Alle vier Räder hatten mechanische Bremsen.



Ab 1936 bot man den Tatra 57 A als Nachfolger an. Sein Motor gleichen Hubraums erreichte 20 PS. Damit erreichten die Wagen 80-90 km/h. Die Front war mit einer Kühleratruppe, wie beim Modell 75, versehen. Es gab nur 2-türige Versionen als Pkw sowie einen geschlossenen und einen offenen Kübelwagen für die Polizei.



1938 erschien mit dem Tatra 57 B ein weiter verbesserter Nachfolger. Sein Motor hatte 1256 Kubikzentimeter Hubraum und leistete 25 PS. Von dem bis zu 90 Stundenkilometern schnellen Wagen wurde erstmals auch eine Version mit Schiebedach angeboten.



Als Variante dieses letzten "57er-Modells" gab es ab 1941 auch wieder einen Kübelwagen, den Tatra 57 K. Der Motor des Modells mit erhöhter Bodenfreiheit hatte bei gleichem Hubraum nur noch 23 PS. Das Modell 57 K wurde noch bis 1948 hergestellt. Einen Nachfolger für die kleine Modellreihe gab es nicht.



1934 schockierte Ledwinka, inzwischen Direktor des Automobilwerks in Koprivnice, die Fachwelt erneut, mit dem Pkw Tatra 77. Der Wagen war der weltweit erste in Serie hergestellte Wagen mit einer Karosserie nach strengen aerodynamischen Grundsätzen und einem luftgekühlten V8-Motor im Heck.



Der Tatra 87 wurde 1937 als Nachfolger des Typs 77 A präsentiert. Anders als sein Vorgänger hatte der T 87 eine halbselbsttragende Karosserie aus Mittelträgerahmen mit Y-förmigen Auslegern. Er war auf Wunsch mit Schiebedach oder Faltdach erhältlich. Auch ein Radio war lieferbar. Von 1936 bis 1950 wurden 3023 Fahrzeuge gebaut. In den Jahren 1947 bis 1950 reisten die Ingenieure Jirí Hanzelka aus Stramberk und Miroslav Zikmund aus Pilsen durch Afrika, Süd- und Mittelamerika, um den tschechischen Fahrzeugtyp Tatra 87 bekannt zu machen.



Die umfangreichen und einzigartigen Reisedokumentationen von Zikmund und Hanzelka waren für die Bevölkerung ihres Heimatlandes in den Nachkriegsjahren und zu Zeiten des "kalten Krieges", als das Reisen in exotische Länder etwas Unvorstellbares war, das Fenster zur Welt. Reisedokumentationen wurden sogar im DDR-Fernsehen übertragen. Am 3. Juli 2007 eröffnete Miroslav Zikmund in Dresden die Sonderausstellung im Verkehrsmuseum: "Mit dem Tatra um die Welt" - Die legendären Reisen von Zikmund und Hanzelka 1947-1964.



Der Tatra V 855 war der Prototyp eines Motorschlittens auf Basis der Pkw-Typen 87 und 97, den das Tatrawerk in Nesselsdorf 1942 herstellte. Der Schlitten hatte einen luftgekühlten 8-Zylinder-OHC-V-Motor des Pkw-Typs 87 mit 75 PS Leistung. Der hinten eingebaute Motor trieb einen Heckpropeller an. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges betrug 80 Stundenkilometer.



Der 600 Tatraplan ist ein Mittelklassewagen mit aerodynamischer Karosserie. Er war der erste nach 1945 neu konstruierte Tatra-Pkw und der Nachfolger des Tatra 97 und des nur kurze Zeit gebauten Tatra 107. Die Produktion des Autos lief von 1948 bis 1952. Insgesamt wurden vom Tatraplan 6.342 Exemplare gebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Ledwinka der Zusammenarbeit mit dem Naziregime bezichtigt und verurteilt. Noch während seiner Internierung arbeitete er aber bei der Entwicklung des Tatraplans mit.



Aber auch Schienenfahrzeugen drückte Ledwinka seinen Stempel auf. 1936 baute der Ingenieur mit am ersten aerodynamischen Schnellzugtriebwagen, dem "Slovenská strela" (Slowakischer Pfeil). Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 Stundenkilometern war der Zug auf der Strecke Prag-Brno-Bratislava unterwegs.



Dem Lastkraftwagenbau räumte Ledwinka ab den 1920er Jahren immer große Bedeutung ein. Seine vielen Erfahrungen im Pkw-Bau übertrug er auf die Lkw, so das Prinzip des Zentralrohres mit angetriebenen, gelenklosen Pendelachsen. Ab 1926 wurde der Lkw Tatra T 30 mit luftgekühltem, vierzylindrigem 1,7 Liter-Boxermotor gebaut.



Stellvertretend für die lange Serie von Lkw sei auch der Typ T 111 genannt, der 1942 in Serie ging. Er war bis in die 1970er Jahre im Einsatz.



Alle Tatra-Lkw zeichneten sich durch luftgekühlte V-Motoren, Stirnrad-Differentialgetriebe, einen zentralen Rohrrahmen und Allradantrieb aus. Dank der Pendelachsen waren sie sehr geländetauglich. Legitär wurde der dreiachsige Typ 111 mit V-12-Dieselmotor.



Auch im Bau von Bussen engagierte sich der Autokonstrukteur. Der Autobus Tatra 111 nach Ledwinkas Plänen wurde ab 1947 gebaut.



1959 packte das bereits populäre Duo Zikmund und Hanzelka erneut das Reisefieber. Mit zwei leichten Lkw vom Typ Tatra 805 brachen sie zu ihrer zweiten spektakulären Tour auf, die fünfeinhalb Jahre dauerte und durch weite Teile Asiens bis nach Japan führte. Auf dem Rückweg durchquerten sie die gesamte Sowjetunion.



Bei Tatra wurden ab den 1960er bis in die 1990er Jahre erneut verschiedene Pkw gebaut. Der Tatra T2 verließ in zwei Versionen (im Foto T2 603) von 1963 bis 1968 die Fabrik in der Tschechoslowakei. Foto: SZ-Archiv



Der letzte Pkw aus den Tartawerken war der von 1996 bis 1999 produzierte Tatra 700. Foto: Wikipedia