



English text below

1936 Tatra T77A berline

Chassis no. 23038

Engine no. 201538

Le nom de Tatra est à jamais lié à celui de Hans Ledwinka, l'un des ingénieurs les plus originaux qui se soient jamais penchés sur l'automobile.

Né en Autriche en 1878, il reçut une formation technique et accéda à son premier emploi comme dessinateur industriel chez Nesselsdorfer Waggonfabrik, un fabricant de matériel ferroviaire. Quand la firme décida de se diversifier dans l'automobile, c'est Ledwinka qui dessina la voiture. Après un court passage chez Steyr dont il dessina la première automobile, il retourna à Nesselsdorf en 1921, alors que la ville avait été intégrée à la Tchécoslovaquie nouvellement formée et rebaptisée Koprivnice. Son ancien employeur avait également un nouveau nom, Tatra, du nom de la chaîne de montagnes de Slovaquie.

Devenu ingénieur en chef de Tatra, Ledwinka eut la responsabilité de créer la première voiture de la nouvelle firme, la T11. Présentée en 1923, la T11 de 1 056 cm³ était l'une des petites voitures les plus en avance sur son temps avec suspension indépendante à essieu oscillant à l'arrière et un châssis-poutre très rigide, caractéristiques qu'on allait retrouver sur les futures Tatra de toutes tailles. Ledwinka était un adepte du refroidissement par air, aussi le moteur bicylindre à plat de la T11 avait-il recours à cette technique avec un conduit d'air forcé qui améliorerait grandement son efficacité. La T11 fut suivie par la T12, similaire mais avec des freins aux quatre roues, puis par la plus grosse T17 à moteur six cylindres refroidi par air de 1,9 litre.

La gamme Tatra s'étendit au cours des années 1920, et au cours de la décennie suivante, atteignant son point culminant, tout du moins en ce qui concerne les modèles plus ou moins conventionnels, avec la T80 de 1931 à moteur V12 de 6 litres. C'est vers cette époque que Ledwinka commença à s'intéresser aux carrosseries aérodynamiques pour les voitures de tourisme, le premier modèle réalisé étant la T570, dessinée avec son collègue Erich Übelacker et l'aérodynamicien de Zeppelin, Paul Jaray. Il ne fait aucun doute que la T570 influença Ferdinand Porsche pour la "voiture du peuple" de Hitler (la future Coccinelle) et après la deuxième guerre Tatra intenta avec succès un procès à VW pour dommages et intérêts. L'expérience de Ledwinka servit de base aux futures Tatra pendant de nombreuses années.

La première des Tatra "Aérodyn" apparut en 1934. La T77 était la première voiture de série à carrosserie aérodynamique, sa caractéristique la plus remarquable. La publicité de Tatra faisait référence à "la voiture du futur" et quand on comparait la T77 aux autres voitures de l'époque elle semblait en effet venir d'une autre planète. Tout aussi futuriste, sous sa carrosserie aérodynamique, la T77 regroupait toutes les techniques chères à Ledwinka, le châssis-poutre avec suspension indépendante et un V8 refroidi par air de 3 litres, tandis qu'un usage intensif d'un alliage de magnésium pour le moteur, la boîte, la suspension et la carrosserie permettait de contenir son poids à 1 700 kg. Bien que la puissance de son moteur de 60 ch ait été modeste pour une grosse berline de luxe à six places, le coefficient aérodynamique particulièrement bas de la T77 aux alentours de 0,21 lui permettait d'atteindre les 145 km/h. Une voiture conventionnelle aurait réclamé une puissance au moins deux fois supérieure.

En 1934, la T77 fut remplacée par la T77A, dotée d'un moteur de 3,4 litres de cylindrée et d'une vitesse de pointe de 150 km/h. Fabriquée à la main jusqu'en 1938, la T77A se distinguait au premier coup d'œil de sa devancière par son troisième phare central. On estime que seulement 100 exemplaires de la T77 et environ 150 de la T77A furent construits.

Cette T77A originale fut importée des États-Unis en République Tchèque en 2009. Depuis son acquisition, elle a été nettoyée, bien conservée et les phares ont retrouvé leur position originale, mais elle n'a subi aucune autre intervention. On nous signale que le châssis et la carrosserie sont tous deux solides et que l'intérieur de cuir marron est d'origine. On ne connaît pas l'état mécanique de la voiture. Les papiers comprennent une licence d'exportation, les papiers européens d'importation correspondants et un historique.

Aucune autre voiture n'est aussi typique de l'application des principes modernistes à l'automobile que cette emblématique Tatra T77, qui donne à ce projet de restauration enthousiasmant un intérêt tout particulier pour le collectionneur averti.

1936 Tatra T 77A Saloon Project

Chassis no. 23038 Engine no. 201538

The name of Tatra is forever linked with that of Hans Ledwinka, one of the most original engineers ever to turn his attention to automobile design. Born in Austria in 1878, he received a technical education and got his first job, as a draughtsman, with Nesselsdorfer Waggonfabrik, a manufacturer of railway rolling stock. When the company diversified into automobile production, Ledwinka designed its cars. After a spell with Steyr, for whom he designed its first automobile, he returned to Nesselsdorf in 1921, by which time the town had been absorbed into the newly created Czechoslovakia and renamed Kopřivnice. His old employer had a new name too: Tatra, taken from the eponymous mountain range in Slovakia.

Tatra's chief engineer, Ledwinka was responsible for the reconstituted company's first entirely new car: the T11. Introduced in 1923, the 1,056cc T11 was one of the most advanced small cars of its era, incorporating independent rear suspension by means of swing axles, and a torsionally rigid backbone chassis frame, features that would characterise future Tatras of all sizes. Ledwinka was an advocate of air-cooling and so the T11 was powered by an air-cooled flat-twin engine with ducted airflow, the latter feature contributing greatly to its efficiency. The T11 was followed by the similar but four-wheel braked T12 and then the larger, 1.9-litre T17, which used a water-cooled six-cylinder engine.

Tatra's range expanded throughout the 1920s and into the succeeding decade, reaching its zenith, at least as far as relatively conventional designs were concerned, with the 6.0-litre V12-engined T80 of 1931. At around this time Ledwinka began experimenting with the application of low-drag aerodynamics to passenger car design, one of the first results being the T570, which was designed in collaboration with his colleague Erich Übelacker and Zeppelin aerodynamicist, Paul Jaray. The T570 undoubtedly influenced Ferdinand Porsche's design for Adolf Hitler's 'People's Car' (the Volkswagen 'Beetle') and after WW2 Tatra successfully sued VW for compensation. Ledwinka's experiments laid the foundations for Tatra designs for years to come.

In 1934 the first of Tatra's 'aerodynes' appeared; this was the T77, the world's first series-produced car designed with aerodynamic efficiency as the foremost consideration. Tatra's advertising hailed it as 'the car of the future', and when compared with its contemporaries the T77 must have looked like it had come from another planet. Just as advanced beneath its streamlined skin, the T77 featured Ledwinka's trademark, independently-suspended backbone chassis and was powered by a 3.0-litre air-cooled V8 engine mounted at the rear, while the extensive use of magnesium alloy for the engine, gearbox, suspension and body kept the weight down to 1,700kg (3,700lb). Although its 60bhp engine was relatively modest in output for a large, six-seater, luxury car, the T77's staggeringly low drag coefficient of around 0.21 meant that it was still capable of reaching 145km/h (90mph). A conventional car would have required twice as much power.

In 1934 the T77 was superseded by the T77A, which benefited from a 3.4-litre engine and higher (150km/h) top speed. Hand built and produced up to 1938, the T77A was readily distinguishable from its predecessor by virtue of its third, central headlight. It is estimated that only 100-or-so T77s and around 150 T77As were produced.

This original T77A was imported into the Czech Republic from the USA in 2009. Since acquisition by the current owner it has been cleaned, conserved and the headlamps correctly repositioned, but otherwise is untouched. We are advised that the chassis and body both appear solid and that the brown leather interior is original. The car's mechanical condition is not known. Accompanying documentation consists of an export licence, related EU import documents and some history.

No one car better exemplifies the application of Modernist principles to automobile design than the iconic Tatra T77, which makes this exciting restoration project of particular interest to discerning collectors.