



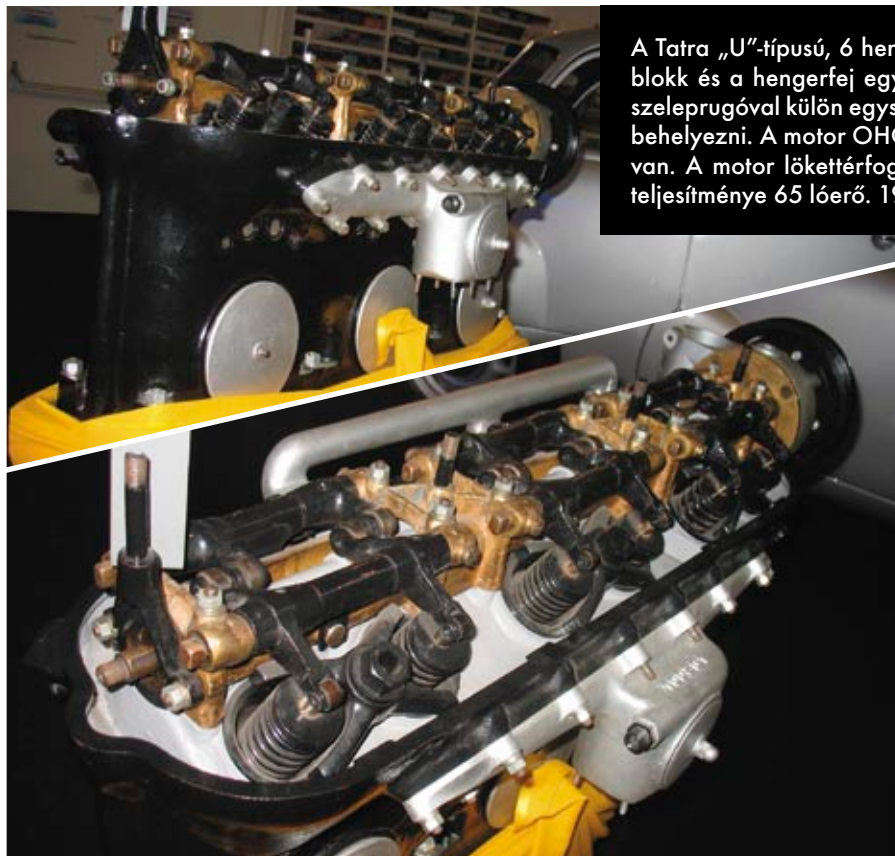
Hans Ledwinka emlékkiállítás

Dr. techn. h. c. Ing. Hans Ledwinka 1878. február 14-én született az ausztriai, Bécshez közeli Klosterneuburgban. 1892-ben nagybátyjánál kezdett lakatosnak tanulni, amit 1895-ig folytatott. 1897-ben

a morvaországi Nesseldorfban (ma: Koprivnice, Csehország) található autógyártó üzemben lépett először munkába, amely ekkor már nagy hírnévnek örvendett az Osztrák-Magyar Monarchiában, és



Tatra Typ 11: a 11-es volt az első autó, melyet Ledwinka 1923 táján a Tatra gyárnak tervezett. A „Tatracsék” vagy „Tin-kutyus”-nak is becézett modell teljesen elütött az akkori idők valamennyi bevett műszaki normájától. A motor, sebességváltó blokk az első tengely, illetve a keresztben elhelyezett laprugó fölé került. Léghűtésű, központi olajozású, kéthengerű boxermotorjának lökettérfogata 1056 cm³, teljesítménye 15 lóerő.



A Tatra „U”-típusú, 6 hengerű motorblokkja. A hathengerű motorblokk és a hengerfej egybeöntött. A szelepülés a szeleppel és a szeleprugóval külön egységet képez, ezt kell a hengerfejbe felülről behelyezni. A motor OHC-vezérlésű, egy felülfekvő vezértengelye van. A motor lökettérfogata 5340 cm³, furat/löket: 90/140 mm, teljesítménye 65 lóerő. 1915 és 1927 között gyártották.



dr. Hans Ledwinka

később ebből alakult meg a Tatra autógyár. Az I. világháború kirobanása előtt nem sokkal kifejlesztette a sorozatgyártású négykerékűket. 1917 és 1921 között az osztrák fegyvergyár (a későbbi Steyr) alkalmazottjaként dolgozott. 1921-ben visszatért a Tatrához, ahol 1937-ig főkonstruktőr volt. 1921-ben jött a nagy dobás: a Tatra 11-es kisautó, melynek konstrukciós felépítését a mai napig alkalmazzák az autógyártásban: központi csöváz, lengőtengellyel. Ferdinand Porsche VW-modelljeivel a hasonlóság nem volt a véletlen műve, mivel a két család baráti viszonyt ápolt egymással. 1938-39-től a gyártást Berlinből, központilag irányították, és Ledwinkát, mint a gyár igazgatóját kényszerítették rá, hogy folytassa a gyártást. A háború végétől a náccal való kollaborálás miatt elítélték, és börtönbe vetették. Megromlott egészségi állapotára tekintettel azonban 1951 szeptemberében visszaköltözhetett a fiához, dr. Erich Ledwinkához (aki a Puch 500, Haflinger, Pinzgauer és a máig gyártott Puch / Mercedes G-osztály konst-

ruktőre volt) Ausztriába. 1952-ben a német mérnökök egyesületétől Becsületrend-kitüntetésben részesült. 1961-ben megkapta az első osztályú Becsületkeresztet az osztrák elnöktől a tudomány és a művészet érdekében tett erőfeszítéseierért, a német feltalálók egyesülete pedig arany Rudolf Diesel medált adományozott neki. Munkalehetőség hiányában Ledwinka áttelepült Bajorországba. Münchenben halt meg 1967-ben. 1992-ben posztumusz rehabilitálták az őt korábban ért vádak alól, 2007-ben pedig beválasztották az európai autógyártás halhatatlanjai közé.

Képeink az ausztriai Koller Oldtimermuseumban készültek, a Hans Ledwinka emlékkiállításán. A múzeumot a www.koller-oldtimer.at címen is megnézhetjük, de aki teheti, ne hagyja ki a személyes látogatást!

Szöveg: OG-Nszl,
Fotó: Nszl

