

Prag, 18. Oktober 1935

Tatra-Werke
Automobil-Produktion
Verkaufsniederlassung
in Prag

Ich habe beschlossen, dass ich den heurigen Urlaub mit meiner Familie in Frankreich verbringen werde und zwar mit dem Auto. Zu diesem Zweck habe ich mir Ihren neuen Fahrzeug-Typ 77, (8 Zylinder, luftgekühlt) gekauft. Das Fahrzeug habe ich erst eine Woche vor der Abreise bekommen, also war dieser noch nicht eingefahren. Durch jahrelange Erfahrungen mit Tatra Fahrzeugen habe ich mich im vollsten Vertrauen mit einem nicht eingefahrenen Fahrzeug auf diese anspruchsvolle Auslandsreise begeben.

Aus Prag sind wir am 26.6.1935 Richtung Pilsen und Nürnberg gefahren, bis wir nach Würzburg gekommen sind, wo wir auch übernachtet haben. An diesem Tag haben wir 418 km zurückgelegt. Am zweiten Tag sind wir über Frankfurt, Mainz und Trier weitergefahren. Übernachtet haben wir in Luxemburg und an diesem Tag haben wir 407 km zurück gelegt. Am dritten Tag sind wir in Paris angekommen und zwar zur Zeit des stärksten Verkehrs.

Beim Überqueren der Pariser Hauptstraßen während extrem starken Verkehrs konnten wir erst richtig die guten Seiten dieses Fahrzeuges schätzen lernen. Im drittem Gang haben wir eine sehr schnelle Beschleunigung gehabt in Geschwindigkeitsbereichen von 5 - 70 km/h und so konnten wir die Beschleunigung und das Fahrtempo mit dortigen Fahrzeugen halten. Beim ständigen Bremsen und Losfahren hat sich der zweite Gang sehr bewährt den ich ruhig bis zu 40 km/h Geschwindigkeit nutzte. Das hat folgende Vorteile: der Lenker wird nicht durch das ständige Schalten abgelenkt und hat so durch die Manipulation mit Kupplung und Gaspedal die Möglichkeit die Geschwindigkeit von 0 bis 40 km/h und mehr besser zu disponieren. Aus diesem Grund war es uns möglich, ganz leicht durch die Pariser Hauptstraßen zu fahren.

Egal wo wir angekommen sind, ob Deutschland oder Frankreich, überall hat unser Fahrzeug große Neugier und Bewunderung geweckt. Wenn wir gehalten haben, mussten wir sofort zu Fahreigenschaften, Motor und Verbrauch Auskunft geben. Hauptsächlich haben wir „très joli“ und „très interessant“ gehört. Ebenso haben wir auch die Aufmerksamkeit von Zollbeamten an der Grenze geweckt: Alle haben sich mehr für den Motor und Verbrauch interessiert als für unser Gepäck.

Aus Paris sind wir weiter Richtung Westen bis zu Küste gefahren und dann nach Süden. Wir haben fast alle Kurorte besucht, Deauville, Trouville, Saint Malo, Royan, Arcachon, Mimizan, Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de Luz und Hendaye. Überall die gleichen Fragen: „Was ist das für ein Fahrzeug, welche Marke, was hat für Verbrauch, Leistung und Geschwindigkeit?“ Kurz gesagt, überall haben wir Respekt erweckt und unser Fahrzeug hat allen durch seine Form, Farbe und Inneneinrichtung sehr gefallen. Für die Leute war es aber schwer zu begreifen, dass ein so großes Fahrzeug keine Wasserkühlung hat.

Außer den Hügeln an der Grenze und den Steigungen zwischen Reims und Bernkastel war die Reise nicht so schwierig. Beim Überqueren der Pyrenäen kamen dann starke

Steigungen und viele scharfe Kurven. Steigungen und Kurven ließen sich dank der freigängigen Lenkung und der guter Sitzposition problemlos fahren. Viele Fahrzeuge mit Wasserkühlung haben wir dabei überholt, diese mussten anhalten, da deren Wasser im Kühler gekocht hat. Wir dagegen im Tatra konnten ohne Schwierigkeiten auch die höchsten Stellen erreichen, zwar mit heißem Motor, aber ohne Pausen.

Als wir in Lourdes angekommen sind, haben wir großes Interesse von 8 Priestern erweckt. Die haben sich bei unserem Fahrzeug vor dem Hotel versammelt und wir mussten alles zeigen und alles erklären. Die Bewunderung und Anerkennung war grenzenlos.

Weiter ist die Reise auf geraden Strecken oder Hügellandschaften bis zu Riviera gegangen. Das Wetter war sehr heiß und deshalb hat sich die Klappe im oberen Teil der Windschutzscheibe sehr bewährt. So konnte angenehm kühle Luft durch den Wagen wehen. Diese Ventilation war zwar auf einer Seite sehr angenehm, auf der andere sind aber auch viele Insekten in Wagen rein geflogen. darunter auch Wespen. Eine Wespe hat dann meinen Sohn auch ins Bein gestochen, als er gerade am Steuer saß und lenkte. Man sollte besser alle Neufahrzeuge serienmäßig mit einem Schutznetz ausstatten.

Nach viertägiger Rastpause, haben wir 2 Liter Öl nachgefüllt und sind weiter durch die Alpenstrecke (Route des Alpes) gefahren. Um 8 Uhr in der Frühe bei starker Hitze sind wir aus Juan-les-Pins Richtung Nizza losgefahren. Kurz vor Nizza sind wir ins Tal des Flusses Vars abgebogen und weiter entlang des Flusses mit leichter Steigerung bis nach Pont de Gueydan. (542 m über das Meer). Danach über starke Steigung über den Gebirgspass Col de la Coyolle (2.326 m über das Meer). Weggefahren sind wir von der Küste bei größter Hitze. Erst am Gipfel Col de la Coyolle konnten wir uns an Schneefeldern abkühlen und unserem Fahrzeug hat dies auch gut getan. An diesem Tag haben wir 283 km zurückgelegt. Wir sind vom Meer weggefahren und haben drei Passhöhen mit 2.326m, 2.114m und 1.600m Höhe überwunden.

Am nächsten Tag sind wir aus Brianzon Richtung Col du Lautaret und Col Calibrier gefahren (2.645 m). Wir haben einen Höhenunterschied von 1.324 m bewältigt. Am steilsten Stück haben wir ein amerikanisches Fahrzeug überholt. Dieses musste anhalten und die Insassen sind zu Fuß zum Gipfel gegangen. Dabei haben wir die Vorteile unseres luftgekühlten Motors und die Elastizität der 8 Zylinder sehr geschätzt.

Auf jedem Pass, so auch am Col de Calibrier, rasten alle Fahrzeuge. Einerseits, damit die Fahrzeuge abkühlen und man verdunstetes Wasser im Kühler nachfüllen kann, andererseits auch, damit die Besatzung die Schönheiten des Ausblickes genießen kann. So sind auch wir stehen geblieben, allerdings nicht wegen des Motors, sondern damit wir ebenfalls die Alpens Schönheiten bewundern konnten.

Die ganze Aufmerksamkeit hat dort unserem Fahrzeug gehört. Die Touristen haben auf die Schönheiten der Landschaft verzichtet und haben sich um unserem 8-Zylinder versammelt. Wir mussten die Motorhaube öffnen, den Motor zeigen und alles erklären. Im Großen und Ganzen hat unser Wagen betreffend Form, Farbe und Ausstattung viel Anerkennung bekommen.

Beim Weiterfahren zum Genfer See haben wir noch drei Bergpässe bewältigt. Die Schweiz konnten wir so an einem Tag durchqueren und haben dabei eine maximale Meereshöhe von 1.600 m erreicht.

Der letzter Reiseabschnitt war der längste. Wir sind von Bludenz über den Arlbergpass, weiter über Landeck, Innsbruck, Salzburg und Linz bis nach Prag gefahren. Diese Strecke war 730 km lang und hat 17 Stunden gedauert, inbegriffen tanken und rasten. Dabei passierten wir den Arlbergpass mit Meereshöhe von 1.802 m. Wenn man bedenkt, dass diese Reise über Alpenstraßen geführt hat, die in Österreich noch teilweise sehr schlecht sind, ist dies eine bewundernswerte Leistung von Fahrzeug und Lenker. Die Tatsache, dass nur ein Lenker ununterbrochen und ohne Müdigkeit diese Reise bewältigen konnte, ist den ausgezeichneten Fahrzeugqualitäten zuschreiben. Man muss nicht so oft schalten und das Lenken geht ganz leicht und beansprucht nicht die Hände.

Dank der guten Federung konnten auch die Mitreisenden die lange Strecke bequem verbringen. Der Wagen ist auch auf schlechten Straßen ganz ruhig gefahren.

In Kurven und bei höherer Geschwindigkeit liegt der Wagen sehr gut auf der Straße, deswegen war es uns möglich, auch sehr schnell durch Bergkurven zu fahren. Dank der Leichtgängigkeit der Lenkung konnte man auch durch schärfste Kurven schnell fahren, obwohl das Fahrzeug ungewöhnlich lang ist. Ausgezeichnete Bremsen haben eine sichere Fahrt auf steilen Bergstraßen und in belebten Ortschaften erlaubt.

Die hervorragenden Scheinwerfer erlaubten in der Nacht die gleiche Fahrgeschwindigkeit wie am Tag. Die Möglichkeit mit dem Fuß die Lichtintensität zu steuern, erleichtert wesentlich das Lenken und Fahren.

Dazu möchte ich auch bemerken, dass wir während der ganze Strecke von 5.365 km keine Reifenpanne gehabt haben. Wir sind über gute und schlechte Straßen gefahren und kein einziges Mal mussten wir einen Reifen wechseln. Möglicherweise ist es Zufall, oder aber die gute Eigenschaft des Fahrzeugs.

Betriebsdaten

Wie man aus meinem Bericht entnehmen kann, habe ich mit meiner Familie und unserem 8 Zylinder Tatra-Wagen eine Ferienreise von Prag, über Nürnberg, Frankfurt, Luxemburg, Reims, Paris, Deauville, Les Sables, Bordeaux, Biarritz, Hendaye, über Pyrenäen zur französische Riviera gemacht. Danach über die französische Alpen, durch die Schweiz und durch Österreich zurück nach Prag bin ich insgesamt 5.365 km gefahren und habe 690 Liter Benzin verbraucht. Der Durchschnittsverbrauch war dabei 12,86 Liter auf 100 km. Wenn man die schweren Bergstrecken in Betracht zieht, ist dieser Verbrauch sehr gering. Das Fahrzeug habe ich direkt im Werk abgeholt, es war also noch nicht eingefahren, deshalb bin ich auch nicht schneller als 60- 75 km/h gefahren. Nach 2.000 km habe ich Öl gewechselt und im Verlauf der ganze Reise noch 6 Liter Öl nachgefüllt, und das auch noch für die Zentralschmierung.

Es war auch nicht nötig, die Ölbremsen zu reparieren oder Bremsöl nachzufüllen. So hat die Wartung der hydraulischen Bremsen für die ganzen 5.300 km keine Minute Reparaturzeit und kein einzigen Groschen gekostet.

Problemlos haben auch sämtliche elektrische Fahrzeugseinrichtungen funktioniert, zum Beispiel die Zündung. Sie funktionierte ausgezeichnet, obwohl wir bei den Bergabstrecken den Motor ausgeschaltet haben. Die Zündkerzen waren nicht verölt, was man immer beim Neustart merken könnte. Der Motor hat sofort ohne kleinste Aussetzer funktioniert.

Technische Bemerkungen

Bei schwierigen Bergfahrten, wo man meistens mit zweiten oder ersten Gang fahren musste, hat sich der Motor sehr erhitzt und ich bemerkte, dass seiner Leistung dabei sehr

schnell gesunken ist. Gleichzeitig haben wir im Fahrzeug Benzol gerochen. Wir haben angehalten, um nach den Ursachen zu suchen und warum die Leistung des Motors so sehr nachlässt. Bei sehr erhitztem Motor gab es auch Schwierigkeiten beim Starten, der Motor ist dabei nur schwer angesprungen. Nach weiteren Suchen der Ursachen dieser Mängel bin ich darauf gekommen, dass sich beim starkem Erhitzen des Motors auch die Kraftstoffpumpe die zum Vergaser führt, sehr erwärmt. Durch das Erhitzen des Motorblocks ist es dazu gekommen, dass der Treibstoff in der Pumpe fast gekocht hat. Das ist allerdings nicht so außergewöhnlich, wenn man bedenkt, dass der Siedepunkt des Kraftstoffes bei 80 Grad liegt. Abgesehen davon herrscht in größeren Höhen ein niedrigerer Luftdruck sodass die Flüssigkeit früher kocht.

Die Pumpe musste dann schon fast verdunsteten Flüssigkeit pumpen, also eine Mischung von Flüssigkeit und Dunst. In solchen Fällen lässt die Leistung von jeder Pumpe sehr rasch nach.

Nächstes Problem, der Kraftstoffgeruch im Fahrzeuginnern, auch dies lässt sich leicht erklären: Der Kraftstoff wird vom Benzintank (der in vorderen Teil des Wagens ist) über eine eigene Leitung (abfallend) entnommen. Die zuführende Kupferleitungen im Bereich des Motorblocks verläuft dort in der Nähe des Auspuffrohres und auch der anschließende Pumpendeckel. Dieser Pumpendeckel ist direkt mit Motorblock verbunden und ist genauso heiß wie dieser selbst und damit erwärmt sich auch das Leitungsrohr stark. So entstehen Dampfblasen im Leitungsrohr und das am häufigsten in der Nähe von Pumpe und Auspuffrohr.

Fährt der Wagen bergauf, ist dieses Leitungsrohr schief und auch die Luftblasen (aus Dunst) steigen nach oben und gelangen so in den Tank. Durch das Entlüftungsloch treten die Gase aus und kommen so in den Wagen rein und verursachen den unangenehmen Geruch. Bei geraden Strecken hat sich - obwohl der Motor genauso heiß war - kein Geruch gebildet, nur bei Steigungen.

Nach meiner Meinung kann man diese Mängel leicht beheben und zwar mit diversen Verbesserungen.

- 1) Der Bereich des Motors ist sehr heiß, durch die beiden Auspuffkrümmer und auch durch den Auspufftopf direkt unter dem Boden des Motorblocks. Es wird reichen, die beiden Krümmerrohre zu isolieren, am besten mit einer Doppelwand deren äußere Schicht mit der Außenluft kommunizieren kann. Der Blechboden oberhalb des Auspufftopfes ist mit Asbest zu isolieren. Die Ventilatoren bekommen dann kalte Luft und die Kühlung des Motors wird wirksamer.
- 2) Die Benzinpumpe sollte man nach Möglichkeiten vom Motorblock thermisch entkoppeln, eventuell durch stärkere Pertinax-Einlage zwischen Motorblock und Pumpe. Das wird aber eine längere Welle erfordern, die diese Pumpe antreibt.
- 3) Die Kraftstoffzufuhrrohr zur Pumpe kann man auch vor größere Erwärmung durch Isolieren des Zufuhrrohres schützen, oder mit einem größeren Abstand von den heißen Stellen.

Zuletzt möchte ich empfehlen, dass man den Kupplungsmechanismus so reguliert, dass das Fußpedal nicht so starken Hub hat, was das schnelle Schalten ziemlich schwierig macht.

Ich bin überzeugt, dass das Beseitigen der von mir genannten Mängeln auf den schwierigen Strecken dem Fahrzeug sehr zugute kommt und dies zu einer generellen Zufriedenheit mit diesem Wagen führen wird.

Ing. Blazej Klima
Direktor Elektrárenského svazu okresu
Stredocesky, spol. s.r.o.
v Praze

Ing. Blazej Klima
Direktor, Elektrizitätswerkverband
des mitteltschechischen Bezirks GmbH
Prag