Πριν, ο A. Hitler, γίνει ακραία επικίνδυνος, τότε που οραματιζόταν τις εθνικές οδούς όπου η υπέρτερη, η περήφανη Άρια φυλή του, θα ταξίδευε εποχούμενη με αδιανόητες για την εποχή ταχύτητες προς Ανατολάς, αντικρίζοντας τα δημιουργήματα του Hans Ledwinka φέρεται ειπώ ν: *«Αυτό είναι το αυτοκίνητο για τους δρόμους μου»* .Έτσι τουλάχιστον καταγράφεται στη σχετική βιβλιογραφία.

Ο καγκελάριος και ο μηχανικός είχαν συναντηθεί μερικές φορές, είχαν δειπνήσει μαζί, σε μια χρονική περίοδο που και οι δυο είχαν στόχους. Είναι η ίδια περίοδος όπου εμπλέκεται ο Ferdinand Porsche και πέφτει ο σπόρος του ανταγωνισμού μα και της διχόνοιας ανάμεσα σε δυο μεγάλες προσωπικότητες, της υπό διαμόρφωση αυτοκινητοβιομηχανίας.

Σύμφωνα με ομολογία του Βοημού Ferdinand Porsche, για το ποιος αντέγραψε ποιόν: «*Ε λοιπόν, κάποιες φορές κοιτούσα εγώ πάνω από τον ώμο του, κάποιες άλλες, εκείνος, πάνω από τον δικό μου ώμο».*
. Η δικαστική απόφαση όμως, όπως θα δούμε, αντιμετώπισε διαφορετικά τα γεγονότα

Όπως και να έχει ο Hans Ledwinka γεννήθηκε τον Φεβρουάριο του 1878, στο Klosterneuburg, της κάτω Αυστρίας, τμήμα τότε, της Αυστροουγγρικής αυτοκρατορίας. Εκεί άφησε και την τελευταία του πνοή, το 1924, στα 41 του χρόνια ο Franz Kafka.

Εκείνη τη χρονιά, ο Ledwinka εργαζόταν στην Steyr. Είχε ξεκινήσει την επαγγελματική του καριέρα, ως μαθητευόμενος του θείου του Johann Zwiauer, και ενός μηχανικού και κατασκευαστή εργαλείων. Έτσι απέκτησε τις πρώτες εμπειρίες του. Αργότερα, σπούδασε στην δημόσια σχολή Artisanry της Βιέννης και ακολούθως, το 1897, εργάστηκε ως σχεδιαστής μηχανικός στην Nesselsdorfer -Wagenbau, εταιρεία που κατασκεύαζε τροχαίο

σιδηροδρομικό υλικό. Κάποια χρόνια αργότερα θα γίνει γνωστή ως Tatra με την έδρα της στη Moravia, της ανατολικής Τσεχίας.

Προβλέποντας την θετική πορεία της αυτοκίνησης, μια ομάδα μηχανικών, ανάμεσά τους και ο H.L. εισηγήθηκαν τον σχεδιασμό και την παραγωγή αυτοκινήτων. Η εργοδοσία δεν τους το αρνήθηκε, τα σχέδια του Ledwinka έγιναν αποδεκτά και 22 τεμάχια Nesseldorfer Type A, ήρθαν στον πρώιμο κόσμο της αυτοκίνησης. Σχεδόν αμέσως σχεδιάζει μια βελτιωμένη έκδοση, το Type B, που έμεινε στην παραγωγή από το 1901 έως το 1904.

Ωστόσο σε εκείνο το χρονικό σημείο, μόλις το Type B μπήκε στην παραγωγή, ο Ledwinka, άφησε το Nesseldorfer και επέστρεψε στην Βιέννη, για λογαριασμό των καθηγητών Richard Knoller Alexander Friedmann, εργαζόμενος στο σχεδιασμό ατμοκίνητων αυτοκίνητων. Γρήγορα, όμως συνειδητοποίησε ότι το μέλλον των αυτοκινήτων ατμού ήταν περιορισμένο και το 1905, γύρισε πάλι στην Nesseldorfer ως διευθυντής πλέον του τμήματος αυτοκινήτων.

Την επόμενη δεκαετία, σχεδίαζε συμβατικά αυτοκίνητα με κινητήρες επίπεδους τετρακύλινδρους και εξακύλινδρους, έως τη στιγμή που η Nesseldorfer αποφάσισε, μεσούντος του πρώτου μεγάλου πολέμου, το '16, να κλείσει το τμήμα των αυτοκινήτων, αναγκάζοντάς τον να επιστρέψει στην Βιέννη και να συνεχίσει στην Steyr.

Όταν η φρίκη από τις μάχες του Βερντέν, του Σομμ, την άσκοπη σφαγή του πρώτου Μεγάλου Πολέμου του 20ου αιώνα έκλεισε τον κύκλο της, η Nesseldorfer, υπό νέα διοίκηση, ξανασκέφτηκε την απόφαση να απομακρυνθεί από την παραγωγή των αυτοκινήτων και έστειλε απεσταλμένους στον Ledwinka, προκειμένου να τον πείσει να επιστρέψει. Μετά από 12μηνες(!) διαπραγματεύσεις, υπέγραψε συμβόλαιο απασχόλησης όπου επιβλήθηκαν όλοι, σχεδόν, οι δικοί του όροι, ενώ του επιτράπηκε να έχει και σχέση συνεργασίας με την Steyr.

Είναι η χρονική στιγμή, που συμβαίνουν δυο πράγματα. Αφενός είναι η πρώτη φορά που το ταλέντο του αφήνεται ελεύθερο, χωρίς περιορισμούς και αφετέρου ότι σχεδιάζει και παράγεται φέρει, πλέον, το διακριτικό σήμα Tatra. Τα μοντέλα 11 & 12 κατασκευάστηκαν γύρω από το δικής του έμπνευσης σασί τύπου «ραχοκοκαλιά», εφοδιάστηκαν με οριζόντιους δικύλινδρους κινητήρες που τοποθετήθηκαν μπροστά, με κινητήριους τροχούς τους πίσω, οι οποίοι είχαν ανεξάρτητη ανάρτηση. Αργότερα, παραμένοντας πιστός στην φιλοσοφία του σασί, τοποθέτησε εξακύλινδρους και 12κύλινδρους σε σχήμα V, κινητήρες, ενώ το σήμα κατατεθέν παραμένει το πολύ πρωτοποριακό για την εποχή αεροδυναμικό σχήμα τους. Οι κατασκευές του είναι από κάθε άποψη ξεχωριστές, ρηξικέλευθες.

Στις αρχές της δεκαετίας του '30 άρχισε να επανεπεξεργάζεται την ιδέα που είχε προτείνει στη Steyr και την είχαν απορρίψει. Τη δημιουργία ενός «λαϊκού αυτοκινήτου». Μικρών διαστάσεων, με κινητήρα, κίνηση πίσω και όλα αυτά με ένα σχήμα αεροδυναμικό. Το '33 αποκαλύπτει το πρωτότυπο Tatra V 570 που ήταν σχεδιασμένο πάνω σε αυτή την ιδέα. Τα μεταγενέστερα T-57, T-77 και T-87 δέχτηκαν παρεμβάσεις και βελτιώσεις.

Το '36, ο γιος του Ledwinka, Erich έγινε ο επικεφαλής μηχανικός στην Tatra και παρουσίασε την επόμενη σχεδιαστική προσέγγιση του πατέρα του. Το T-97. Μια σοφή σχεδιαστική ιδέα, που μπορεί να θεωρηθεί ως το πρωτότυπο του Volkswagen Beetle, καθώς συγκέντρωνε όλα τα μηχανολογικά και σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του.

Ένα χρόνο αργότερα, το '37, η Volkswagen ξεκίνησε την κατασκευή των πρωτοτύπων του KDF-Wagen, που αργότερα θα εξελιχθεί σε «σκαθάρι». Η Tatra ισχυριζόμενη παραβίαση της ευρεσιτεχνίας των σχεδίων της, μηνύει την Volkswagen, λίγο πριν ηχήσουν και πάλι οι ομοβροντίες πάνω από την γηραιά ήπειρο. Η προσωρινή, ως απεδείχθη, λύση δόθηκε κάπως εξωδικαστικά καθώς οι Γερμανοί κατέλαβαν τις εγκαταστάσεις της Tatra και η παραγωγή του T-97 σταμάτησε. Ήταν το '38, τότε που η Τσεχοσλοβακία, έπεσε στα χέρια του Αδόλφου, ως άλλο ένα θύμα της πολιτικής του εξευμενισμού. Έτσι οι δραστηριότητες του Ledwinka τελούσαν υπό στρατιωτικό καθεστώς και για τα επόμενα έξι χρόνια, η πρωταρχική ευθύνη της Tatra ήταν η παραγωγή στρατιωτικών οχημάτων για λογαριασμό της Γερμανικής κυβέρνησης.

Σαν τέλειωσε ο πόλεμος, τον περίμενε ακόμα χειρότερη τύχη. Η μεταπολεμική κομμουνιστική κυβέρνηση της Τσεχοσλοβακίας, τον καταδίκασε σε φυλάκιση και τα επόμενα έξι χρόνια, μέχρι το '51 τα πέρασε έγκλειστος. Την αυτή τύχη είχε και ο γιος του Erich, μέχρι που του χορηγήθηκε άδεια μετανάστευσης το 1950, οπότε πήγε στην Αυστρία και απασχολήθηκε στον παλιότερο εργοδότη του πατέρα του, την Steyr-Daimler-Puch (SDP) ως μηχανικός δοκιμών για κινητήρες και σασί. Πατέρας και γιος, συνεργάστηκαν στην SDP, πάνω στον σχεδιασμό του στρατιωτικού οχήματος Haflinger.

Στο μεταξύ, η προπολεμική δικαστική διαμάχη, που αφορούσε την παραβίαση της ευρεσιτεχνίας των σχεδίων του Ledwinka από την Volkswagen δεν είχε ξεχαστεί. Η εκδίκαση των αγωγών κράτησε περισσότερο από μια δεκαετία και τελικά το '61 η Volkswagen, υποχρεώθηκε να καταβάλει το καθόλου αδιάφορο, για εκείνη την εποχή, ποσό των τριών εκατομμυρίων μάρκων, στους κληρονόμους του Franz Ringhoffer, πρώην ιδιοκτήτη της Tatra-Werke. Δικαιώθηκε έτσι η άποψη, από την νομική πλευρά τουλάχιστον, ότι ο H. Ledwinka και όχι ο Ferdinand Porsche, ήταν ο υπεύθυνος για το συνολικό σχεδιασμό του «αυτοκινήτου του λαού».

Ο Hans Ledwinka, ποτέ δεν απομακρύνθηκε πλήρως από το χώρο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Συνέχισε ως σύμβουλος, μέχρι σχεδόν το θάνατό του, στο Μόναχο στις 2 Μαρτίου του '67. Σαράντα χρόνια αργότερα, το '07, εντάχθηκε στο European Automotive Hall of Fame.