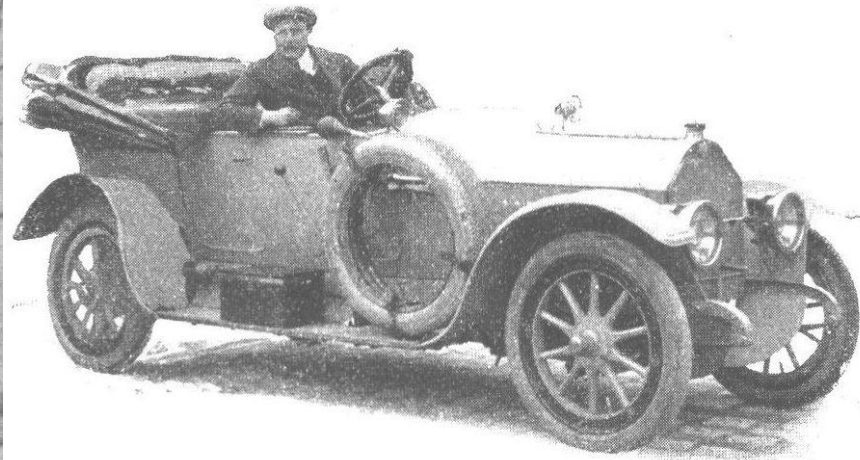
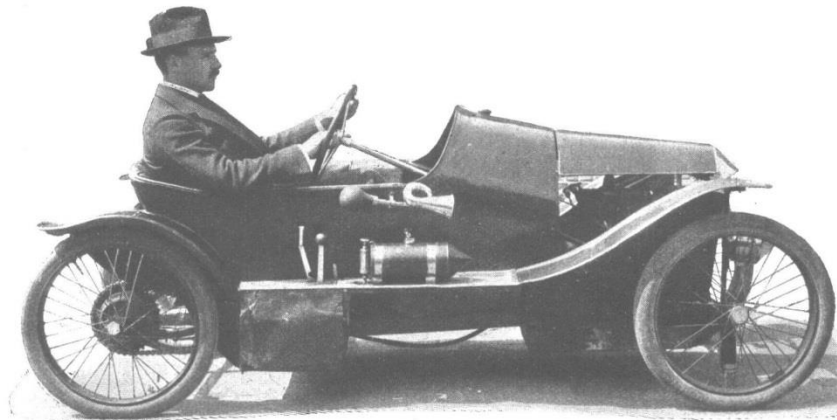


**Fritz Hückel an Rallye Monte Carlo 1912  
rechts: Teilnahme 1911 an «Alpenfahrt»  
unten Hückels Cyklecar 1913  
H. war eng mit Tatra verbunden**



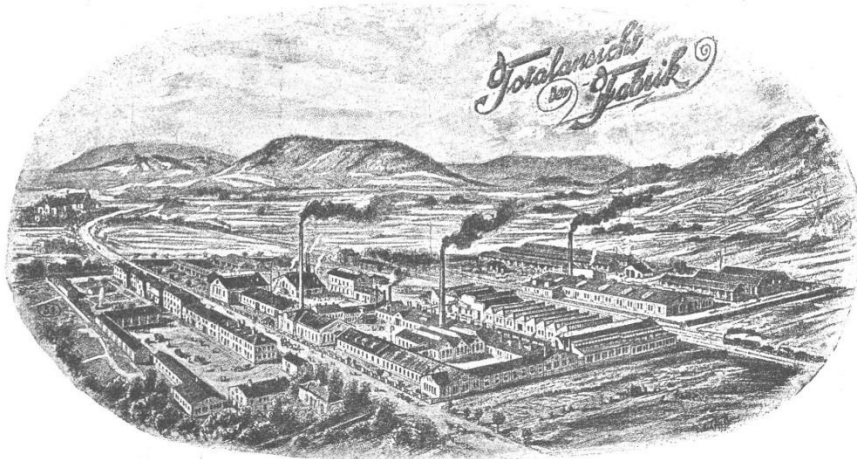
**Friedrich Paul  
(Fritz) Hückel,**

- **\*22.6.1885**
- **+12.1.1973**
- **in München**





# Nesselsdorfer Automobile



Erste und älteste Automobil-Fabrik der Monarchie.   
Baut alle Typen selbstbeweglicher Wagen.

## Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

Nesselsdorf (Mähren)

vormals:

k. k. priv. Wagenbau-Fabrik  
**SCHUSTALA & COMP.**  

Niederlage: Wien, I., Kolowratring 8. —

Telephon 6553. ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Werkstätte: Wien, Untere Weissgärber-  
strasse 8—10. — Telephon 8862. ○ ○ ○

Werkstätte und Niederlage in Ratibor. ○

Werkstätte und Niederlage in Breslau. ○

Niederlage in Lemberg. ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Verkaufsstellen in Berlin und Czernowitz.

**NW Reklame 1900 und Hückel im 1915**

# Allgemeine Automobil-Zeitung.

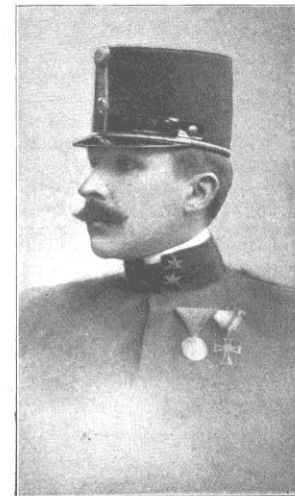
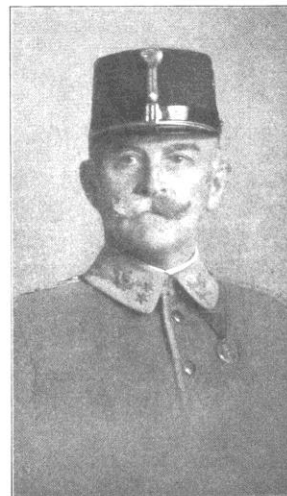
Allgemeine Flugmaschinen-Zeitung.

Herausgeber: Felix Sterne und Adolf Schmal-Filius.

Nr. 11. Band I.

Wien, 14. März 1915.

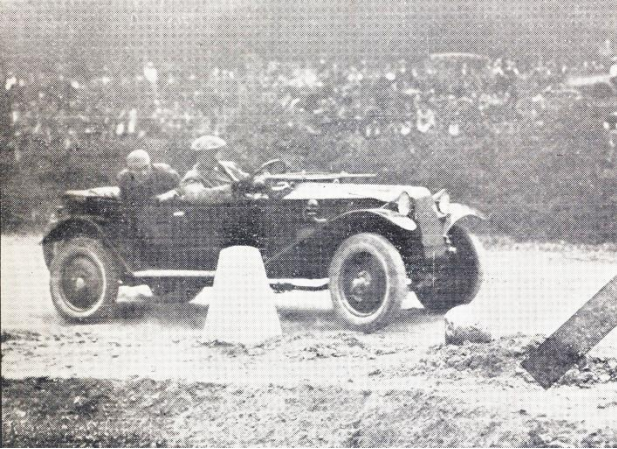
XVI. Jahrgang.



Mitglieder des k. k. Freiwilligen-Automobil-Korps im Kriege.

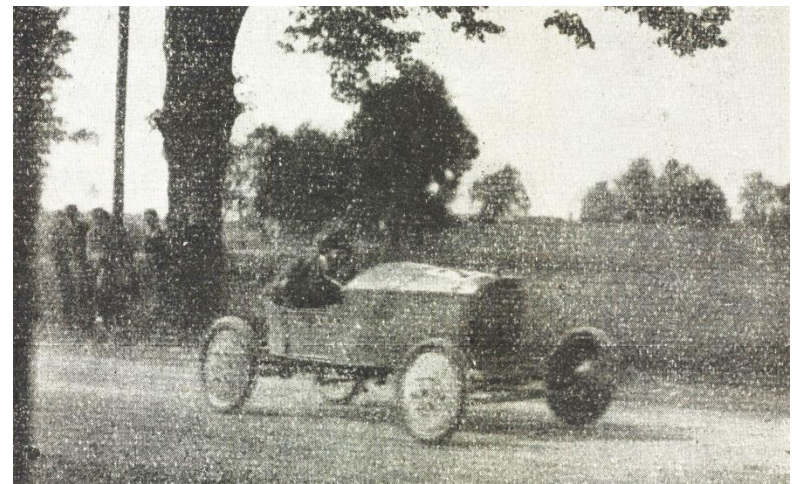
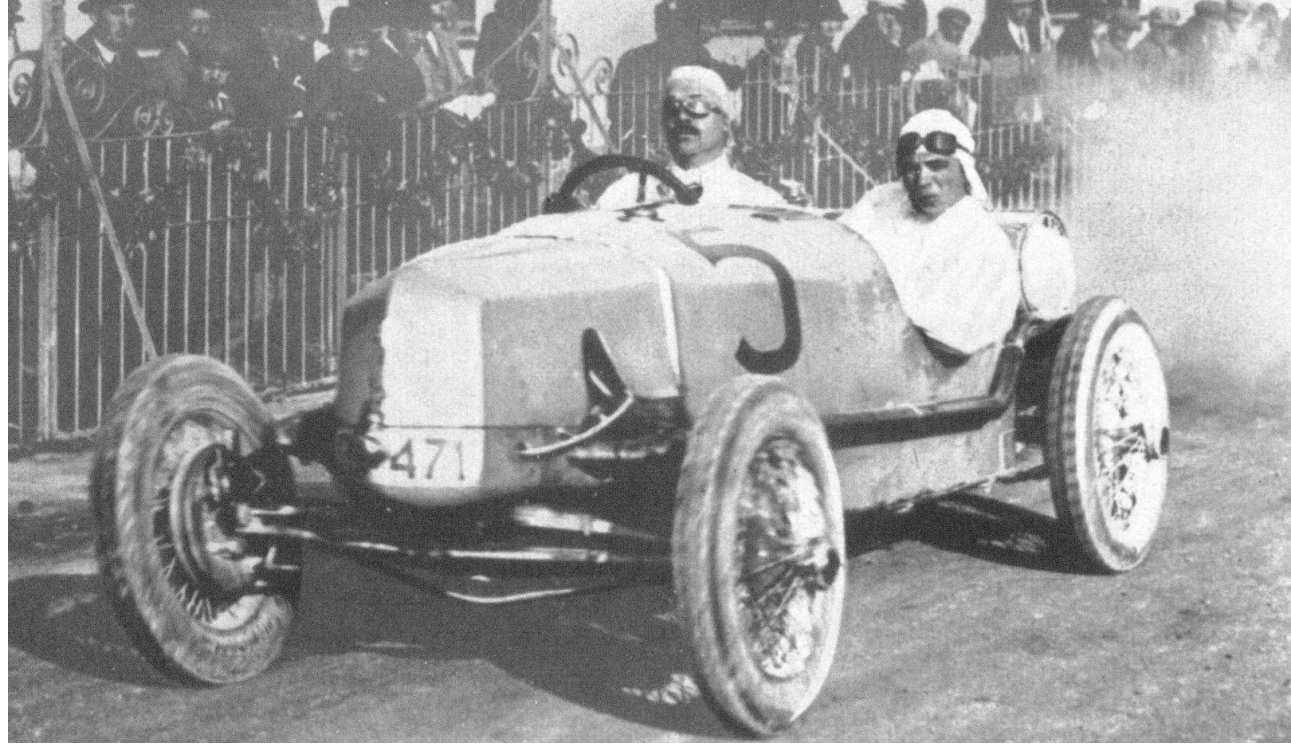
Oben links: Fritz Hückel. — Rechts: Heinrich Brunner. — Unten links: Freiherr von Brenner. — Mitte: Graf Rudolf Czernin-Morzin. — Rechts: Baron Georg Haas von Balnfels.





**H. 1925 Ecce Homo auf Tatra**

**re: 1925 Targa Florio Special,  
hat H. für TF bauen lassen.  
u. a. 3 Ventile pro Zylinder...**



**H. 1922 auf seinem GNOM  
li: Fritz Hückel im 1938  
mit Steyer Deutsche Alpenfahrt**



# Italienische Presse berichtete begeistert über die kleinen und leichten Tatra

ALLGEMEINE AUTOMOBIL-ZEITUNG

## DIE TARGA UND COPPA FLORIO.

MEO COSTANTINI (BUGATTI) GEWINNT DIE TARGA FLORIO. — ANDRÉ BOILLOT (PEUGEOT) ENDGÜLTIGER SIEGER IN DER COPPA FLORIO. — VORTREFFLICHE LEISTUNGEN DER BEIDEN LUFTGEKÜHLTEN KLEIN-TATRA.

WENN die diesjährige Saison des Automobilrennens auch eine Fülle von Wettbewerben bringt, so macht sich doch hinsichtlich der großen internationalen Kämpfe eine gewisse Regelmäßigkeit bemerkbar, die bei der Targa und Coppa Florio, dem Frühjahrsauflauf der Rennen, schon deutlich zum Ausdruck gelangte. Gerade in das Jahr 1925 fiel die endgültige Entscheidung für die Marke Mercedes, die im Vorjahr durch den Sieg Christian Werners auf Kompressor-Mercedes die Targa und Coppa Florio gewann, erklärte, heuer nicht zu starten, und hielt diesen ihren Beschluß auch aufrecht, als Cavaliere Florio noch in Person bei den Unterhändlerwerken einen Werbeerfolg versuchte. Es fehlte ferner die ganze italienische Industrie, denn was an italienischen Wagen mitfuhr, war von Privatbesitzern genannt worden. Cavaliere Florio hatte zwar auch im eigenen Land alle Hebel in Bewegung gesetzt, um die Industrie zur Abgabe von Nennungen zu animieren, allein ohne Erfolg.

Interessant war der mutige Kampf zweier ganz kleiner Wagenbauten mit den berühmten Schwierigkeiten der Madonie-Rundstrecke und ihren 1500 Kurven. Es starteten, allerdings nicht offiziell, sondern nur von privater Seite gemeldet, zwei luftgekühlte zweizylindrige Klein-Tatra, die von den Großindustriellen Fritz Hückel, Neudorfstein, und Herrn Karl Spörer, Kornitz, beide Mitglieder des Mährisch-Schlesischen Automobil-Club, gesteuert wurden. Die Gesamtdistanz wurde von der Distanz für die beiden Kategorien bis 1500 und bis 1100 ccm auf drei Runden (324 km) gekürzt. Hückel legte die Strecke in 5 Stunden 31 Minuten 29 Sekunden zurück (Durchschnitt 58 km 645 m pro Stunde), und Spörer wurde Zweiter, mit einem Zeitunterschied von nur fünf Minuten. Der Beweis, den man erbringen wollte, daß diese Klein-Tatra nicht nur im normalen Automobilverkehr, sondern auch im Renntempo über eine so ungewöhnlich schwierige Strecke hinwegkommen vermögen, gelang jedenfalls vollständig.

Wir lassen hier zunächst die offizielle allgemeine Klassifizierung und die Klassifizierung nach Kategorien folgen und schließen daran eine zusammenfassende Schilderung des Rennverlaufes.

### Targa Florio (540 km).

Allgemeine Klassifizierung:  
1. Costantini, Bugatti, 7 Stunden 32 Minuten 27½ Sekunden. Durchschnitt 71 km 610 m pro Stunde;  
2. Wagner, Peugeot, 7:37:20;  
3. Boillot, Peugeot, 7:40:33;  
4. P. de Vizcaya, Bugatti, 7:53:12;  
5. Balesstrero, O. M., 8:21:18;  
6. Ginaldi, Alfa-Romeo, 8:36:41.

Klassifikation nach Kategorien:  
1. Über 3000 ccm: 1. Wagner, Peugeot;  
2. Boillot, Peugeot. — II. Bis 3000 ccm:

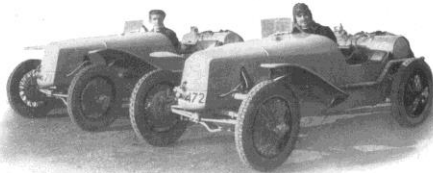
1. Ginaldi, Alfa-Romeo. — III. Bis 2000 ccm:  
1. Costantini, Bugatti; 2. de Vizcaya, Bugatti;  
3. Balesstrero, O. M. — IV. Bis 1500 ccm (nur 3 Runden gleich 324 km): 1. Platé, Chiribiri, 5 Stunden 49 Minuten 02½ Sekunden. — V. Bis 1100 ccm (nur 3 Runden gleich 324 km): 1. Fritz Hückel, Klein-Tatra, 5:31:29, Durchschnitt 58 km 645 m; 2. Spörer, Klein-Tatra, 5:36:17½.

### Coppa Florio (432 km).

1. Boillot, Peugeot, 6 Stunden 04 Minuten 25 Sekunden, Durchschnitt 71 km 127 m pro Stunde. Gewinn definitiv die Coppa Florio.

2. Wagner, Peugeot, 6:06:50½.

Um 7 Uhr früh (3. Mai) wurden dreizehn Konkurrenten abgelassen: Zuerst die Peugeot-Mannschaft mit Dauvergne, Rigal,



Die beiden luftgekühlten Klein-Tatra in der Targa Florio.

Rechts der Sieger der Klein-Tatra-Klasse, Großindustrieller Herr Fritz Hückel, links Herr Karl Spörer, der zweite Fahrer, beide Mitglieder des Mährisch-Schlesischen A.C. Die beiden Klein-Tatra vollendeten mit großer Regelmäßigkeit die vorgeschriebenen drei Runden des schwierigen Madonie-Rennkurses und erzielten den vorzüglichen Durchschnitt von mehr als 58 km pro Stunde.

Wagner und André Boillot. Dann folgten die beiden Klein-Tatra der Kategorie bis 1100 ccm, von Hückel und Spörer gesteuert, hierauf Platé (Chiribiri), Costantini (Bugatti), Pietro und Ferdinando de Vizcaya (Bugatti), Balesstrero (O. M.), de Vitis (Alfa) und Ginaldi (Alfa-Romeo, Privatfahrer).

Das Peugeot-Team nahm sofort die Führung. Boillot stellte in der ersten Runde einen neuen Rundenrekord auf: er fuhr die 108 km in 1:28:44 (bisher 1:34:13), wobei er zum guten Teil durch die vorzüglich reparierten Straßen unterstützt wurde. Die beiden Klein-Tatra fuhren mit größter Regelmäßigkeit und hielten sich in Intervallen von nur zehn Sekunden hintereinander. Nach der ersten Runde (108 km) ergab sich folgende Placierung:

Boillot 1:28:44; Wagner 1:28:58; Dauvergne 1:29:37; Costantini 1:32:05; Rigal 1:33:25; P. de Vizcaya 1:33:45; F. de Vizcaya 1:37:11; Balesstrero 1:39:50; Ginaldi 1:44:41; Hückel 1:50:41; Spörer 1:50:51; Platé 1:53:47; de Vitis 1:57:57.

Auch während der zweiten Runde behielt die Peugeot-Mannschaft die Führung, nur änderte sich die Position ihrer Fahrer. Sehr regelmäßig fuhr auch der O.M. von Balesstrero; er hatte zwischen den beiden Rundenzeiten nur vier Sekunden Unterschied. Die Placierung

nach zwei Runden (216 km) lautet wie folgt:  
Wagner 2:59:06; Dauvergne 2:59:48; Boillot 3:00:02; Costantini 3:02:49; Rigal 3:07:58; P. de Vizcaya 3:14:37; Balesstrero 3:19:44; Ginaldi 3:36:04; Spörer 3:39:47; Hückel 3:40:36; Platé 3:56:15; de Vitis 4:06:58; F. de Vizcaya 5:12:14.

Zu Beginn der dritten Runde kam Dauvergne (Peugeot) infolge Blockierung der Vorderradbremse zu Sturz; er erlitt einen Armbruch und mehrfache Brandwunden. Mit der dritten Runde war das Rennen für die beiden Kategorien bis 1500 ccm und bis 1100 ccm beendet. Die italienische Fachpresse spricht mit anerkennenden Worten von der trefflichen Leistung der zweizylindrigen luftgekühlten Klein-Tatra, die den Schwierigkeiten des Rennkurses so gut gewachsen waren. Es zeigte sich, daß trotz der starken Hitze die

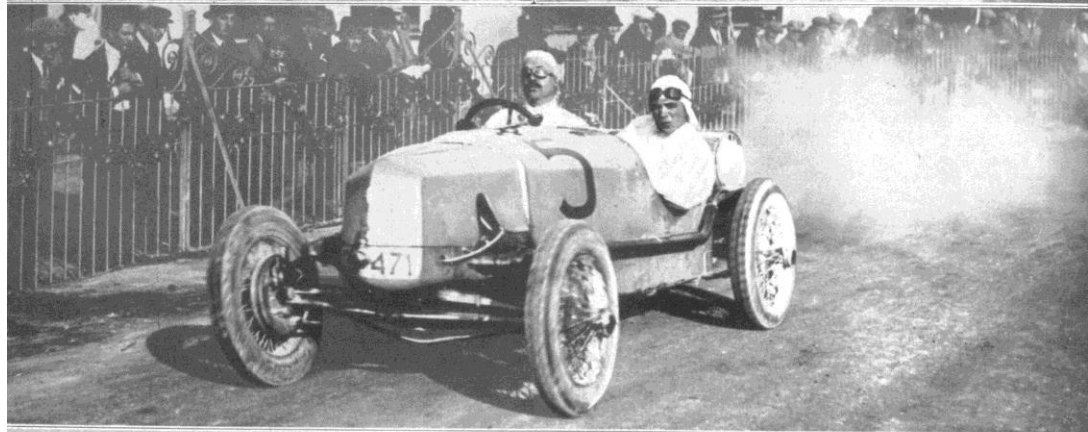
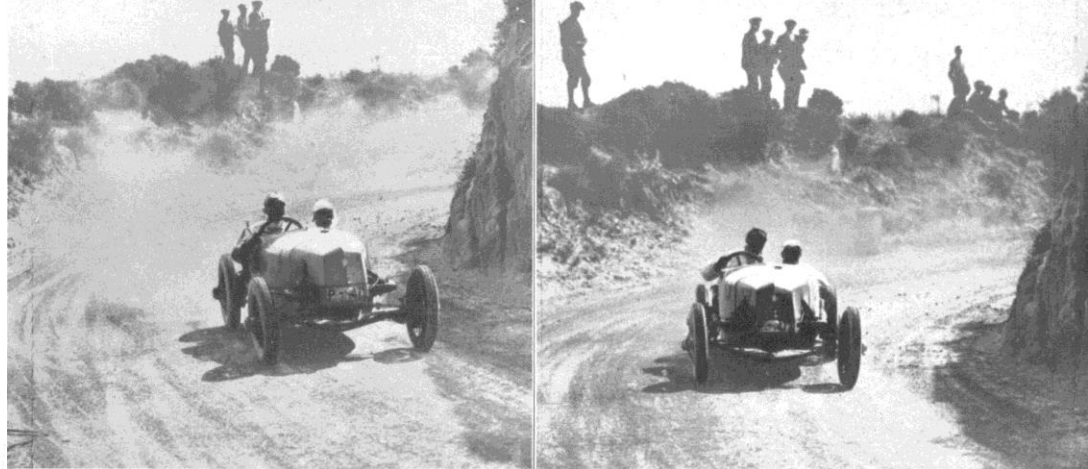
Luftkühlung vollkommen ausreichend war. Mit vollendeter dritter Runde hatte sich Costantini schon auf den ersten Platz vorgearbeitet. Die Klassifizierung lautet nunmehr nach drei Runden (324 km) wie folgt:

Costantini 4:31:47; Boillot 4:34:29; Wagner 4:35:26; P. de Vizcaya 4:49:51; Rigal 4:53:06; Balesstrero 4:59:30; Ginaldi 5:17:37; Hückel 5:31:29; Spörer 5:36:17; Platé (unoffiziell weitergefahren) 5:49:02; de Vitis 6:22:39.

Nach vier Runden (432 km) ergab sich folgender Stand:

Costantini 6:03:49; Boillot 6:04:25; Wagner 6:06:50; P. de Vizcaya 6:21:21; Balesstrero 6:43:21; Ginaldi 7:02:40; Platé 7:44:54. Mit vollendeter vierter Runde hatte Boillot auf Peugeot die Coppa Florio definitiv gewonnen. Während der fünften Runde erfolgten in der Placierung nur mehr geringfügige Verschiebungen.

Sonntag, den 26. April, fand auf der Madonie-Rundstrecke bei Palermo das sechste Rennen um die Targa Florio der Motorräder statt, das über drei Runden, 324 km, führte. Nachschleudend das Ergebnis des Rennens: Die Simone (Freris, 5:23:49½), L. Gesler (Guzzi, 5:29:30½), 2. Morelli (Guzzi, 5:34:19), 3. Nicoletti (Matchless) 4. Der vorjährige Rekord stand auf 5:34:18½.





**Kopřivnická vozovka akc. spol.,**

**Kopřivnice, Morava.**

# **Ecce homo závody do vrchu**

**24. září 1922**

**Mittermüller na Tatře - šesticylindrové**

**první své třídy a se 6 min. 52'6 vteř. nejlepší čas dne,  
veškerých startujících vozidel včetně motorek.**

**Ústřední prodejní kancelář:**

**S-22524**

**Praha - Smíchov, Štefánikova ul. čis. 49.**

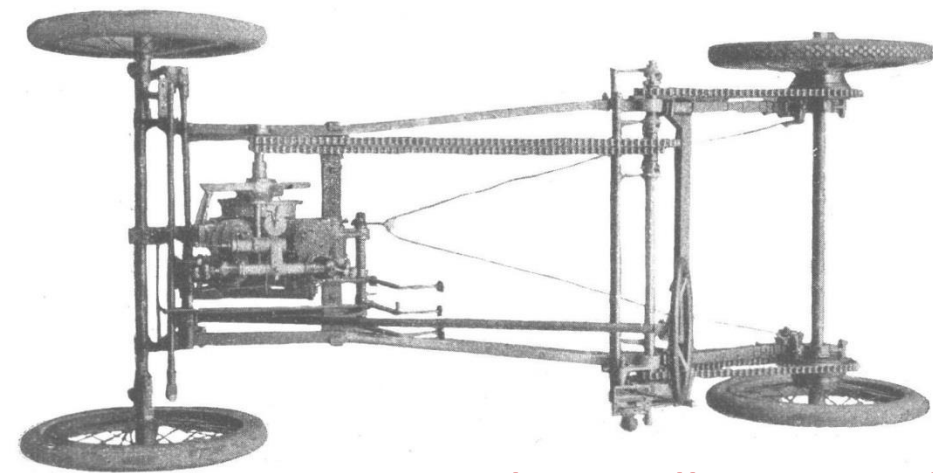
pro široké poučení. Naše mládež jeví dosud tak malý zájem o letectví, hlavně z toho důvodu, že postrádá Meteorologie naše našla by v museu příležitost k uložení krápných schematických obrazů motorov...

**1922, Bergrennen Ecce Homo, Sternberk, Mittermüller schnellster auf 6-Zyl. Tatra**

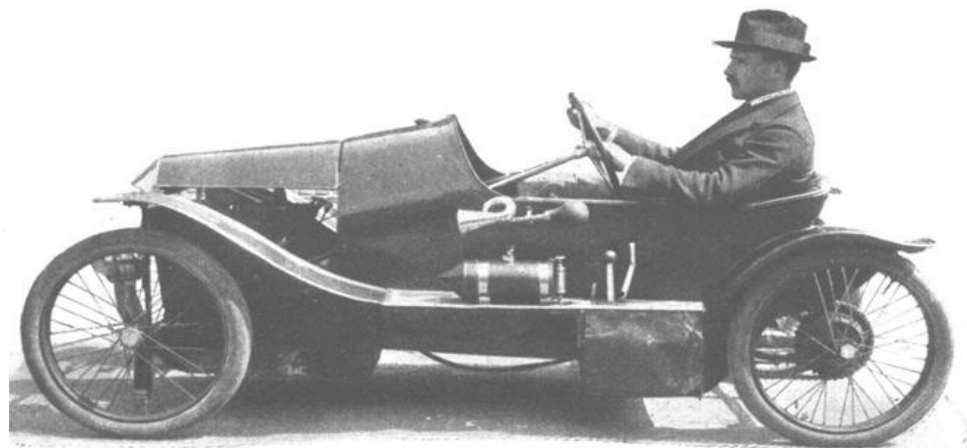




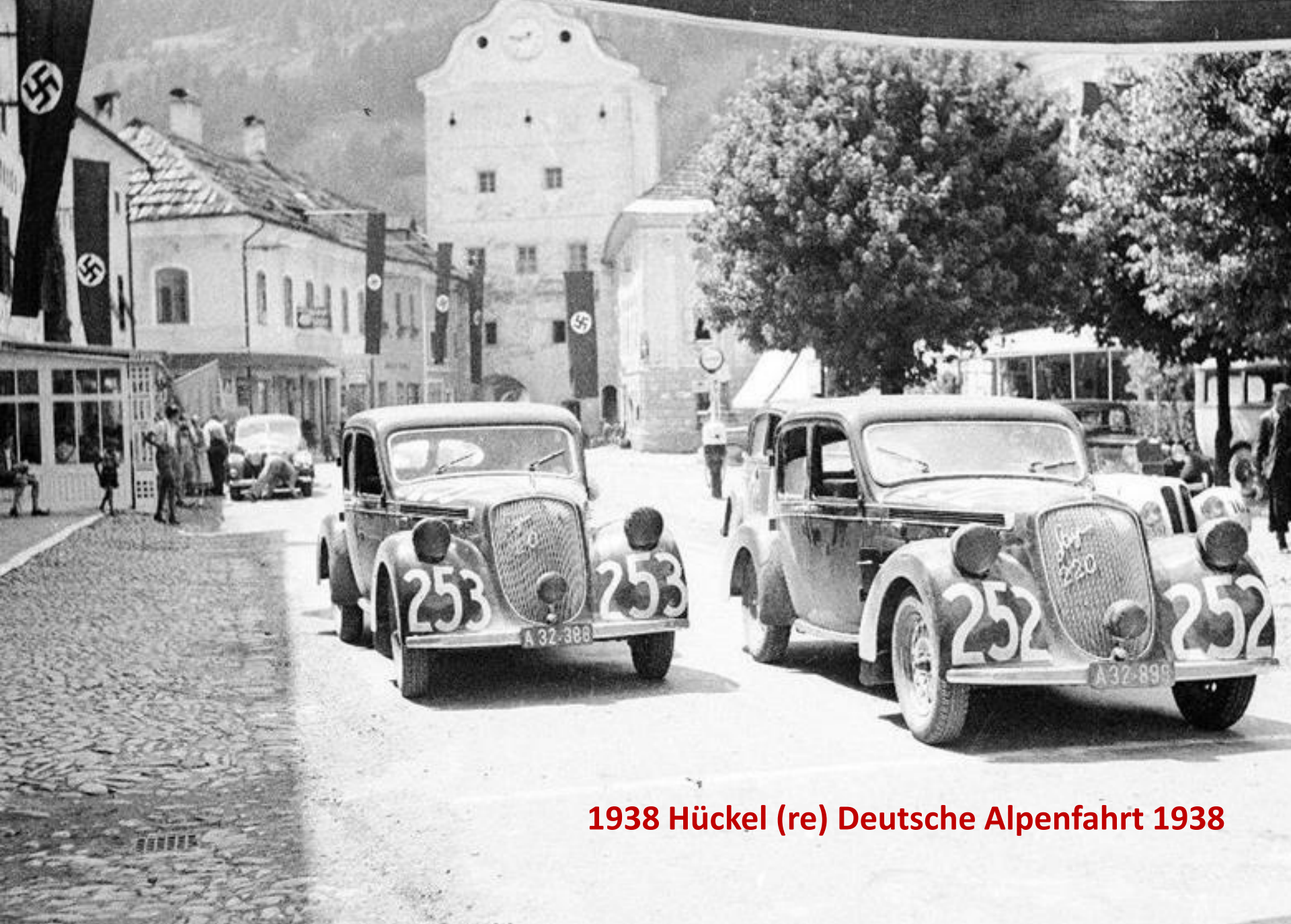
**Hückels GNOM-Fabrik , um 1930**



**Fahrgestell seines Cyklecars , 1913**







**1938 Hückel (re) Deutsche Alpenfahrt 1938**