

Inhaltsverzeichnis

Postadresse Tatra-Register-Schweiz
 Postfach 211
 CH-6345 Neuheim

Info E-Mail: info@tatra.ch

Präsident E-Mail: praesident@tatra.ch

Kassier E-Mail: kassier@tatra.ch

Aktuar E-Mail: aktuar@tatra.ch

Bankverbindung Raiffeisen Menzingen – Neuheim
 CH-6313 Menzingen

Clearing Nr. 81457
 PC Nr. 60-6187-0
 IBAN Nr. CH03 8145 7000 0025 9271 1
 SWIFT Nr. RAIFCH22

Vorstand des Tatra-Register-Schweiz	Seite 4
Vorwort des Präsidenten	Seite 5
Werbung	Seite 6, 13, 25, 35, 38
Oldtimer- & Teilemärkte Schweiz 2009	Seite 7
Oldtimertermine International 2009	Seite 8
Marktplatz	Seite 9 – 10
Kuriositäten aus der Tatrawelt	Seite 11
Presseschau	Seite 12
TFI Jahrestreffen in Bad Vöslau 21. – 24. 5.2009	Seite 14 – 24
Pragaseite	Seite 26 – 29
Techno – Classica, Essen 2009	Seite 30 – 34
Tatra – Shop	Seite 36 – 37
Beitrittsgesuch	Seite 39
In eigener Sache	Seite 41
Impressum	Seite 42

Präsident



Silvano Rothenfluh
Bründlen
6274 Eschenbach

Tel. 041 448 15 58
E-mail: info@tatra.ch

Kassier



Xavier Hürlimann
Dorfplatz 1
6345 Neuheim

Tel. 041 755 26 12
E-mail: kassier@tatra.ch

Aktuar



Ernst Meier
Neuhofstrasse 21
6345 Neuheim

Tel. 041 755 27 02
Fax 041 755 29 07
E-mail: aktuar@tatra.ch

Diese Revue erscheint zweimal jährlich, und zwar zum Jahreswechsel und im Anschluss an das Jahrestreffen mit Generalversammlung.

Wir würden uns freuen, wenn wir auch aus Mitgliederkreisen Berichte und Bilder erhalten würden, welche sich eignen in der <Revue> veröffentlicht zu werden.

Auch vom Inseratenteil können Mitglieder und Gönner unentgeltlich Gebrauch machen.

**Einsendeschluss: mindestens 6 Wochen vor Jahresende
und 6 Wochen vor der Generalversammlung**

An der Generalversammlung vom 27. Juni 2009 wurden für das Jahr 2010 die folgenden Jahresbeiträge gutgeheissen:

Aktiv- und Passivmitglieder:	Fr. 50.--
Anschlussmitglieder:	Fr. 20.--
Gönner und Sponsoren:	nach eigenem Ermessen

Die Rechnungen für die Jahresbeiträge 2010 erhalten Sie mit der Club-Revue 1-2010 und sind zahlbar bis Ende Februar 2010.

Es würde uns freuen, wenn noch mehr <Gleichgesinnte> sich zum Beitritt in unseren Verein entschliessen könnten und haben deshalb dieser Revue das nebenstehende Anmeldeformular beigelegt.

Alle Zuschriften an unseren Verein, bitte an folgende Adresse:
Tatra-Register-Schweiz, Postfach 211, 6345 Neuheim

Ein Jahr lang haben wir uns akribisch auf das alle fünf Jahre stattfindende Ereignis vorbereitet. 4 Tage hat es gedauert - und nun ist es bereits Geschichte. Teilnehmer aus der Schweiz, Tschechien, Deutschland, Luxemburg, Österreich und Italien haben sich vom 25. – 28. Juni 09 in Rüti getroffen und sich während zwei Tagen bei einer abwechslungsreichen Rallye gegenseitig gemessen. Neue Freundschaften sind entstanden, bestehende konnten vertieft werden. Wir hoffen, dass Euch allen das 10. Schweizer Tatra Treffen noch lange in positiver Erinnerung bleiben wird. Wenn es ihnen gefallen hat, erzählen Sie es weiter, damit für das nächste Treffen noch Fahrzeuge und Leute mobilisiert werden können. Falls es Ihnen nicht gefallen hat, teilen Sie uns Ihre Sorgen mit, damit wir aus allfälligen Fehlern lernen können und das nächste Treffen ein noch grösserer Erfolg wird. Wir hoffen auf jeden Fall, dass Ihr am 4. Juli 2010 noch zahlreicher ans 11. Schweizer Tatra Treffen nach Aarberg strömen werdet. Das OK um Alain Grossrieder ist bereits mit der Organisation beschäftigt.

Noch ist es nicht so weit. Die Sommerferien nahten und jetzt gilt es sich erst mal auszuruhen und frisch zu tanken. Vielleicht kommen dem einen oder anderen Gedanken, welche er in unserer Tatra – Revue veröffentlichen möchte. Dann greift zur Feder oder E-mail und schickt unserem Redaktionsteam Eure Gedanken zum Thema Tatra oder Eurem tschechischen Oldtimer. Zum Beispiel wie Ihr zu Eurem Fahrzeug gekommen seid, oder Erlebnisse mit diesem. Das Redaktionsteam und auch die Leser werden sich darauf freuen. Was wäre eine Tatra – Revue ohne Stoff zum abdrucken? Ihr sichert damit auch das Überleben der Revue.

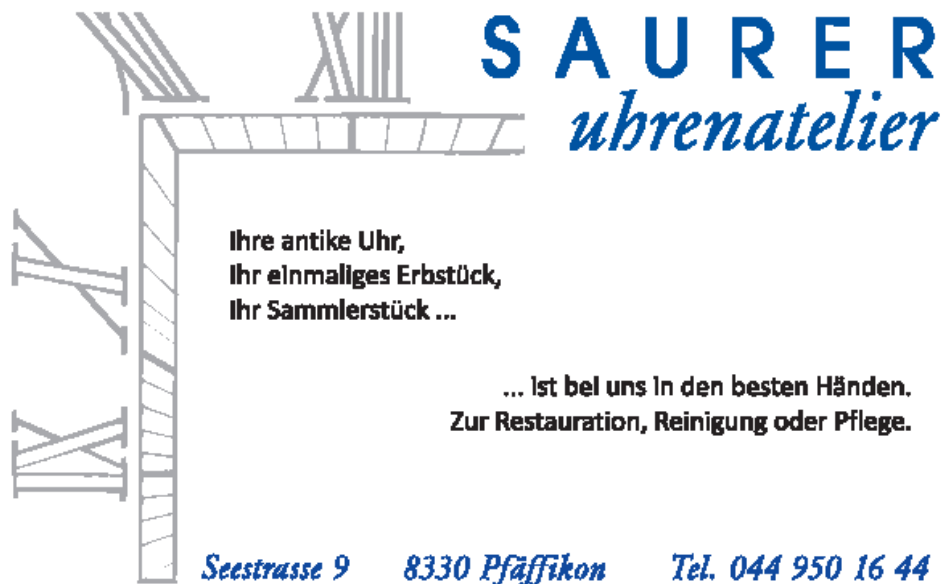
Wenn Ihr was kaufen oder verkaufen wollt, sendet uns den Inhalt dazu. Mitglieder und Sponsoren haben die Möglichkeit Ihr Inserat kostenlos in der nächsten Tatra - Revue oder auf unserer Homepage www.tatra.ch zu veröffentlichen.

Ich wünsche Ihnen alle schöne und erholsame Sommerferien und für diejenigen, welche die Sommerferien mit Ihrem Oldtimer verbringen viele schöne, unfallfreie und pannenfreie Kilometer.

Euer Präsident



Silvano Rothenfluh



SAURER
uhrenatelier

Ihre antike Uhr,
Ihr einmaliges Erbstück,
Ihr Sammlerstück ...

... Ist bei uns in den besten Händen.
Zur Restauration, Reinigung oder Pflege.

Seestrasse 9 8330 Pfäffikon Tel. 044 950 16 44

**Spender des Spezialpreises für den bestplatzierten Teilnehmer des
Tatra - Register - Schweiz**



Ich möchte dem Verein „ **TATRA REGISTER SCHWEIZ** “ gemäss den geltenden Statuten beitreten als:

Aktivmitglied ☐

Anschlussmitglied ☐

Gönner ☐

Passivmitglied ☐

Sponsor ☐

Personalien:

Name:..... Vorname:.....

Geburtsdatum: Beruf:.....

Adresse:.....

PLZ:..... Ort:.....

Telefon:..... Fax:.....

Mobil:..... E-mail:.....

Wie möchten Sie die Vereinsinformationen erhalten? per Post ☐ per E-mail ☐

Fahrzeuge:

Marke:..... Typ:..... Baujahr:.....

Marke:..... Typ: Baujahr:

Jahresbeiträge: Zahlbar bis Ende Februar des laufenden Vereinsjahres.

Aktiv- und Passivmitglieder: CHF. 50.-- , Anschlussmitglieder: CHF. 20.—

Gönner und Sponsoren: nach freiem Ermessen

Beitritts-gesuch senden an: Tatra-Register-Schweiz
Postfach 211
CH-6345 Neuheim

Tel.: 041 755 27 02
Fax: 041 755 29 07
E-mail: info@tatra.ch
Homepage: www.tatra.ch

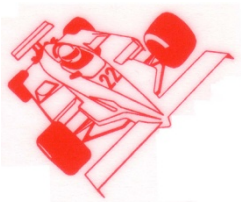
Garage SCHULER Oberwangen

Kurhausstrasse 2
8374 Oberwangen TG

Telefon 071 977 17 17
Fax 071 977 16 93

MWSt-Nr. 194 205

Restaurationen und Unterhalt von Liebhaberfahrzeugen, TATRA 603 - Spezialist.



Racing Garage

Bruno Leisibach

Hochdorfstrasse 9 Tel. 041 - 448 34 91

CH - 6275 Ballwil Natel: 079 - 231 45 47

Ihr Partner rund ums Auto

- 9. 8. **6. Int. Oldtimertreffen in Aarberg**
Info: www.oldtimer-aarberg.ch
- 6. 9., **Jahrestreffen des FNA** (Freunde Nostalgischer Autos)
Ort noch nicht bekannt
- 6. 9., **Oldtimertreffen auf dem Hasenstrick (Zürcher Oberland)**
grosse historische Fahrzeugschau
- 20. 9. **Historische Verkehrsschau, Flugplatz Altenrhein**
Autos, Motorräder, Traktoren, Floh- und Ersatzteilemarkt
- 25.10. **5. Oldtimermesse St. Gallen**
Grosser Oldtimer- + Teilemarkt in der OLMA-Halle 1
- 7.11. **OTM Zürich**
Oldtimer Teile- und Fahrzeugmarkt, Demonstrationen
Luggweg 65, Zürich-Altstetten
- 28.11. **Auktion 100 Klassische Automobile, 13.30 Uhr**
Oldtimer-Galerie, Toffen
- 5.12. **Oldtimer- + Teilemärkte in Roggwil und Langenthal**
Die traditionellen Märkte zum Jahresende

23. – 26. 7. **15. Jahrestreffen des Tatra-Register-Deutschland und des <Int. Kreis der Tatrafreunde Berlin> in Liebenwalde.**
Ausfahrten nach Brandenburg und Berlin
4. - 6. 9. **Beskyden Rally, Jahrestreffen des <Tatra Veteran CarClub>, Koprivnice**
Das legendäre Treffen in der Heimat der Tatra's
3. 10. **Motor Techna Brno**
Markt und Ausstellung historischer Fahrzeuge
Ersatzteile-Verkauf

TATRA – Shop

Bestellung:

Artikel	Stk.	Grösse:	Stk./CHF:	Gesamt – Preis/CHF
Jacke schwarz mit TATRA – Register - Logo Lieferbare Grössen : S , M , L , XL , XXL			180.00	
Mütze mit TATRA - Logo .			25.00	
Uhr „Certina“ Mit TATRA – Register – Schweiz Logo Lederband			320.00	
Uhr „Certina“ Mit TATRA – Register – Schweiz Logo Stahlband			350.00	
Verpackung und Porto	-----	-----	-----	15.00
<u>TOTAL</u>		-----	-----	=====

Name: Vorname:

Adresse:

PLZ.: Ort:

Tel . P.: Tel . G.:

E-Mail:

Ort:.....Datum:.....

Unterschrift:.....

Versand erfolgt nach Eingang der Vorauszahlung!

Bestelladresse : Tatra Register Schweiz, Postfach 211, CH-6345 Neuheim
Tel. +41 41 755 26 12 E-Mail: kassier@tatra.ch

Bankverbindung: Raiffeisenbank Menzingen – Neuheim ,CH-6313 Menzingen
TATRA – Register Schweiz
Clearing Nr. 81457 / PC Nr. 60-6187-0
IBAN Nr. CH03 8145 7000 0025 92711 / SWIFT Nr. RAIFCH2



Jacke



Mütze



Uhr „Certina“ mit
„TATRA – Register – Schweiz“
Logo

Zu verkaufen: Tatra 75 Cabriolet, Baujahr 1936

4 Zyl. – Boxermotor, 1,7 Lt., luftgekühlt, obengesteuert,
Leichtmetall – Zylinderköpfe, hydr. Stossdämpfer,
hydr. Lockheed – Bremsanlage, Pendel – Hinterachse,
Zentralchassis-Schmierung. Veteranen-Eintrag

Das Fahrzeug befindet sich in hervorragendem Zustand.

Preis: Fr. 35'000.--



Anfragen bitte an Hansjürg Zschaler, Tel. 044 844 17 78
oder Tel. 079 677 18 77

Zu verkaufen: Aus Nachdruck zu Tatra 2 - 603

- Fahrerhandbuch, deutsch
- Werkstatt-Handbuch, deutsch - tschechisch
- Ersatzteilmach, deutsch – tschechisch
- Bremskolbensätze aus Inox incl. Dichtungen zu Scheibenbremsen für Tatra 2 – 603
- weitere Ersatzteile zu Tattras auf Anfrage.

Silvano Rothenfluh
Tel. 041 448 15 58



IT-services & network-solutions

bitwork

bitwork

maiengrün 2 6206 neuenkirch tel 041 468 07 07 fax 041 468 07 09

- Konzept / Projekt
- IT-Dienstleistung / IT-Schulung
- Beschaffung, Installation, Konfiguration & Lieferung
- Sicherheitslösung
- Kommunikationslösung
- System-Betreuung

andré schmid & thomas schnyder geschäftsinhaber



Bilder: E. Meier

Oben: Teilansicht des sehr schön gestalteten Skoda-Standes mit der Shell-Tankstelle im Hintergrund.



Laurin & Clement
Typ A, Modell 1906

2 Zylinder, V-Motor
1100 ccm
wassergekühlt

Leistung: 7 PS

Leergewicht; 550 Kg

Auf einem weiteren Stand stiessen wir auf diese sehr schön nachgebaute Replika.

Bilder übermittelt von René Berger

Text: E.Meier

Ein paar interessante Bilder von Tatra Design-Studien, sowie Um- und Nachbauten:

Eine Concept-Studie der Beastle-Tuning-Group aus der Slowakei.



Eine Idee von Faurecia, des zweitgrössten Auto-Innenraum-Zulieferer Europas

Dieser Tatra-Nachbau soll tatsächlich in einem osteuropäischen Land zirkulieren. Welche Technik sich unter diesem Gewand versteckt, ist uns leider nicht bekannt.



Ein Tatra 603-3 Cabriolet,
Typ <Oben ohne>
Made by Garage René Berger
Anno 1991

Was hat wohl der TÜF –Experte dazu gesagt.....?!

Autopionier des 20. Jahrhunderts

Ausstellung über Tatra-Chefingenieur Hans Ledwinka und seine Modelle

Der in Klosterneuburg bei Wien geborene Hans Ledwinka erlangte schon zu Lebzeiten Weltruhm. 40 Jahre war er technischer Direktor des im mährischen Kopřivnice (Nesselsdorf) angesiedelten tschechoslowakischen Automobilkonzerns Tatra. Seine Fahrzeuge zählten wegen ihrer progressiven Technologie zu den modernsten Autos weltweit. Außerdem bestachen sie durch ihr ästhetisch anspruchsvolles Design. Nach dem 2. Weltkrieg endete die Karriere des Automobilentwicklers abrupt. Er wurde wegen angeblicher Zusammenarbeit mit dem NS-Okkupationsregime in der Tschechoslowakei zu fünf Jahren Haft verurteilt. Nach seiner Entlassung verließ Ledwinka die ČSSR und wohnte seitdem in München, wo er am 2. März 1967 verstarb. 1992 wurde Ledwinka von der Tschechoslowakei postum rehabilitiert.

Anlässlich des 130. Geburtstages des bedeutenden österreichisch-böhmischen Automobilpioniers wird noch bis Ende März eine Ausstellung in der Polytechnischen Hochschule in Jihlava (Jglau) zu sehen sein. Die Ausstellung präsentiert einen Überblick über das Leben des langjährigen Direktors



Tatra V 570: 1933 entwickelter Kleinwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h

der Tatra-Werke und zeigt die von ihm erschaffenen Modelle. Eine Ausnahmestellung nimmt der in den 1920er Jahren revolutionäre Tatra 11 ein. Dieses Modell zeichnete sich durch den damals neuartigen Zentralrohrrahmen, eine Pendelachse hinten und einen luftgekühlten Zweizylinder-

Boxenmotor vorne aus. Das Ausstellungsmodell wird von einer Fotografie ergänzt, auf der nur das Fahrgestell abgebildet ist. Hier werden die technologischen Details deutlich.

Die Ausstellungsobjekte reichen von den Pkws der 1920er und 1930er Jahre bis zu Fotografien, auf denen die seit den 1940er Jahren für die Marke Tatra typischen Lkws zu sehen sind. Eine Fotografie zeigt den dreiachsigen Typ 111 mit V-12-Diesel. Aufgrund der von Ledwinka kreierten Pendelachsen sind auch die heute hergestellten Tatra-Lkws besonders geländetauglich. Ebenfalls ausgestellt wird der zwischen 1934 und 1938 produzierte legendäre Tatra 77, der einen Achtzylinder-Motor mit 3 Litern Hubraum vorweisen kann und eine für damalige Verhältnisse beachtliche Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h erreichte. Der Tatra 77 war weltweit das erste in Serie gefertigte Automobil mit aerodynamischer Karosserie. Nur wenige Oldtimer-Fans können heutzutage von sich behaupten, stolzer Besitzer dieses Tatra-Modells zu sein.

Die Ausstellung wird vom Technischen Museum TATRA auf Tschechisch, Deutsch und Englisch präsentiert. Der Eintritt ist kostenlos. (avr)

Polytechnische Hochschule Jihlava
Tolstého 16, Jihlava
Mo-Fr: 8-20 Uhr



Oberklassewagen anno 1937 – der Tatra 87: technisch und ästhetisch auf der Höhe der Zeit

Skoda Octavia Combi

Baujahr 1966

1221 ccm, 47 PS



Skoda 440, Limousine

Baujahr 1958

1089ccm, 40 PS

Skoda Oktavia TS

Wettbewerbs-Fahrzeug

1299 ccm, 75 PS



Bilder und Text: E. Meier

Auf dem Skoda-Stand waren dieses Jahr vor allem Octavia-Modelle der Baujahre 1958 bis 1966 ausgestellt.



*Skoda Felicia Cabriolet
Baujahr 1959
4 Zylinder, 1098 ccm, 50 PS*



*Skoda Octavia TS Limousine
Baujahr 1960
1089 ccm, 50 PS*



*Skoda Oktavia Limousine
Baujahr 1963
1089 ccm, 42 PS*

- Mechanische Reparaturen
- Restaurationen - Revisionen
- Anfertigungen von Ersatzteilen
- Grosses Ersatzteillager
- Ersatzteilbeschaffung weltweit
- Spezialisiert für Packard

Ackermann Oldtimer- und Klassikgarage GmbH
Scheurenstrasse 15, CH-3293 Dotzigen
Tel. 032 352 04 00 Fax 032 352 04 01
ackermannoldtimer@bluewin.ch

Ihr globaler Sourcing - Partner



Alcos AG., Mytenstrasse 28, CH-8840 Einsiedeln
Tel. +41 (55) 418 30 60
Fax +41 (55) 418 30 61
contact@alcos.ch
www.alcos.ch

Die Alcos AG zeigt Ihnen Wege & Möglichkeiten, Ihr Unternehmen effizienter, leistungsfähiger und profitabler zu machen. Der gezielte, individuell und projektbezogene abgestimmte Einsatz unseres kompetenten, breit abgestützten Netzwerks an qualitativ hervorragenden Partnern im In- und Ausland, sowie in Asien, sichert Ihnen eine optimale Performance und eine deutliche Leistungssteigerung.

Bericht von Ernst Meier

Traditionsgemäss fand auch dieses Jahr das Jahrestreffen der „Tatra Freunde International“ wiederum am Auffahrts-Wochenende statt. Dieses Jahr zeichneten die Tatrafreunde rund um den „Oldtimer Club Niederösterreich & Tatrasmmlung“ für die Ausrichtung verantwortlich. Das diesjährige Treffen stand ganz im Zeichen des 2008 leider verstorbenen Oskar Pitsch, welcher als grosser und unvergesslicher Tatrakenner in die Geschichte eingehen wird. An der Spitze des Organisatinsteam stand das Trio Alexander Stiebitz, Walter Steiner und Oskar Pitsch junior.

38 verschiedene Teams trafen am Auffahrtstag in Bad Vöslau, dem diesjährigen Veranstaltungsort ein, und hatten zum Teil schon beträchtliche Anfahrtsstrecken zurückgelegt. Es trafen sich immerhin Tatrafreunde aus 8 Ländern, nämlich aus Österreich, Deutschland, Belgien, Holland, Italien, Tschechien, Slowakei und der Schweiz. Das Tatra Register Schweiz war mit Silvano Rothenfluh, Jana und Rene Berger, Gustav Kaldarar, Emanuel Stöcklin, Imelda und Ernst Meier, sowie Elisabeth und Max Landert vertreten.

Bad Vöslau, ein Kurort im Weinbaugebiet der Bäderregion, ca. 30 km südlich von Wien gelegen, wurde erstmals im Jahr 1136 urkundlich erwähnt und hat alle Höhen und Tiefen der Geschichte durchlebt. So musste Bad Vöslau unzählige Verwüstungen und Plünderungen über sich ergehen lassen, wurde aber trotzdem immer wieder aufgebaut.

Bad Vöslau wurde 1954 zur Stadt erhoben und ist heute mit seinen Thermalquellen ein weitherum bekanntes Urlaubs- und Badekurort, direkt angrenzend an den Wienerwald und verschiedenen Rebgebieten.

Unser „Hauptquartier“ befand sich im 2006 neu erbauten Kurzentrum. Die Anmeldung, alle Abendessen und die Schlussveranstaltung fanden in diesen modernen, aber trotzdem heimeligen Räumen statt. Ein grosser Teil der Tatrafreunde war auch hier einquartiert.



*Ein Tatra 11 Cabriolet
vor dem Kurzentrum
in Bad Vöslau*



*Tatra 603
Im Schnee*

Foto E.Meier



Die erfolgreiche Standbaugruppe nach der Preisverleihung

Foto: Uwe Engberts.

Bericht von Ernst Meier

Wie bereits in den vergangen 3 Jahren, besuchten auch dieses Jahr Xaver Hürlimann und der Schreibende wieder die weltgrösste Oldtimer- und Teilemesse in Essen. Nachdem wir uns jedesmal 3 Tage in der Messe aufgehalten haben, sind wir uns am Schluss nicht sicher, ob wir nun wirklich alles gesehen haben. Dies ist natürlich ein triftiger Grund, um nächstes Jahr vielleicht wieder hinzufahren.....

Jedes Jahr sind wir sehr beeindruckt von der Vielzahl der ausgestellten und teils zum Verkauf angebotenen, toprestaurierten Veteranenautos der Luxusklasse. Die angeschriebenen Preise dieser Prachts-Exemplare steigen jedes Jahr höher, und dies trotz der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise.

Selbstverständlich besuchten wir auch dieses Jahr wieder unsere Freunde vom Club <Tatra-Freunde-International>, um zu sehen, was für ein Thema sie auf ihrem Clubstand präsentieren werden. Und wir staunten nicht schlecht, als wir auf dem Stand eine schneebedeckte Winterlandschaft angetroffen haben. Wir hatten doch den vielen Schnee vom letzten Winter schon langsam satt. Wenige Tage vor unserer Wegfahrt in Neuheim hat es ja nochmal tüchtig geschneit, und nun dies: Schnee in Essen....!

Nun aber Spass beiseite.... Die bewährte Standbaugruppe hat auch dieses Jahr wieder ganze Arbeit geleistet und trägt auch dieses Mal wieder die Handschrift von Roland Henkel. Der sehr aufwändig gestaltete Clubstand, bei dessen Gestaltung wieder an jedes Detail gedacht wurde, präsentiert eine Wintersport-Landschaft in der <Hohen Tatra>. Angereist sind die Skifahrer mit dem sehr schön restaurierten Tatra 603 von Uwe Engberts. Zum guten Gelingen des Standes können wir nur gratulieren, kamen doch unsere Freunde bei der Bewertung der Klubstände wieder auf den hervorragenden 2. Platz.

Der Tatra 603 war von seiner Konstruktion her sicher ein geeignetes Fahrzeug für winterliche Strassenverhältnisse, doch war dieses Modell während der kommunistischen Herrschaft, leider nur Staatsbeamten, Parteifunktionären und Betriebsleitern vorenthalten. Das gewöhnliche Fussvolk musste sich mit kleineren und billigeren Ostblockautos begnügen und konnte sich Winterferien in der Hohen Tatra sicher nicht so oft leisten.

Stand Gesamtansicht

Foto: Uwe Engberts



Am Freitagmorgen hörte man schon früh die Geräusche der gestarteten Tatrarmotoren, galt es doch sich rechtzeitig um 8.00 Uhr auf dem Schlosspark einzufinden, welcher nur wenige 100 Meter vom Kurpark entfernt liegt. Von diesem Park aus wurden dann ab 8.00 Uhr die Fahrzeuge im Minutentakt auf die erste Etappe der touristischen Ausfahrt geschickt.



Das Schloss Vöslau durchlebte ebenfalls eine bewegte Geschichte und wechselte mehrmals den Eigentümer. Während des 2. Weltkrieges diente das Schloss sogar als Lazarett. Im Jahr 1951

die Gemeinde das Schloss endgültig und seit 1974

dieses prachtvolle Gebäude, nach einem entsprechenden Umbau, der Stadtgemeinde als Rathaus.

Impressionen vor dem Start im Schlosspark von Bad Vöslau

FotoA S.Rothenfluh



Doris Bieber vor der neusten Errungenschaft der Familie, dem Tatrapiplan, Baujahr 1948.

Dahinter die beiden Tatrapiplan von Josef Litschauer und Vaclav Studlar, beide mit Baujahr 1949.



*Ansicht des Motors von Ernst Bieber's Tatra-Plan.
Dieses Baumuster mit einem horizontalen Kühlluft-Gebläse wurde nur beim Baujahr 1948 verwendet.*

Bilder: S. Rothenfluh

Auch an einem Tatra-treffen drehen sich die Gespräche nicht immer nur um die Autos.



Die Ausfahrt vom Freitag hatte die Überschrift: Fahrt rund um den Schneeberg“. Die Route, welche nach der bekannten „Chinesenschrift“ gefahren wird, führt uns über zum Teil schmale, aber reizvolle Gebirgsstrassen in die östlichen niederösterreichischen Kalkvorpalen. Durch wunderschöne Gegenden, über Berg und Tal gelangen wir in das etwas länger gezogene Klostertal und sind nun am Fuss des Schneeberges angelangt. Über einen weiteren Pass gelangen wir in das Höllental. Dieses Tal verdient seinen Namen durchaus, hat doch der das Tal heute durchfliessende Fluss, die „Schwarzaa“, im Laufe der Jahrtausende zwischen Schneeberg und Axalpe eine tiefe und atemberaubende Schlucht herausgefressen, durch welche nun heute sich die Fahrstrasse windet. Pünktlich um 10.00 Uhr erreichten wir Köigsbrunn, Standort einer Quelle der ersten Wiener Hochquellenwasserleitung und eines Wasserleitungs-Museums. Hier ist auf 10.20 Uhr eine Führung angesagt. Wir wurden in zwei Gruppen aufgeteilt, wobei die eine Gruppe zuerst das Museum und die andere die Quellfassung anschaute. Die Erläuterungen sind auf grosses Interesse gestossen. So haben wir unter anderem erfahren, dass bereits im 16. Jahrhundert Trinkwasser aus der Gegend zwischen Rax und Schneeberg auf der Strasse nach Wien transportiert wurde. Mit der Zeit konnte natürlich der stetig steigende Wasserverbrauch der Stadt Wien auf diese Weise nicht mehr gedeckt werden.

1914 Österreich-Ungarn wurde in den Krieg einbezogen. Die schlug sich auch auf die Automobil-Industrie nieder mit z.T. fatalen Auswirkungen. Kec versucht beim Kriegsministerium seiner Arbeiter vom Militärdienst loszueisen was ihm auch gelang. PRAGA blieben seine altgedienten Arbeitskräfte. Kec musste sehr überzeugend gewirkt haben, denn er kam ausser mit der Zusage für seine Arbeiter auch noch mit Aufträgen für LKW, Krankenwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge und Geräte nach Hause.

Kec konstruierte Zugmaschinen Type U und Z als Zugmaschine für den 30,5 cm Mörser

Das Kriegsministerium entschied sich aber als Zugmaschine für dieses Gerät für den Austro Daimler.

Erfolgreicher war Kec mit dem Modell N, welches das österreichische Standardmodell für den 5-to-LKW mit 5-to-Anhänger werden sollte. Das Modell N wurden noch lange nach dem Krieg verwendet.

Praga machte auch einen Ausflug in den Flugmotorenbau. Leider nicht sonderlich erfolgreich. Gebaut wurden zwei Motortypen. Einen V-8 mit 80 PS und ein V-12 mit 120 PS. Die Motoren litten allerdings an überhitzen und an mangelnder Leistung. Als das erste PRAGA-Flugzeug abstürzte, wurde das Vorhaben beendet. 1917 startete PRAGA nochmals einen Versuch. Diesmal mit einem V12 Flugmotor. Die Eckdaten waren 33 Liter Hubraum und 410 PS Leistung. Er galt als bis damit stärkster Flugmotor, kam aber nie zum Einsatz.

1918 und Kriegsende. Die Monarchie wurde abgeschafft. Praga, die Böhmisches Mährische Maschinenfabrik war jetzt ein Tschechisches. Einer der Hauptabnehmer von Fahrzeugen war somit ausser Reichweite. Die Grenzen Österreich-Ungarns erschwerten massiv den Absatz und die wirtschaftliche Lage wurde wieder schwieriger. Was noch erschwerend hinzu kam ist, dass die neu gegründete Tschechoslowakei keine eigene Reifenproduktion hatte.

Um weiterhin zu bestehen, eröffnete PRAGA ein Verkaufsbüro in Paris. Von dort wurde der Nordafrikanische-, aber auch der Westeuropäische Markt betreut. Das Hauptgeschäft in diese Länder war der PRAGA Motorpflug der sich recht grosser nachfrage erfreute. Bekannt wurde, dass auf einmal 50 dieser robusten Ackergeräte für Tunesien bestellt wurden.

Dank der fairen Behandlung war die PRAGA Belegschaft ihrem Unternehmen treu. Auch die Produktpalette verhalf PRAGA das Überleben. Während L&K sich mit Munition und anderen Kriegsgütern über Wasser hielt, war PRAGA in der Lage, an Skoda Lizenzen für den Motorpflug und den Zugmaschinen U und Z vergeben.

(Fortsetzung folgt in der Club-Revue 2010-1)

Das besondere am Grand war ein elektrischer Starter, eine Ölpumpe, einen Ölfilter sowie eine durch Unterdruck betriebene Benzinpumpe. Diese heute kaum mehr beachteten Dinge waren 1912 noch lange nicht üblich.. Der Grand wurde u.a, wegen dieser Dinge fast unverändert bis 1919 gebaut. Die erste Serie des Grand mit den 25 Fahrzeugen war recht schnell verkauft.

Auf Grund dieses Erfolges erwarb die ungarische Automobilfirma Raba die Lizenz für den PRAGA Grand: Ein Raba Grand war dann bei der Alpenfahrt 1913 erfolgreich.

Innerhalb eines Jahres änderten sich die Geschäftsaussichten für PRAGA

Kec war aber noch nicht am Ende seiner Ideen. Er erweiterte die Nutzfahrzeugpalette. Aus der Basis des Erfolgsmodells PRAGA Grand entstand ein 3 LKW Typ L und auf Basis des Subventions-Pkw das Modell T mit einer Nutzlast von 5 Tonnen.

Die Gesamte Firmenphilosophie im Hause Praga änderte sich. Alles was neu entwickelt wurde, wurde auch erst auf Zuverlässigkeit auf Biegen und Brechen getestet. Auch der Service wurde vereinfacht. Die konservative Technik, also wirklich ausgetestet und auf Haltbarkeit ausgelegt, sollte das Mass aller Dinge sein. Zu kostbar war der eigene Ruf und das Ansehen Für Experimente blieb kein Platz. Alles zum Wohle des Kunden.

Die Druckölschmierung, das 4-Gang-Getriebe, nur eigene Motoren wurden an das nächste Modell weiter gegeben. Kec's Ziel war, Technik zu 50% unverändert zu übernehmen in die nächste Baureihe. Man munkelt, das im LKW V3S Jg. 1951 sieben Prozent der Teile gleich sind mit denen des Subventions-Pkw von 1911.

1913. Der Praga Alfa ins Programm aufgenommen. Mit 800 kg Eigengewicht und 1130 cm³ Hubraum (15 PS). Höchstgeschwindigkeit zwar nur 50 km/h. Aber durch das 3-Gang-Getriebe und Hinterradbremsten versehen, erwuchs der PRAGA Alfa durch lange Jahre Verbesserungen zu einem weiteren Erfolgsmodell des Hauses PRAGA. Den PRAGA Kunden war die Zuverlässigkeit wichtiger als Geschwindigkeit.

Kurz vor Kriegsbeginn (1. WK) wurde der Motor des Mignon auf 2.296 ccm aufgebohrt. Dadurch wurde die Leistung auf 30 PS gesteigert.

Im Jahre 1910 soll der Umsatz von PRAG etwa 115.000 Kronen gewesen sein. Dieser konnte von Jahr zu Jahr um 100 % gesteigert werden. Im Jahr 1917 In den folgenden Jahren sollte sich dieser von Jahr zu Jahr etwa verdoppeln bis er schließlich 1917 betrug der Umsatz rund 11 Millionen Kronen. Berücksichtigen sollte man aber auch in dem Zuwachs, das die Armee PRAGA ankauft und das die Inflationsrate sich stark geändert

So wurde nach einer längeren Planungsphase im Jahre 1870 mit dem Bau der fast 95 km langen Hochquellenwasserleitung begonnen. Von der Quellfassung Kaiserbrunn bis nach Wien beträgt der Höhenunterschied gerademal 280 Meter. Doch die damaligen Bauingenieure brachten das Kunststück fertig, das Wasser mittels gleichmässigem Gefälle, das heisst ohne Pumpwerk von der Quelle bis nach Wien zu leiten. Dazu war der Bau von unzähligen Stollen und Talüberquerungen, sogenannten Aquädukte (Brücken) nötig. Trotz diesem enormen Aufwand war die Leitung bereits im August 1873 fertiggestellt und galt für damalige Verhältnisse als Meisterwerk der Tiefbautechnik.

Im Museumspark konnte man seinen Durst mit dem herrlichen Quellwasser löschen. Es muss ja nicht immer Bier sein.....!



Eine Gruppe auf dem Weg zur Quellfassung.

Bilder: E. Meier

Um 12.00 Uhr wurde wieder gestartet und wir gelangten zum nahegelegenen Schloss Rothschild, wo wir zum Mittagessen erwartet wurden. Bald traditionell wurden wir auch hier mit einem Apero verwöhnt und auch die Getränke zum Mittagessen waren vom Landeshauptmannamt von Niederösterreich offeriert.

Nach einer kurzen offiziellen Ansprache, überreichte der <Schlossherr> den Damen einen Fächer, nachdem aber jede zuerst vor ihm eine mehr oder weniger gekonnte Verbeugung gemacht hat.... Den Männern übergab er ein Kochbuch und fragte uns nebenbei noch über unsere Kochkünste aus.



Das Schloss Rothschild wurde in den Jahren 1884 – 1889 erbaut und diente bereits ab 1890 als Erholungsstätte kriegsinvaliden Offiziere. Während des 2. Weltkrieges wurde es auch als Lazarett genutzt und ist heute in staatlichem Besitz. Teilweise finden hier aber auch kulturelle und offizielle Anlässe statt. Das Schloss kann aber nur von aussen besichtigt werden.



Bilder: E. Meier

"První českomoravská továrna na stroje v Praze" sprach ein Machtwort. 1911 musste PRAGA endlich Erfolge vorweisen. Ansonsten würden die Tore geschlossen werden.

Sylvester 1910 reiste ein gewisser František KEC nach Prag. KEC war ein Konstrukteur bei Laurin & Klement angestellt. KEC war jedoch nicht mehr glücklich bei L&K. Ihm war nach dem Ausscheiden von Otto Hieronimus der Weg zum Chefkonstrukteur versperrt. KEC bot PRAGA sein Können an. PRAGA wollte zwar einen Konstrukteur von L&K abwerben. Nur hieß dieser Reznicek. Reznicek hatte aber kein Interesse. So viel die Wahl auf KEC

Am 1. April 1911 trat KEC in die Firma PRAGA ein hatte die rettende Idee. Der Bau von Subventions-Lastkraftwagen. Diese Fahrzeugklasse war in dieser Zeit sehr gefragt da der Staat, der vorher festlegte welche Fahrzeuge subventioniert werden, den Käufer finanziell unter die Arme griff. Hintergrund war, dass diese Fahrzeuge für Manöver bzw. im Kriegsfall angefordert werden konnten. Der durchschnittliche Preis für einen solchen LKW war in dieser Zeit ca. 13.500 Kronen. Kaum ein Unternehmer hatte so viel Geld. Der Staat subventionierte den Kauf mit 4.000 was den Preis fast um ein Viertel minimierte. KEC's Gedanke war, diese Lücke auch für PRAGA zu schließen.

In Eile wurde zwei 3 Tonnen LKW plus zwei 3 Tonnen Anhänger für die Lastwagenkonkurrenz im Herbst konstruiert und gebaut. Im Oktober 1911 begannen 61 Lastwagen verschiedener Herkunft eine 2.000 km lange Testfahrt. Die beiden PRAGA-LKW absolvierten diesen Test und gehörten zu der Spitzengruppe der getesteten Fahrzeuge. PRAGA bekam das OK für den Bau von 18 Fahrzeugen. Das vorerst gesteckte Ziel von KEC war erreicht. PRAGA wurde nicht liquidiert.

LKW zwei Personenwagen-Modelle. Den Mignon. Die Vorarbeit leistete jedoch die alte Belegschaft bereits vor KEC's Eintreffen bei PRAGA. 1911 wurde die Konstruktion fertiggestellt. Der Mignon verfügte über einen 4 Zylinder wassergekühlten Motor mit 22 PS. Endlich wurde ein PRAGA beworben. Es wurde dort die Zuverlässigkeit und die einfache Bedienung angepriesen. Dieser ist die Serie eins und wird mit 25 Fahrzeugen beziffert

1912 wurde das erste nur von KEC konstruierte Fahrzeug fertig, Der PRAGA Grand. Der Grand hatte einen 3,8 Liter großen Vierzylinder-Motor mit Wasserkühlung. Er leistete bei 2.000 U/min 45 PS. Dies reichte aus um den 2 to schweren, repräsentativen Tourenwagen auf 90 km/h zu beschleunigen.

Drei PRAGA Grand wurde für die Alpenfahrt im Juni 1912 angemeldet. Zwei der drei Fahrzeuge waren gerade mal einen Tag vor der Alpenfahrt fertiggestellt worden.. Mercedes, Rolls Royce und Ford ausfielen aus. Aber alle drei Praga überstanden die Strecke unbeschadet und problemlos..

Praga

die Böhmisches Mährische Maschinenfabrik



Am 27. März 1907 PRAGA wurde Gegründet. Die Gründer waren die "Przka Automobilova Tovarna und die Firma Ringhoffer zu je 50%. Ringhofer war eine der anderen großen Maschinenbauunternehmen in Prag. Um das Risiko weitestgehend zu minimieren beschloss das Direktorium unter Frantisek Marik den Erwerb von Lizenzen und somit konnte PRAGA sich auch das Fachwissen aneignen. Zunächst erwarb PRAGA zwei Isotta-Fraschini mit 8 Liter Hubraum und 60 PS. Zwei weitere Fahrzeuge wurden aus importierten Teilen zusammen gebaut. Man entschloss sich, einen weiteren Wagen selbst zu bauen. Insgesamt also vier Isotta-Fraschini und ein PRAGA-Isotta-Fraschini. Praga baue noch 37 Fahrzeuge. Allerdings das kleinere Isotta-Fraschini Modell mit 3 Liter Hubraum. Ein 8 Liter Wagen wurde verkauft, die anderen wanderten in die Lagerhalle. Was aus den 8 Liter 3-Liter-Wagen wurde ist leider unbekannt.. Der Grund für das Desaster dafür war wohl, das Praga ein weitestgehend unbekannter Automobilproduzent war und die Automobile waren zu teuer. Praga kaufte noch die Lizenz von Charon. Die Autos hatten einen Zwei-Zylinder-Motor mit 1,2 Liter Hubraum. Der Kühler saß zeittypisch hinter dem Motor an der Spritzwand. 25 Charon wurden mit verschiedenen Aufbauten produziert und dieses Mal wurde keines verkauft. Der Misserfolg ist auch darauf zurück zu führen, das PRAGA keinerlei Werbung für seine Fahrzeuge machte. Aber sie gaben nicht auf. 1909 wurden weitere 33 Automobile gebaut. Ihnen erging es fast nicht anders als den 25 Vorgängern. Ein Verlustgeschäft von vorne bis hinten also. Ringhofer wurde ausgezahlt. PRAGA hatte nur noch einen alleinigen Eigentümer. Man verstärkte die Belegschaft und fertigte 1910 noch 87 Automobile. Abgesehen von der Aufstockung der Belegschaft änderte sich nicht viel. Zwischen 1908 und 1910 wurden 15 PRAGA Charon verkauft. Die restlichen gefertigten Fahrzeuge standen auf Halde in den Hallen. Die Verluste bezifferten sich um die hunderttausende Kronen.



Auf dem Parkplatz
vom Schloss
Rothschild



Der Tatra 57 Roadster
(ex Müller, Gerlafingen)
mit seinem neuen Besitzer,
Helmut Hoffmann



Bilder: Silvano Rothenfluh

Punkt 14.15 startet die Tatra Karavane zur Nachmittagsetappe in Richtung Reichenau. Weiter führt uns die Route auf Nebenstrassen durch malerische Gegenden nach Puchberg und weiter vorbei an verschiedenen Burgruinen nach Markt Piesting. Schliesslich erreichen wir über Willensdorf unser nächstes Ziel, die Stadt Berndorf.

Bereits im 18. Jahrhundert siedelte sich hier das metallverarbeitende Gewerbe an. Später, vorwiegend durch die rasante Entwicklung der Firma Krupp, wurde Berndorf zur Industriestadt, (auch Krupp-Stadt genannt). Der erfolgreiche Grossindustrielle, kümmerte sich aber auch um das Wohl seiner Arbeiterfamilien. So liess er zwei private Schulhäuser erbauen, eine Bubenschule und eine Mädchenschule. Beide Schulhäuser verfügen über 11 resp. 12 Zimmer, wobei jedes Klassenzimmer einen anderen Baustil aufweist. Die beiden Schulhäuser wurden nach 2-jähriger Bauzeit im Jahre 1909 eingeweiht und werden heute noch als Volks- und Hauptschule benutzt. Heute sind die <Stilklassen> nebst dem Unterricht eine touristische Attraktion, die in unterrichtsfreien Zeiten besichtigt werden können. Auch für uns ist hier um 16.00 Uhr eine Führung durch die Klassenzimmer angesagt. Aber vorher trennen wir uns in zwei Gruppen. Da parallel die Hauptversammlung des TFI in einem der Klassenzimmer stattfindet, nehmen nur die Nichtversammlungsbesucher an der Führung teil. An der Generalversammlung führte der Präsident, Ulli Platzeck, in gewohnter, zügiger Manier durch die Traktanden, welche sich auf die statutarischen Geschäfte beschränkte.

Anschließend fahren alle individuell zu Ihren Hotels zurück, von wo wir um 19.30 mit einem von den Veranstaltern organisierten Shuttledienst zu einem Heurigenabend nach Grossau gebracht wurden. Dort erlebten wir bei Speis und Trank einen kurzweiligen und geselligen Abend, welcher sogar noch von einem Männergesangsverein umrahmt wurde.

Am Samstag Morgen wurde wiederum pünktlich um 8.30 Uhr im Schlosspark zur Ausfahrt gestartet. Im Gegensatz zur rein touristischen Ausfahrt vom Freitag, wurden diesmal noch einige Sonderprüfungen eingebaut. So musste man zum Beispiel auf einer Liste, auf welcher „fast“ alle Kilometerangaben bei den Innerorts- und Ausserortstafeln der durchgefahrenen Ortschaften aufgeführt waren, die sporadisch fehlenden Kilometerstände noch eintragen.....Keine einfache Sache für einen Fahrer, welcher mit einem Auto mit ungenauem Tacho und ohne Tageszähler unterwegs war. Unseren ersten Halt machten wir in Rust am Neusiedlersee, wo auf dem Parkplatz des Strandbades eine weitere Prüfung auf uns wartete. Hier galt es den Wagen um eine vorgegebene kurze Distanz möglichst centimetergenau vorzuziehen.

Die Freistadt Rust mit 1700 Einwohnern gehört zum Burgenland und liegt in einem hervorragenden Weinanbaugebiet, sowie an einem grenzüberschreitenden Naturschutzgebiet rund um den Neusiedlersee. Rust wird auch „Stadt der Störche“ genannt. Leider war unser Aufenthalt zu kurz, um noch die malerische Altstadt zu besichtigen.



MOTOREX
Oil of Switzerland

WIR SETZEN AUF DAS AUTOGEWERBE.

Seit 90 Jahren setzen wir auf die Profis im Autogewerbe. Und seit 90 Jahren setzen die Profis auf Schmier- und Pflegemittel aus Langenthal. Ganz egal welche Herausforderung Sie anpacken, wir sind für Sie da. Stellen Sie uns auf die Ölprobe!

BUCHER AG LANGENTHAL • MOTOREX-Schmiertechnik • 4201 Langenthal, Schweiz • www.motorex.com

Nur allzusehnell verging die Zeit im Museum und schon bald war es Zeit sich nach Bad Vöslau ins Hotel zu verschieben um rechtzeitig für die um 19.30 Uhr im Kurzentrum beginnende Abendveranstaltung gerüstet zu sein.

Zum Auftakt des Abendprogrammes wurde zu Ehren von Oskar Pitsch sel. ein kurzer, aber interessanter Filmbeitrag über sein reich erfülltes Leben gezeigt. Wir sahen Ausschnitte von seinen Einsätzen als Militärpilot, von seiner Tätigkeit als Motorenspezialist im Tatravwerk und sein späteres Wirken in seiner eigenen Werkstatt und im Museum.

Nach dem feinen Nachtessen mit Vorspeise und Dessert stand dann die Siegerehrung auf dem Programm. Selbstverständlich erhoffen sich die meisten Teilnehmer einen vorderen Rang, doch diesmal sind alle Schweizer Team's leer ausgegangen, was zwar auf die gute Stimmung keinen Einfluss hatte.

Wir erlebten in Bad Vöslau wirklich sehr schöne Tage in gemütlicher Runde mit aufgestellten und geselligen Markenkollegen. Die Veranstalter haben sich wirklich alle Mühe gegeben und uns sehr schöne Ausfahrten mit interessanten und lehrreichen Besichtigungen geboten. Sogar das Wetter hat noch mitgespielt, das angekündigte, schwere Gewitter bei der Freitag-Ausfahrt war nur ein leeres Versprechen.....!

An dieser Stelle möchte ich dem Veranstalter-Trio mit seinen Helfern im Namen aller Schweizer Teilnehmer für die gute Organisation und die tolle Leistung ganz herzlich danken.

Viel zu schnell war der schöne Abend vorbei und es hiess wieder einmal mehr Abschied zu nehmen von unseren Freunden, in der Hoffnung sie alle so gesund und munter wie diesmal an einem der nächsten Treffen wiederzusehen.

Tatra ahoy

*Silvano Rothenfluh,
Präsident des TRS
gratuliert dem Ehepaar
Pirovano zum Pokalgewinn*



Nun ging es weiter, durch eine abwechslungsreiche Hügellandschaft mit happigen Steigungen und Gefällen. Zur Mittagszeit erreichten wir die Ortschaft Schwarzenbach, eine alte Keltensiedlung, wo wir uns in einem auf einer Anhöhe liegenden „Mostheurigen“ mit einem währschaften Mahl gestärkt haben.

Nach der einstündigen Mittagrast nehmen wir die steilen Bergstrecken der Schwarzenbacher Serpentina unter die Räder und erreichen um ca.14.00 Uhr die Burg Forchtenstein.



*Die Burg Forchtenstein
wurde im 15. Jahrhundert
erbaut und ist seit 1622*

*Besitz der Adelsfamilie
Esterházy.*

Foto: Wikipedia

Das Schloss ist sehr gut erhalten, da es weitgehend von kriegsrischen Verwüstungen verschont geblieben ist und steht heute der Öffentlichkeit zur Besichtigung offen. Ein Rundgang durch das Schloss ist sehr lohnenswert, gibt es doch hier viele durch Jahrhunderte zusammengetragene Schätze zu bewundern. Die Waffensammlung der Fürsten Esterházy ist die grösste private Sammlung in Mitteleuropa. Von der Schlossterasse aus geniesst man einen weiten Ausblick in die nun etwas flachere Gegend, in welche wir nach der Besichtigung gefahren sind.



Foto: S. Rothenfluh

Unser nächstes Ziel war das Areal der Militärakademie in Wiener Neustadt. Hier erwarteten uns noch 3 Sonderprüfungen, wobei die Geschicklichkeit der Fahrer, sowie das Wissen über die Geschichte der Militärakademie geprüft wurde. Gespannt sind wir anschliessend zum nächsten Ziel, dem Tatra- und Oldtimermuseum in Steinabrückl gefahren. Dieses Museum ist der Stolz des regionalen Tatraclub's, welcher das diesjährige Rally organisiert hat. Wir wurden von Oskar Pitsch jun. empfangen und wie kann es auch anders sein, auch hier mussten wir keinen Durst leiden. Das Museum war das Reich, des leider verstorbenen Oskar Pitsch sen. Und trägt auch heute noch seine Handschrift. Für technisch interessierte Besucher ist dieses Museum eine Augenweide, sind doch hier die verschiedensten, zum Teil ganz seltene Tatra-Modelle zu bewundern. Aber auch Fahrzeuge anderer Marken, Motorräder, ausgebaute Ttramotoren und jede Menge historische Utensilien sind hier ausgestellt.

Tatra 57a Combi



Tatra 603 Motor Prototyp



Eine Auswahl von Jawa Motorrädern



Bilder: Silvano Rothenfluh
Ernst Meier

*Der Ursprung der Tatraverke
Die „Schustala“ Kutschenfabrik*



Die im Freien auf eine Restauration

*Tatra-LKW's haben
auch schon bessere
Zeiten erlebt.*

Tatra 57 Taxi



Bilder: E. Meier