

---

## Vorwort des Präsidenten

---

Bald sind wir wieder am Ende des Jahres angekommen. Statt am Abend eine Ausfahrt mit dem Oldtimer zu unternehmen, die Landschaft und die letzten Sonnenstrahlen einzufangen, schauen wir auf ein Meer von weihnächtlichen Beleuchtungen. Die Geschäfte versuchen uns Ihre Waren im schönsten Licht zu präsentieren und an die Frau und Mann zu bringen.

Eure Oldtimer sind bestimmt wieder in Ihren gewohnten Winterplätzchen eingemottet oder warten auf die Eine oder Andere Reparatur oder Restauration. Auch meine Schätze warten sei längerem darauf. Nur daraus wird vorläufig gar nichts. Ein Fingerbruch hat meine ehrgeizigen Pläne für diesen Winter durcheinander gebracht. Der Gips hat mich jedoch nicht gehindert zusammen mit ein paar Gleichgesinnten die Oldtimermärkte in Roggwil und Langenthal zu besuchen und uns selber mit ein paar Weihnachtsgeschenken zu beschenken.

Zeit haben wir auch gefunden die Tatra Revue zum Versand zu bringen. So habt Ihr nach dem Jahreswechsel Zeit genug unsere Revue zu lesen und natürlich alle wichtigen Daten in Eure persönliche Agenda zu übertragen. Auf unserer Homepage [www.tatra.ch](http://www.tatra.ch) findet Ihr fast alle Termine für das ganze Jahr.

Auf jeden Fall solltet Ihr Euch den 4. Juli 2010 in Eurer Agenda eintragen und reservieren. Dann findet nämlich das 11. Schweizer Tatra Treffen im Seeland mit unserer GV in einer wunderschönen Umgebung statt. Alain Grossrieder uns sein OK-Team sind bereits mit der Organisation beschäftigt und rechnen mit unserer Teilnahme.

Aber was wäre eine Tatra – Revue ohne Stoff zum abdrucken? Leider werden uns nur ganz spärlich Berichte zum Veröffentlichen zugesandt. Mit Euren Berichten könnt Ihr das Überleben der Revue sichern!

Ich wünsche Euch allen ein besinnliches Weinachtsfest und einen guten Start im Jahre 2010.

Euer Präsident



Silvano Rothenfluh

## 10. Jahrestreffen des Tatra – Register – Schweiz vom 25. – 28. Juni 2009 in Rüti ZH

Bericht von Ernst Meier

Das 10. Jahrestreffen wurde wiederum wie das 5. Treffen von den Neuheimer Tatrafreunden organisiert und als Jubiläumstreffen international ausgeschrieben.

Sehr schwierig gestaltete sich die Suche nach einem geeigneten Austragungsort, da in der Zentralschweiz geeignete Hotels mit der nötigen Infrastruktur für einen solchen Anlass sehr dünn gesät sind.

Mit dem Hotel-Restaurant Laufenbach in Rüti ZH haben wir einen geeigneten Standort gefunden und Dank der sehr angenehmen und entgegenkommenden Zusammenarbeit mit dem Gastgeber, Herr Ernst Müller konnte unser Treffen problemlos abgewickelt werden. Wir vom Organisations Komitee möchten an dieser Stelle Herrn Ernst Müller und seinem Team nochmals für alles unseren besten Dank aussprechen.

Kaum hatten wir am Donnerstag-Nachmittag unser Hauptquartier eingerichtet, trafen auch schon die ersten Teams mit ihren schönen Fahrzeugen ein. Sehr erfreulich war die grosse Anzahl Anmeldungen, welche wir dieses Jahr entgegennehmen durften. Nicht weniger als 33 Teams mit 68 Teilnehmern aus sechs verschiedenen Ländern (A, CH, CZ, D, I, L) und 3 Besucher ohne Autos durften wir in Rüti begrüßen. Dies ist der schönste Lohn für unsere grossen Vorarbeiten und gibt uns die Motivation, wieder einmal etwas ähnliches auf die Beine zu stellen. Nochmals ganz herzlichen Dank an alle Teilnehmer.

*Das TRS Transparent an der Fassade des Hotel Laufenbach*



*Das OK in voller Aktion im Anmeldebüro*

Am Donnerstagabend um 19 Uhr fand die Begrüssung der Gäste bei schönstem Wetter im Garten des Hotel Laufenbach statt. Silvano Rothenfluh, als OK Präsident hiess die anwesenden Tatrafreunde und Gäste ganz herzlich willkommen und wünschte allen einen schönen Aufenthalt im Zürcher Oberland. Dann übergab er das Wort dem Gemeindepräsidenten, Herrn Anton Melliger, welcher uns die Grüsse der Gemeinde Rüti überbrachte und uns als begnadeter Redner die Geschichte seiner Gemeinde etwas näher brachte. So erfuhren wir, dass Rüti während Jahrhunderten ein kleinbäuerliches Klosterdorf war, bis dann im Jahr 1847 mit dem Bau der Webereimaschinen-Fabrik Caspar Honegger die Industrialisierung ihren Anfang nahm. Aus dieser Webereimaschinen-Fabrik entstand später die Maschinenfabrik Rüti AG, welche mit ihren Erzeugnissen weltbekannt wurde. Später hat die Firma mehrmals den Besitzer gewechselt und wurde im Jahr 2001 an eine italienische Firma verkauft.

Rüti hat nun nahezu 12'000 Einwohner und wäre also einwohnermässig eine Stadt. Die Gemeinde hat jedoch vom Stadtrecht keinen Gebrauch gemacht und seinen dörflichen Charakter beibehalten.

Herr Melliger war sehr erfreut, dass wir als Austragungsort des Tatra-Treffens Rüti ausgewählt haben. Er erklärte uns, dass auch er eine besondere Beziehung zu dieser Marke habe, da er sich dank geschäftlichen Beziehungen schon oft in Tschechien aufgehalten habe. Wir waren angenehm überrascht wie viel er über die Marke Tatra zu erzählen wusste. Einmal habe er sogar selbst einen Tatra Lastwagen gelenkt, hat er uns verraten und konnte uns sogar die genaue Typenbezeichnung des LKW's nennen.

Mit einem grossen Applaus bedankten wir uns beim Gemeindepräsidenten, Anton Melliger für seine interessanten und kurzweiligen Ausführungen und gingen zum gemeinsamen Aperö über.

Langsam aber sicher knurrte den meisten der Magen und so begaben wir uns nun

Richtung Restaurant zum Nachtessen mit den anschliessenden Benzingesprächen, welche ja bekanntlich bis weit in die Nacht hinein dauern.

*Gemeindepräsident  
Anton Melliger während  
seiner Begrüssungsrede*

*Bilder: Stephan Knecht*





*Eine besondere Bereicherung unseres Treffens war der Trike Eigenbau mit Tatra 603 Motor von Heinz und Karin Schönrock aus Deutschland*





Bilder:  
Stephan Knecht



Oben:

*Tatras auf dem Parkplatz  
des Hotel Laufenbach*

Rechts:

*Moskvitch 407 von  
René + Silke Rohner  
aus Frankfurt an der Oder*



*Eine grosse Ueberraschung war die Ankunft von Gernot und Margrit Beez aus Crock (Thüringen), welche mit Ihrem Tatra 613- 3 als Zug-Fahrzeug und mit ihrem neuerworbenen Tatra 12 Cabriolet auf dem Hänger angereist sind. Herzliche Grarulation zum Kauf dieses schönen Wagens*



*Helmut Hoffmann aus Eferding (Oesterreich) fühlt sich sichtlich wohl in seinem Tatra 57 Sport (ex Müller Gerlafingen), welcher nun wieder Schweizer Luft schnuppern kann.....*

Am Freitag hiess es beizeiten aufstehen, da bereits um 8 Uhr die Fahrer-Besprechung angesagt war. Schon beim Start wartete bereits die erste Sonder- Prüfung auf die Teilnehmer. Jedes Team musste 1 Pannendreieck, 2 Warnjacken, 1 Autoapotheke, 1 Wagenheber, 1 Radschlüssel, sowie Führer- + Fahrzeugausweis. Dabei tauchte bei einigen Teams die Frage auf, ob in der Schweiz eine oder zwei Jacken Vorschrift seien. Für unsere Helfer war es jedoch klar, dass eine Jacke einen Punkt gibt und 2 Jacken 2 Punkte und blieben die Antwort schuldig,,,,,,

Dann ging es los nach Wald und von dort auf einer schmalen Panoramastrasse mit einem herrlichen Ausblick auf das Zürcher Oberland und die Voralpen bis nach Bäretswil, wo wir um 9 Uhr beim Oldtimermuseum Junod erwartet wurden.

*Das Museum ist eine Augenweide, jedes Fahrzeug ist topgepflegt und fahrbereit.*



*Traktoren in Reih und Glied  
Der verschiedensten Marken*

*Eine ganze Anzahl toprestaurierte Jawa-Motorräder bringen ein paar motorradbegeisterte Besucher ins Schwärmen.*





Das Fahrzeug-Museum oberhalb Bäretswil ist eine private Sammlung der Familie Junod, welche jedoch hauptberuflich die Firma Pneu Junod AG, in Pfäffikon ZH betreibt.

Für das Museum sind nebst dem Chef zwei Mitarbeiter zuständig, welche die unzähligen, verschiedenartigen Fahrzeuge mit viel Liebe und Fachwissen immer auf Vordermann halten. Jedes der ausgestellten Fahrzeuge befindet sich in einem absolut sauberen Zustand und wird von den erwänten Mitarbeitern regelmässig bewegt. Hier schlägt das Herz eines jeden Oldtimerfans höher, bei der Bewunderung der vielen Autos, Traktoren, Motorrädern, Fahrräder mit Hilfsmotor, Velos, Pferdekutschen, sowie der vielen Gebrauchsgegenstände aus alter Zeit. In den vergangenen zwei Jahren wurde die Sammlung noch mit einem Panzer 68 und einem Kampfflugzeug „Mirage“ der Schweizer Armee ergänzt.

Einem Gespräch mit Herr Junod entnehmend, ist die grosse Halle, in welcher die Fahrzeuge auf drei Stockwerken ausgestellt sind, leider bereits wieder zu klein, da Herr Junod noch viele weitere Fahrzeuge besitzt, vorallem Militärfahrzeuge, Traktoren und weitere Personenwagen, welche im Museum leider keinen Platz mehr finden.

Nach der Museumsbesichtigung war ein Apero angesagt, bevor dann um 10.30 Uhr zur nächsten Etappe gestartet wurde. Die Strecke führte wieder auf romantischen Nebenstrassen ins Tösstal und in die Hügelizeone des Tannzapfen- Landes. Trotz des vorbildlich ausgearbeiteten Routenbuches von Xaver Hürlimann kamen einige Teams von der offiziellen Rallystrecke ab und kamen so noch in den Genuss von Strassenverhältnissen und Steigungen, die man wahrscheinlich nur mit einem Tatra bewältigen kann..... Schliesslich kamen dann doch alle Teams bei dem auf einem Hügel gelegenen Restaurant Heuboden an, wo uns ein währschaftes Mittagessen serviert wurde. Während der Mittagspause wurden auch noch zwei Sonderprüfungen eingebaut, die erste war eine Schätzfrage betr. dem vorher besuchten Museum und bei der zweiten Prüfung galt es, je drei Nägel einschlagen mit einem vorher speziell vorbereiteten Hammer. Diese Prüfung hatte vor allem für die Zuschauer einen grossen Unterhaltungswert.



*Ankunft beim Bauernrestaurant  
„Heubode“ der Familie Ott in  
Manzenhueb, Gemeinde Wila*





bei so herrlichem  
Wetter.....

.....war die Gartenwirt-  
schaft der bevorzugte  
Aufenthaltort für die  
Mittagspause.



Militärisch exakte Park-  
Ordnung der Tatra-Freunde  
in Sachsenland beim  
Mittagshalt.



*Nach dem Mittagessen ging es wieder an die Arbeit. Die Aufgabe der Sonderprüfung war: 3 Nägel einschlagen mit einem speziell präparierten Hammer und zwar mit möglichst wenigen Schlägen. Krumme und nicht ganz eingeschlagene Nägel wurden nicht gezählt.*

Nachdem jedes Team sein Glück beim Nägel einschlagen versucht hatte, wurde zur 3. Etappe gestartet. Der Weg führte uns weiter über Berg und Tal durch das malerische Tannzapfenland Richtung Fischingen (Kanton Thurgau) und von dort durch ein längeres, bewaldetes Tal nach Mühlrüti, welches bereits zum Toggenburg (Kanton St. Gallen) gehört. Hier bogen wir wieder ab auf die Passstrasse, welche über die Hultegg ins zürcherische Tösstal führt. Auf der Passhöhe erwartete uns noch die 4. Sonderprüfung und es bestand die Möglichkeit im nahe gelegenen Restaurant eine Kaffeepause einzulegen. Aber selbstverständlich konnte man hier auch ein Bier bestellen.....!

Die Sonderprüfung war wiederum eine Schätzfrage. Jeder Fahrer musste bei der Ankunft auf der Passhöhe angeben wie warm oder sogar wie heiss die Zylinderkopf- Deckel seines Fahrzeuges ist. Die effektive Temperatur wurde dann von Silvano Rothenfluh mit einem elektronischen Messgerät ermittelt und die Differenz zur Schätzung ausgewertet.

*Einfahrt auf dem dem  
Parkplatz Hultegg zur  
4. Sonderprüfung*



Nach der Kaffeepause auf der Hultegg konnte jeder individuell die Rückfahrt via Tösstal zurück ins Hotel Laufenbach unter die Räder nehmen.

Um 17.30 Uhr war noch eine Besichtigung des in unmittelbarer Nähe des Hotels gelegenen Obstbau-Betriebes der Familie Oswald angesagt. Obwohl dieser Besuch freiwillig war, besuchten fast ausnahmslos alle Besucher diesen interessanten Rundgang. Wir wurden in 2 Gruppen aufgeteilt und durch die Herren

Oswald sen. und Oswald jun. durch den Betrieb geführt. Dabei hörten wir von den beiden Fachleuten sehr interessante Aussagen über den Anbau und die Pflege der Kulturen, sowie die Ernte und die Vermarktung der Früchte. Eine genauere Wiedergabe ihrer Erläuterungen würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Deshalb erwähne ich hier nur die wichtigsten Punkte.

Die gesamte Fläche der Obstkulturen beträgt 4,5 Hektaren mit 8400 Bäumen. Angebaut werden 30 Apfelsorten, 12 Birnensorten, 15 Kirschensorten, sowie Holunder, Zwetschgen, Pflaumen, Kiwi und Erdbeeren.

Der Betrieb der Familie Oswald arbeitet nach den Grundlagen der „Integrierten Produktion“. Darunter versteht man eine umweltschonende, ausgewogene und naturnahe Produktion mit einem sehr sparsamen Einsatz von Hilfsmitteln.

In den Betrieb integriert ist auch ein Hofladen und eine eigene, kleine Brennerei.

Auch auf dem Gebiet der Solartechnik hat die Familie Oswald Pionierarbeit geleistet. Seit dem Jahr 1998 werden auf dem Betrieb Oswald sämtliche Kühlräume ausschliesslich mit Solarstrom gespeisen.

Von den Besuchern sehr geschätzt war die Degustation der herrlichen, reifen Kirschen direkt ab Baum und à Diskretion, sowie das Probieren der verschiedenen hauseigenen Destillate zum Abschluss des Rundganges.



*Gesamtansicht des Obstbaubetriebes der Familie Oswald in Rüti ZH*





*ine interessierte Gruppe  
uscht den Erklärungen  
on Herr Oswald sen.*

*Herrliche Kirschen kurz vor  
der Ernte*



*Der super moderne  
Erdbeer-Anbau in  
speziellen Treibhäusern*

*Zum Abschluss die Degustation  
der Destillate aus der eigenen  
Brennerei wie zum Beispiel  
Kirsch, Williams, Obstler usw.*



Um 19 Uhr kehrte die Gruppe wieder ins Hotel zurück zum gemeinsamen Nachtessen. Mit angeregten Gesprächen im Freundeskreis bis weit in die Nacht hinein ging ein erlebnisreicher Tag zu Ende.

Am Samstagmorgen um 8.30 Uhr ging es nach einer kurzen Fahrerbesprechung wieder an den Start. Ein Blick zum Himmel zeigte jedoch, dass man heute vom Wetter nicht allzu viel erwarten durfte. Unmittelbar vor der Wegfahrt fand auch schon die erste Sonderprüfung statt, bei der jedes Team das Gewicht einer Traktoren-Kurbelwelle samt Pleuel und Kolben schätzen musste. Die Fahrstrecke führte uns diesmal in südlicher Richtung nach Uznach im Kanton St. Gallen. Dort bogen wir rechts ab und überquerten die Linthebene und erreichten die Ortschaft

Siebnen, welche bereits schon dem Kanton Schwyz angehört. Dort biegen wir in die Wägitalstrasse ein und gelangen nach etwa 6 km zur Abweigung welche dann

über eine kurvenreiche und steil ansteigende Bergstrecke zur Sattellegg führte. Nun setzte aber leichter Regen ein und kaum waren wir auf der Passhöhe angekommen, hat Petrus die Schleusen vollends geöffnet und es goss wie aus Kübeln. Trotz dieses misslichen Wetters mussten hier noch zwei Sonderprüfungen absolviert werden. Die erste Prüfung war rückwärts möglichst nahe an ein Hindernis fahren und die zweite war ein Dartschiessen auf die Rückseite von Jasskarten. Die Schützen erhielten für jede getroffene Karte soviel Punkte gutgeschrieben, wie die Karte Wert war. Obwohl hier nach der Sonderprüfung eine kurze Kaffeepause vorgesehen war, „flüchteten“ die meisten Teams sofort hinunter nach unserem nächsten Etappenziel in Einsiedeln, wo das Gewitter bereits wieder vorbei war.

*Dartschiessen auf Jasskarten  
bei strömendem Regen.*

*Infolge des wolkenbruchartigen  
Regens, wurden auf der Sattel-  
egg keine weiteren Bilder mehr  
gemacht.*



*Die Tatra Karavane auf dem für uns reservierten Parkplatz vor dem Kloster Einsiedeln*



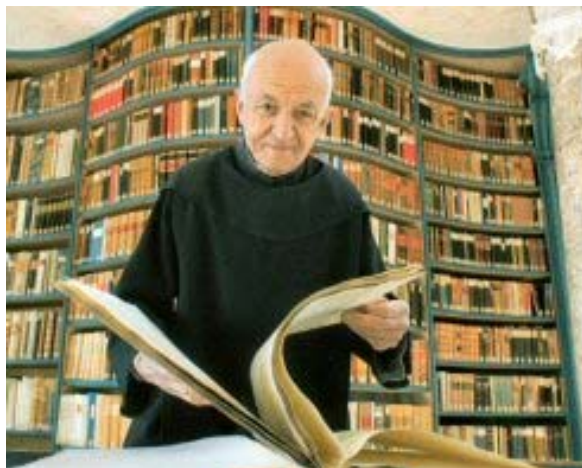
Kurz vor 11 Uhr waren sämtliche Teams in Einsiedeln angekommen und hatten nun einen freien Aufenthalt bis um 13.15 Uhr. Auf diesen Termin war eine Führung durch das Kloster angesagt. Wir wurden wieder in zwei Gruppen aufgeteilt und je einem Pater zugeteilt. Zuerst wurden wir in ein Theoriezimmer eingewiesen, wo wir Wissenswertes über die Geschichte und auch über die gegenwärtige Bedeutung der Klosters erfahren haben. Anschliessend machten wir einen Rundgang durch die prachtvoll restaurierte Klosterkirche, welche jeden Besucher ins Staunen versetzt. Schliesslich gelangten wir zum Höhepunkt unserer Führung, nämlich zur Klosterbibliothek. Diese Besichtigung hinterliess jedem Besucher einen nachhaltigen Eindruck. Der heutige Bestand an Büchern setzt sich zusammen aus 2400 handgeschriebenen Bänden und sogenannten Frühdrucken aus den Jahren 1580 bis 1520, und 230'000 gedruckte Bände vom 16. – 20. Jahrhundert aus den verschiedensten Wissensgebieten



*Unsere Gruppe bei der Begrüssung durch den Pater.*



*Die eindrucksvolle Stifts-Bibliothek mit den aber-tausenden von Bänden.*



*Der Pater könnte stundenlang über seine Bücher erzählen.*



Inzwischen hatte sich das Wetter wieder gebessert, ab und zu zeigte sich sogar wieder die Sonne. Um 15.30 Uhr haben wir das Klosterdorf wieder verlassen um den Rest der Ausfahrt unter die Räder zu nehmen. Auf einer immer leicht abfallenden Strasse mit einer herrlichen Aussicht auf den Zürichsee gelangen wir kurz nach der Ortschaft Schindellegi wieder in das Hoheitsgebiet des Kantons Zürich und weiter geht's immer bergab nach Horgen am linken Zürichseeufer. Hier erwartet uns die Autofähre, welche uns ans gegenüberliegende Ufer nach Meilen brachte.

*So viele Tattras waren wahrscheinlich noch nie auf der Autofähre Horgen - Meilen. Wegfahrt in Horgen.*



*Die Passagiere geniessen das schöne Wetter bei der Ueberfahrt ausserhalb der Fahrzeuge.*



Nachdem wir wieder festen Boden unter den Rädern hatten, mussten die Fahrzeuge nochmals eine kurze Bergstrecke bewältigen, nämlich über den Gebirgszug „Pfannenstiel“ wieder zurück ins Zürcher Oberland. Beim Aufstieg konnte man nochmals eine wunderschöne Aussicht über den Zürichsee und die Voralpen geniessen. Über romantische Nebenstrassen und durch malerische Ortschaften erreichten alle Teams zur vorgegebenen Zeit das Hotel Laufenbach. Bei der Einfahrt ins Hotelareal wollten wir als letzte Sonderprüfung von den ankommenden Teams noch die geschätzte Distanz der Nebelfahrstrecke der Auto- Fährte Horgen – Meilen wissen.

Sehr erfreulich war, dass alle Teams mit ihren Fahrzeugen an beiden Tagen ohne nennenswerte Probleme und ohne Unfälle über die Runden kamen.

Hingegen müssen wir vom OK nachträglich feststellen, dass die letzte Sonderprüfung zu spät angesagt war und somit dem Rechnungsbüro zu wenig Zeit zur Auswertung zur Verfügung stand, da das gleiche Team auch noch die auf 18 Uhr festgelegte Generalversammlung des „Tatra Register Schweiz“ leiten musste. Zu allem Überfluss brachte dann eine Computerpanne noch eine weitere Verzögerung. Dies alles hatte zur Folge, dass die Teilnehmer nach dem gemeinsamen Nachtessen mit der sehnsüchtig erwarteten Rangverkündigung auf eine Geduldsprobe gestellt wurden, was dann leider bei ein paar wenigen Leuten die gute Laune etwas verdorben hatte. Wir vom OK möchten uns an dieser Stelle nochmals für die unvorhergesehene Verzögerung in aller Form entschuldigen.

Im Anschluss an die Rangverkündigung und die Preisübergabe fand noch eine Versteigerung von Shop-Material (T-Shirts, Hemden) statt, an der die Anwesenden fleissig mitgeboten haben.

Somit war nun der offizielle Teil des 10 Treffens des Tatra-Register-Schweiz beendet. Silvano Rothenfluh dankte nochmals allen teilnehmenden Teams für ihr Kommen und hofft dass unser Programm allen gefallen hat. In der Hoffnung auf ein gesundes Wiedersehen bei anderer Gelegenheit, wünscht Silvano allen Beteiligten eine gute Heimfahrt.

Infolge der inzwischen vorgerückten Zeit und weil die meisten Schweizer Teams anschliessend bereits heute schon nach Hause fuhren, begann nun die allgemeine gegenseitige Verabschiedung. Die restlichen Besucher verbrachten noch eine weitere Nacht in Rüti und kehrten dann im Laufe des Sonntages an ihre Wohnorte zurück.

Einzig drei Teams aus dem ehemaligen Ostdeutschland gefiel es so gut in der Schweiz, dass sie dem Besuch des Treffens noch ein paar weitere Tage anhängten. Gernot und Margit Beez besuchten am Sonntag mit ihren beiden Tatra's das „Oldtimer Sunday Morning Treffen“ in Zug und waren anschliessend willkommene Gäste bei Imelda und Ernst Meier in Neuheim. Am Montag stand der Besuch des Verkehrshauses in Luzern auf dem Programm und am Dienstag gings zusammen mit den Familien Landert und Meier über den Klausenpass.

Fährmann Martina und Andreas sowie Silke und René Rohner verbrachten noch ein paar gemütliche Tage bei Familie Rothenfluh in Eschenbach.



*Pokal - Übergabe  
an das erstplatzierte  
Team Gabel / Erdmann*

*.....sowie an das Team  
Ingrid + Peter Forker  
auf dem guten 4. Rang*



*Andreas + Martina Fährmann und Silke + René Rohner auf Besuch bei  
der Familie Rothenfluh. Ganz rechts: Gastgeberin Michaela Rothenfluh.*

## Rangliste des 10. Jahrestreffen des Tatra Register Schweiz

( 1. Treffen mit Sonderprüfungen)

|          |             |                            |                 |
|----------|-------------|----------------------------|-----------------|
| 1. Rang  | Team Nr. 2  | Thomas Gabel / Ute Erdmann | Tatra 603-3     |
| 2. Rang  | Team Nr. 13 | Josef + Hana Juracka       | Tatra 57 Cabrio |
| 3. Rang  | Team Nr. 33 | Müller / Macko             | Tatra 700       |
| 4. Rang  | Team Nr. 5  | Peter + Ingrid Forker      | Tatra 603-2     |
| 5. Rang  | Team Nr. 11 | Hoffmann / Grundbacher     | Tatra 57 Sport  |
| 6. Rang  | Team Nr. 32 | Gernot + Margit Beez       | Tatra 613       |
| 7. Rang  | Team Nr. 24 | Peter + Käthi Schuler      | Tatra 603-2     |
| 8. Rang  | Team Nr. 19 | René + Jana Berger         | Tatraplan       |
| 9. Rang  | Team Nr. 15 | Jan + Eva Müller           | Tatra 57 Cabrio |
| 10. Rang | Team Nr. 16 | Jos. + Elli. Litschauer    | Tatraplan       |
| 11. Rang | Team Nr. 3  | Andreas + M. Fährmann      | Tatra 603 – 2   |

### Spezialpreise

|                       |                                              |
|-----------------------|----------------------------------------------|
| Ältester Teilnehmer:  | Georg Dlouhy, Somfix GR, geb. 26. 2.1929     |
| Ältestes Fahrzeug:    | Team Juracka, CZ, Tatra 57, Baujahr 1933     |
| Weiteste Anfahrt:     | Team Ales + Nadja Maralik CZ, T87, 1024 km   |
| Frühbucherpreis:      | Team Nr.10, René + Silke Rohner, Moskwitch   |
| Auffälligstes Fahrz.: | Heinz + Karin Schönrock, Trike mit 603-Motor |

Bestklassiertes

TRS-Mitglied: Peter + Käthi Schuler, Tatra 603-2



*Margit und Gernot Beez vor ihrer Abreise in Neuheim*



---

## Pragaseite

---

Bericht von Bernhard Schickling  
2009- 2)

(Fortsetzung von Club-Revue

# Praga

## die Böhmisches Mährische Maschinenfabrik



Gemäss einer amtlichen Statistik von 1920 weist die Tschechoslowakei 4,2 Kraftfahrzeuge pro 10.000 Einwohner aus. Aber Praga produzierte 1920 bereits wieder 425 Kraftfahrzeuge. Gemäss den Unterlagen waren das 100 Fahrzeuge der Typs Mignon, 100 Fahrzeuge des Typs Grand, 200 LKW verschiedener Baumuster und 25 Motorpflüge.

1921 bewies PRAGA bei der ersten Zuverlässigkeitsfahrt nach dem Krieg wie gut die Fahrzeuge waren. Ein Praga Grand schaffte, auf weiter Flur alleine, eine Strecke von 2.000 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von annähernd 50km/h. Es sollte nicht der einzige bleiben, denn er wurde in den Folgejahren noch mehrmals bestätigt.

Aufgrund des horrenden Benzinpreises versuchte sich PRAGA sogar in der Herstellung von PRAGOLIN. Pragolin setzte sich zusammen aus 80% Benzin und 20% billigem Petroleum. Die PRAGA-Motoren verdauten diesen Mix ohne weiteres. Fahrzeugteile die angekauft werden mussten wie Lampe, Batterien und Reifen wurden mit 76% Einfuhrzoll belegt was die Fahrzeuge massiv verteuerte. Ein Kuriosum von 1926 war ein Gesetz das besagte, das Automobile nur am Strassenrand abgestellt werden durften, wenn es von einer Person beaufsichtigt wurde. Die genannten Probleme betraf selbstverständlich nicht nur PRAGA Automobile, auch die anderen Hersteller hatten damit zu kämpfen.

Um den Absatz wieder anzukurbeln reduzierte PRAGA den Verkaufspreis um 40% bei dem Modell Alfa. Zusätzlich wurde das Auto einem „Facelifting“ unterzogen. Modernere Optik, der Motor wurde aufgebohrt auf auf 1240 cm<sup>3</sup> und leistete somit 19 PS. Um dem ganzen noch eines drauf zu setzen verbaute man ein Vierganggetriebe und Bremsen an allen vier Rädern.

1923 war Praga mit 20 verschiedenen Personenwagen und LKW anlässlich des Prager Automobilsalons dabei. Nicht zu verwechseln mit verschiedenen Fahrzeugtypen. Es waren Fahrgestelle mit den unterschiedlichsten Aufbauten.

1924 wurde der Piccolo vorgestellt. So stand dem mittlerweile recht noblen Alfa ein „Volkswagen“ zu Verfügung. Der erste Piccolo wog nur 700 kg und hatte einen 4zylinder- Motor mit 707 cm<sup>3</sup> Hubraum. Die Leistung wurde mit 10 PS Leistung angegeben was ihn auf eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h beschleunigte. Sein Preis war mit 34.500 weit unten angesiedelt. Sein Verbrauch von nur 7,8 kg/100 km PRAGOLIN war auch noch für die etwas weiter unten angesiedelte Bevölkerungsschicht erschwinglich. Im Jahr der Einführung wurden 200 Fahrzeuge dieses Typs gebaut und verkauft. Das Gesamtvolumen von gefertigten PRAGA Fahrzeugen betrug in diesem Jahr 841

1925 hatte es PRAG geschafft in nur 18 Jahren zur Nummer Eins der Tschechischen Automobilhersteller zu mutieren. 1350 Arbeiter fertigten 2050 Fahrzeuge aller Typen, inkl. der 10 To LKW. Die Fahrzeuge wurde stets verbessert **wobei das was sich bewährt hatte, wenn überhaupt, nur unwesentlich verändert.** Die Typen Alfa und Piccolo erhielten elektrische Scheinwerfer und einen Anlasser.

1927 fusionierte PRAGA mit Ceskomoravska-Kolben inkl. Breitfeld-Danek zum CKD Ceskomoravska-Kolben-Danek-Konzern. Das Angebot wurde nochmals erweitert um den Traktor AT und um das Motorrad BD 500 mit Königswellenmotor erweitert. Die Modelle Alfa und Mignon mit 6-Zylinder-Motoren. Der PRAGA Grand mit einen 8-Zylinder-Motor erblickte das Licht der Welt. Man ging damals sogar schon zum Baukastensystem über. Die Bohrungen der Zylinder wurden vereinheitlicht. Der Hubraum des Alfa wuchs abermals auf 1.496 cm<sup>3</sup>, für den Alfa auf 2498 cm<sup>3</sup> und für den Grand wurden 3.384 cm<sup>3</sup> veranschlagt. Somit wuchs auch die Leistung der Nutzfahrzeuge deren Motoren sowohl in den PKW's als auch in den Nutzfahrzeugen ihren Dienst versahen.

1929 betrug die Produktion bei PRAGA rund 7.500 Fahrzeuge. Der Hauptanteil der Produktion viel auf dem Piccolo der über ein Differential verfügte. Steig man damals in ein Taxi, war es höchstwahrscheinlich ein Piccolo. Dies lässt sich damit erklären, das der Piccolo einen Durchschnittsverbrauch von 5,7 Kilo Treibstoff bei einem Verbrauchswettbewerb als unterstes Mass der Dinge gewann.

1930: Die Wirtschaftskrise trifft auch die Tschechei.. Bei PRAGA reduzierten sich die Produktionszahlen um 50%.

1931: Bei der Rallye Monte Carlo belegten zwei PRAGA's die Plätze 5 und 11. Bei der Alpenfahrt konnten 3 Piccolos ohne Strafpunkte beenden, ein tschechischer Künstler, fuhr mit einem PRAGA Alfa von Prag über Istanbul, Damaskus, Bagdad bis nach Indien und setzte von dort seine Fahrt noch weiter fort durch das Himalaya- Gebiet bis nach China. Dies unterstrich natürlich den Ruf der PRAGA Wagen und es wurde werbewirksam eingesetzt.

Alle Fahrzeuge wurden wie gehabt, stets verbessert. Der Hubraum des PRAGA Grand Motors wuchs auf 4,5l. Er erhielt sogar serienmässig ein Radio!. Das LKW-Modell Typ N wurde erstmals ein Dieselmotor eingebaut und Elektron wurde aus Gewichtersparnisgründen erst mal verwendet.

Trotz aller Erfolge und der hohen Qualität der gefertigten Fahrzeuge ging es PRAGA immer schlechter. Die drei größten Hersteller: Praga, Skoda und Tatra fusionierten. Diese drei setzten einen Gesamtumsatz von 1 Milliarde Kronen als Ziel. Kec war als Generaldirektor des neuen Unternehmens, das mit dem Namen MOTOR firmierte, vorgesehen. Diese Partnerschaft hielt aber leider nicht lange. Tatrás Chefkonstrukteur Hans Ledwinka, bestand auf die bei Tatra bewährten Konstruktionsmerkmale Zentralrohrrahmen, Schwingachse und luftgekühlte Boxermotoren. Somit waren nur noch Skoda und Praga übrig. Dies war aber auch nicht von langer Dauer. Praga und Skoda veröffentlichten ihre Geschäftszahlen im Jahre 1931. Die Verkaufszahlen von PRAGA vielen wesentlich positiver aus als erwartet. Jene von Skoda leider nicht. Ganz im Gegenteil. Sie waren um einiges schlechter als erwartet. Da der Gesamtgewinn zwischen den Unternehmen geteilt werden sollte, lösten die Aktionäre der CKD die Fusion auf und Kec musste 1933 das Unternehmen verlassen.

1933: Der Nachfolger von Kec, Rudolf Vykoukal, entwickelte das Modell Baby und brachte es auf den Markt. Die Urversion hatte einen schwachbrüstigen 2-Zylinder-Motor mit 800 cm<sup>3</sup>. Dieser Motor wurde aber aufgrund seiner Fahrleistung schnell durch den Vierzylinder des Piccolo ersetzt. Trotz vieler Preise bei den Automobilausstellungen in Berlin und Genf und beachtlichen Exporterfolgen konnte er aber dem Kleinwagen von AERO nie wirklich Konkurrenz machen.

1934 war kein gutes Jahr für PRAGA. Petr Mucha, der Testingenieur und der Werksfahrer verunglückten tödlich während einer Trainingsfahrt der 1000 Meilen der Tschechei. Er kam mit ca. 135 km/h von der Strasse ab und sein Auto zerschellte an einem Baum. Die Verkaufszahlen minimierten sich immer weiter.

Praga, bzw. Mucha, setzte auf die Kleinwagen. Das Baby wurde weiter verbessert, Der Piccolo wurde je nach Kundenwunsch mit 1 Liter, 1,5 Liter und sogar mit 1,7 Liter angeboten.

1935 wagte Praga ei noch einen Griff in die Oberklasse. Zu den bereits bekannten Alfa und Grand wurde der Praga Golden ins Programm aufgenommen. Die Eckdaten dieses Luxuswagens: 3,9 Liter 6-Zylinder-Motor mit 80 PS und Platz für 6 Personen. Höchstgeschwindigkeit 120 km/h. Der PRAGA „RN“ LKW wurde jetzt mit Dieselmotor ausgestattet und erhielt den Namen RND. Aufgrund der Sparsamkeit herrschte bei diesem LKW eine rege Nachfrage. Am Ende des Jahres kam PRAGA auf eine Gesamtverkaufszahl von nur noch 1.977 verkauften Fahrzeugen. Somit einen neuen Tiefpunkt.

1936 erblicke die PRAGA Lady das Licht der Welt. Motorisiert war dieses hübsche Fahrzeug mit dem 1,6 Liter Piccolo-Motor. Der Alfa erhielt einen abermals einen vergrößerten Motor und hydraulische Bremsen vorn und hinten. In diesem Jahr war die weltpolitischen Lage abzusehen. Zwei neue Militär-LKW wurden auf den Markt gebracht, die Modelle RV und AV.

1937 stiegen die Verkaufszahlen minimal auf 2.017 Fahrzeuge.

1938: Ein neuer PRAGA Piccolo wurde in Genf präsentiert. Er erhielt eine Auszeichnung für die 2-sitzige Cabrio-Variante. Ein Erfolg dieses Autos war abzusehen. Leider setzte das Münchener Abkommen der Tschechoslowakei ein Ende. Der westliche Teil wurde als das Protektorat Böhmen und Mähren dem Reich angegliedert, die Slowakei blieb formal selbstständig. PRAGA wurde untersagt Automobile zu bauen. Lediglich Fahrzeuge ausschließlich für die Wehrmacht durften noch gebaut werden. Darunter Kettenfahrzeuge, Fahrgestelle für Geschütze und Zug- und Transportfahrzeuge.

1. September 1938: Ausbruch des Zweite Weltkrieges. Das Fabrikgelände in Prag wurde zum größten Teil zwei Monate vor Kriegsende bei Luftangriffen zerstört.

1945: Der Kommunismus und Planwirtschaft kamen. Aus Restbeständen wurden noch einige PKW zusammengebaut. Praga musste sich politischen Anordnungen einordnen. Man konzentrierte sich auf den Bau von Lastkraftwagen und Bussen

Die LKW Modelle RN und RND in überarbeiteter Form werden weiter produziert

1958 ein neue LKW-Modell kam auf den Markt. Der Typ S5S der beim Militär die Bezeichnung V3S erhielt. Der V3S, eine Praga Konstruktion, wurde auf staatliche Anordnung in das, ebenfalls verstaatlichte, Avia-Werk verlegt. Der LKW behielt weiterhin den Namen Praga.

Das eigentliche Unternehmen PRAGA wurde degradiert um ausschließlich Getriebe für Nutzfahrzeuge zu fertigen.

Das Ende für eine der größten Automobilfabriken Europas fiel der Planwirtschaft zum Opfer

Mittlerweile werden wieder Motorräder mit dem Namen PRAGA gebaut. Was davon wirklich PRAGA ist, vermag ich nicht zu sagen.

Wer sich für PRAGA Interessiert, den lade ich recht herzlich ein, mein **PRAGA Forum** im Internet zu besuchen. Die Adresse ist <http://pragaoldtimer.iphpbb.com>

**Ende**





*Praga Super Piccolo, Bauzeit 1934 - 36*



*Praga LKW V3S 4X4 (Nachkriegs-Modell  
Dieses Modell ist für spezielle Zwecke heute noch im Einsatz*



*Praga Alfa Cabriolet, Baujahr 1930*



*Motorrad Praga BD 500, Baujahr 1929*

*Bilder: Wikipedia*

