

Vorwort der Redaktion

Liebe Leserinnen und Leser,

Sie erhalten heute mit ein paar Wochen Verspätung die Club-Revue 2012-1.

Diese Verzögerung *entstand* leider durch gewisse Missverständnisse innerhalb des Vorstandes und zwischen der Redaktion und dem Vorstand, welche schlussendlich die Demission und den sofortigen Austritt aus dem Verein des ganzen Vorstandes per Ende Jahr 2011 zur Folge hatten. Ich verzichte an dieser Stelle auf weitere Bemerkungen zu diesem Thema.

Leider muss ich Euch ebenfalls mitteilen, dass ich mich schweren Herzens entschlossen habe, die einst von mir ins Leben gerufene „Club-Revue“ nicht mehr weiter zu verfassen. Die Club Revue war ja ursprünglich als Informations- Plattform für diejenigen Mitglieder gedacht, welche über keinen Internet- Anschluss verfügen und auch keine Möglichkeit hatten unsere Aktivitäten persönlich zu besuchen. Für diese Leute ist das nicht mehr Erscheinen der Revue sicher ein Verlust und deshalb wäre es erfreulich, wenn sich wieder jemand für das Weiterbestehen der Club-Revue finden würde..... Leider wurde es für mich von Jahr zu Jahr schwieriger, genügend Beiträge für die Revue zu erhalten, obwohl wir in jeder Nummer auf diese Problematik hingewiesen haben. Auch der Präsident versuchte an jeder Generalversammlung die anwesenden Mitglieder zur Mitarbeit an der Revue aufzumuntern, jedoch leider ohne grossen Erfolg. Nur dank dem ich bei ein paar Tatra-Kollegen im Ausland anklopfen konnte, bekam die Revue schlussendlich einen einigermaßen akzeptablen Umfang.

Ich möchte nun an dieser Stelle allen, welche zum guten Gelingen der Revue beigetragen haben ganz herzlich danken, allen voran meinem Teamkollegen, Xaver Hürlimann, welcher jeweils für die Drucklegung verantwortlich war. Ebenfalls besten Dank für die vielen positiven Rückmeldungen von Lesern, welche jeweils bei mir nach jedem Versand eingegangen sind.

Eigentlich beabsichtigte ich, in meinem 77sten Altersjahr endgültig ins hintere Glied zu treten um hoffentlich noch ein paar Jahre unser schönes Hobby unbelastet geniessen zu können. Doch nun musste an der ausserordentlichen Generalversammlung vom 4. Februar ein neuer Vorstand gewählt werden, was in der heutigen Zeit gar nicht so einfach ist. Glücklicherweise konnten spontan zwei Mitglieder als Kassier und als Aktuar gewählt werden, aber für das Präsidium

konnte sich im Moment niemand entscheiden. So hat mir dann die Versammlung empfohlen wenigstens interimweise bis zur nächsten GV im Sommer 2012 dieses Amt zu übernehmen. Da auch ich das grösste Interesse habe, dass der Verein wieder handlungsfähig ist und wieder auf den richtigen Kurs kommt, habe ich dann die Wahl angenommen und möchte mich an dieser Stelle noch für das mir entgegengebrachte Vertrauen ganz herzlich bedanken und hoffe auf eine kollegiale Zusammenarbeit mit dem neuen Vorstand. Allen Mitgliedern, Gönnern und Oldtimerfreunden wünsche ich eine schöne, pannen- und unfallfreie Saison 2012.

Ernst Meier

Exkursion nach Tschechien des TRD vom 22. – 26. Juni 2011

Bericht von Uwe Engberts

Es war mal wieder soweit: Roland hatte im Namen des „Tatra-Register Deutschland“ zur Exkursion zum Tatra-Museum geladen. Treffpunkt war in diesem Jahr das Flugzeugmuseum „Air Park“ in „Zruc-Senec“ in der Tschechischen Republik. Das waren für mich – teilweise über Nebenstraßen – rund 600 km; mit dem 603er aber keine allzu große Herausforderung. Im Flugzeugmuseum hatten wir ausgiebig Zeit, die ca. 50 Flugzeuge und Hubschrauber zu besichtigen. Einige Panzer, bewacht von eine übermannsgroßen Stalinfigur, standen mittendrin. Zur Übernachtung ging es ins Hotel Zebrak. Das Gebäude aus dem 17./18. Jahrhundert war 1998 zum Hotel umgebaut worden.

Am zweiten Tag nach dem Frühstück war die Burg „Karlsteyn“ unser nächster Anlaufpunkt. Hier hätten wir das letzte Stück bergauf zu Fuß gehen müssen, entscheiden uns aber für die Fahrt mit dem „Kremser“. Roland hatte vorab eine Führung angemeldet, sonst wären wir gar nicht hineingekommen. Zurück am Parkplatz verzehrten wir die Lunchpakete aus dem Hotel.

Anschließend ging es weiter an Prag vorbei nach Pribyslav zur Besichtigung des dortigen Feuerwehrmuseums. Hier gab es von der historischen Handspritze bis zum dampfgetriebenen Feuerwehrwagen einiges zu sehen, darunter auch ein Tatra „U“ von 1926 in sehr gutem Zustand.

Im Hotel „Skalsky“ in Bystrice stand nach dem Abendessen noch eine Filmvorführung von Herrn Frantisek Prosecky vom letzten Tatra-Treffen aus Dolni Rozinka auf dem Programm.

Herr Prosecky besitzt eine Oldtimersammlung mit vielen Tattras, die in seinem eigenen Museum im 12 Kilometer entfernten „Dolni Rozinka“ ausgestellt sind.

Dort wurden wir am nächsten Tag von ihm erwartet. Gleich zu Beginn fiel mir ein 603er mit besonderen Rundungen auf, wie ich ihn noch nicht gesehen hatte. Auch nicht in meinen Büchern. Es sollte sich um einen Prototypen der Tatra-Werke handeln. Nach der Besichtigung ging es zu Frantisek Prosecky nach Hause. Dort wurden wir von seiner Frau und seiner Tochter mit einem kleinen Imbiss empfangen, und besichtigten gleich noch sein Zweiradmuseum, in dem es auch ein Tatra-Fahrrad gab. In seiner neuen Halle in einem ehemaligen Fabrikgebäude fanden sich,

obgleich noch im Umbau, bereits weitere Kuriositäten wie eine Tatra-Nähmaschine. In der hinteren Ecke glaube ich, auch noch einen unrestaurierten 77er entdeckt zu haben.

Die Tochter fegte dann auch noch mit einem Tatra12- Nachbau als Tretauto durch die Gegend. Zum Schluss hatte Frantisek auch noch ein gemeinsames Mittagessen im Ort organisiert.

Am Nachmittag fuhren wir weiter nach Strambeck zu unserer nächsten Station im Hotel „Sipka“. Am Sonnabend hatte Roland eine Besichtigung in einer kleinen Restaurationswerkstatt in Lichnov ca. 10 km entfernt organisiert. Hier waren ein Tatra-75 und ein Tatra-70 in Arbeit. Das ganze machte einen sehr professionellen Eindruck. Der Inhaber, Herr Pavel Horsky, beantwortete uns alle Fragen und zeigte uns auch die nachgefertigten und überholten Teile zu den Fahrzeugen. Von hier aus machten wir noch einen Abstecher zur Burgruine Sostyn, wo wir vom Regen überrascht wurden. Am Nachmittag gab es eine deutschsprachige Führung mit Petr Marek durch das Tatra-Museum. Der gemeinsame Abschlussabend mit viergängigem böhmischem Menü rundete die gelungene Exkursion ab.

Die Heimfahrt – für mich ca. 1000 Kilometer – trat ich gemeinsam mit Roland an, der wie im letzten Jahr die halbe Strecke fuhr, bevor ich ihn am Bahnhof absetzte. So konnte ich mich ausgeruht ans Steuer setzen und war um 22 Uhr zu Hause.

Stimmungsbild von der Ankunft am Treffpunkt „Air Park“ in Zruc-Senec



Bild: Uwe Engberts



ca. 50 Flugzeuge waren auf dem Museumsgelände zu bewundern

Im Feuerwehrmuseum in Pribyslav steht ein sehr gut erhaltener Tatra „U“ Feuerwehrwagen mit Baujahr 1926



Die Tochter des Besitzers eines Zweirad-Museums fährt mit grossem Stolz ein Tatra 12 Tretauto

Bilder: Uwe Engberts

TFI Klubstand an der Techno Classica Essen 2011

aus der Sicht der Standbauer

Bericht von Uwe Engberts

Nun schon zum 17. Mal sind wir mit einem Clubstand auf der Techno-Classica vertreten.

Das bewährte Team, bestehen aus Ullrich Platzek, Roland Henkel, Andreas Christel Jörg Malinowski, unterstützt durch seinen Bruder Max und Uwe Engberts waren wieder angetreten.

Vorweg: auch diesmal wurden wir bei der Bewertung der Clubstände mit einem guten 5. Platz belohnt.

Das Thema in diesem Jahr: Staatsempfang in der Tschechoslowakei.

Dazu passend sollte ein Tatra 613 Spezial in die Dekoration.

Georg Körmann, ehemaliges Mitglied des Tatra-Clubs, vor 10 Jahren ausgewandert nach Amerika, war im Besitz eines solchen Autos, das noch in Deutschland eingelagert war. Roland hatte die Verbindung mit Georg hergestellt, der sich bereit erklärte, den 613 für die Messe zur Verfügung zu stellen. Roland oblag es nun den 613er aus seinem langen Schlaf zu erwecken und für den Transport vorzubereiten. Ulli hatte die Aufgabe das Auto nach Essen zu transportieren. Auf dem Messestand angekommen, fanden wir noch die Wandmalerei vom Vorjahr vor. Diese galt es nun zu übermalen, da sie nicht zur diesjährigen Dekoration passte.

Der 613er wurde dann zum Ende der Messe von einer Essener Spedition nach Bremerhaven gebracht. Nun ist er im Container verladen auf den Weg in die USA.

*Stimmungsbild vom
Standbau. Aller Anfang
Ist schwer.....
Zu allem Überfluss klebt
die Bemalung vom letzten
Jahr noch an der Wand*



Bild: Uwe Engberts



*Der Grundstein ist gelegt,
das Werk nimmt Formen
an.*

*Das Standbauteam in
voller Aktion*



*Die letzten Detail's
werden besprochen
vor dem fast fertig-
gestellten und bestens
gelungenen Werk.*

*In der Mitte der
bewährte Organisator
Roland Henkel*

Bilder: Uwe Engberts

Mitglieder – Forum

Bericht von Urs Grundbacher

Meine erste Begegnung mit Tatra

Vor einiger Zeit erschienen in der „Automobil-Revue“ ein Artikel und ein Leserbrief zum Thema **Chirurg Gaston Decoppet** und sein Tatra, Beiträge, welche in der Club-Revue des TRS Nr. 2009/1 auf den Seiten 12 und 13 wiedergegeben wurden.

Ich darf dazu folgendes erwähnen:

Meine 1946 geborene Schwester Rita brach sich, es war wohl anfangs der 50er Jahre, von einem Bäumchen herunterfallend ein Bein. Sie wurde dann zum Chirurgen Decoppet gebracht, der die Verletzung behandelte.

Eines Abends kam der Arzt zu uns in die Wohnung, um sich über den guten Fortgang des Heilungsprozesses zu vergewissern.

Als er sich verabschiedete, flitzte ich, damals etwa acht oder neun Jahre alt, auf den Balkon um zu schauen, was für einen Wagen er fuhr.

Die Marke kannte ich damals noch nicht als Begriff, aber die Flosse am Heck und das Rauschen des luftgekühlten Motors beim flotten Start in die Nacht, machten auf mich einen bleibenden, bis heute lebendigen Eindruck.

Ob es ein Tatra Typ 87 oder ein Tatrapiplan war, vermag ich nicht zu präzisieren, aber der Grundstock für meine bis heute andauernde Wertschätzung und Bewunderung von Hans Ledwinka, als beeindruckender Konstrukteur war jedenfalls damals schon gelegt worden.

Eine Zeichnung, am nächsten Tag in der Schule angefertigt, ist dafür erstmaliges Zeugnis.

Anmerkung der Redaktion:

Hier wäre die oben erwähnte Zeichnung publiziert worden, leider war sie bis zum Redaktionsschluss vergriffen.

Zum Gedenken



Paul Nussbaumer,
*im Österreicher-Look, wie man
ihn an den Oldtimer-Treffen oft
gesehen hat*

Paul Nussbaumer wurde am 9. Oktober 1928 in Zug geboren, wo er auch aufgewachsen ist und die Schulen besucht hat. Anschliessend absolvierte er eine vierjährige Lehre als Feinmechaniker. Nach der Lehre arbeitete er in verschiedenen Betrieben im Kanton Zug in seinem erlernten Beruf. Zwischendurch arbeitete er nur kurze Zeit in einer Auto-Reparatur-Werkstätte, wo er wahrscheinlich den ersten Kontakt mit einem Tatra Wagen gemacht hat. Die letzten 15 Jahre vor der Pensionierung arbeitete er bei der Firma TRUMPF Maschinen AG, in Walterswil – Baar, wo er als angenehmer und fleissiger Mitarbeiter geschätzt wurde. Seine grosse Stärke in diesem Betrieb, war seine Vielseitigkeit als Allrounder und ganz speziell das Arbeiten am Drehbank.

Paul Nussbaumer war ein sensibler und vielseitig begabter Mensch. In seiner Freizeit spielte er Klavier oder las viele Bücher über Kunst, Geschichte und Philosophie. Dadurch erlangte er ein grosses Allgemeinwissen und war ein interessanter Gesprächspartner. Paul war aber auch ein leidenschaftlicher Fotograf und Naturfreund. Bis ins hohe Alter war er ein eifriger Bergsteiger und Wanderer. Seine grosse Liebe galt jedoch seinen Tatravagen, speziell dem

Modell „Tatrapiplan“, dessen vollendete Stromlinie ihn immer wieder begeisterte.

Zusammen mit seinem Schwager Walter, einem gebürtigen Steirer, besuchte er regelmässig mit seinen beiden Tatrapiplan die Treffen der Tatra Freunde International, welche anfänglich immer in der Salzburger Gegend stattgefunden haben. Er schätzte das Land und die Leute von Österreich und trug oft auch die entsprechende Kleidung. Später wurde er auch aktives Mitglied des im Jahr 1982 gegründeten „Tatra Register Schweiz“ und des SMVC, Zentralschweiz.

Nun hat uns Paul am 17. Juni 2011 nach kurzer, schwerer Krankheit in seinem 83. Altersjahr für immer verlassen. In einer stillen Feier wurde seine Urne im engsten Familienkreis im Grabe seines Schwagers beigesetzt.

Wir verlieren mit Paul einen engagierten und stets hilfsbereiten Kollegen mit einem grossen Fachwissen über die Tatra Automobile und werden ihn stets in guter Erinnerung behalten.

Die Neuheimer Tatrafreunde:

Xaver Hürlimann, Stephan Knecht, Ernst Meier sen., Ernst Meier jun.

12. Jahrestreffen des Tatra Register Schweiz in Lützelflüh und Kemmeriboden Bad vom 2. / 3. Juli 2011

Bericht von Mäni Stöcklin (Samstag) und Ernst Meier (Sonntag)

„PROLOG“ vom Samstag, 2. Juli 2011:

Nachdem wir (Gusti Kaldarar, Kurt Ziehbrunner und Mäni Stöcklin) uns entschieden hatten, das 12. TATRA-Treffen wieder einmal im Emmental durchzuführen, wollten wir für die Teilnehmer, welche einen längeren Anfahrtsweg haben oder welche nicht nur wenige Stunden in dieser herrlichen Gegend verbringen möchten, ein fakultatives 1 ½ Tage-Programm mit Übernachtung organisieren.

Tatsächlich fand sich am Samstag Mittag bei strahlendem Sonnenschein bereits die Hälfte der Teilnehmer (20 Personen) im schönen Garten des „Ochsen“ in Lützelflüh ein, als letzte Nini und Pierre Steichen, welche am Belchen in einen Stau geraten waren. Nach einem gemütlichen Mittagessen startete unsere kleine Kolonne (Team Berger, Bröhl, Grossrieder, Grundbacher Kaldarar, Hofmann, Kupka, Steichen, Stöcklin, Schuler, Weibel, Ziehbrunner), ausgerüstet mit einem originellen Foto-Road-Book, das Kurt zusammengestellt hatte.

Auf idyllischer Nebenstrasse ging es über Rüderswil, Lauperswil, Emmenmatt, Schüpbach nach Signau, wo uns eine schmale aber gute Strasse auf die luftigen Höhen des Chapfs führte. Im urchigen „Dachsebou“ der Familie Zürcher wurde bei Bier, Most, Währschaftern und Kuchen eingekehrt.

Gemütlich ging es dann hinunter zum Röthenbach, den wir über die Holzbrücke querten, um auf nun breiterer Strasse auf die Höhe von Siehen zu kommen. Von hier aus ging es in flotter Fahrt hinunter nach Schangnau, wo der letzte leichte Anstieg durch Bumbach, der jungen Emme entlang, begann. Im Kemmeribodenbad wurden unsere Oldies von zahlreichen Gästen besichtigt. In der Abendsonne sassen wir im Gartenrestaurant, einigen verhalfen die Flyer-Velos zu flotter Fahrt bergan.

Eine fröhliche Runde war beim währschaftern Abendessen in der gemütlichen Gotthelf-Stube zusammen. Peter Schuler hatte den guten Einfall, am nächsten Vormittag unsere „Sonntagsgruppe“ im Dachsebou in Empfang zu nehmen. Da wir im Kemmeriboden keine richtige Bar finden konnten, liess sich dieser Plan ohne Probleme umsetzen.

Offizieller Tag, Sonntag, 3. Juli 2011

Mäni Stöcklin startete bereits bei Sonnenaufgang, um über Marbach, Langnau nach Lützelflüh zu kommen. Dort waren bereits die ersten „Sonntagsfahrer“ mit unserem Präsidenten mit Familie eingetroffen. Der Ochsen war aber noch geschlossen!!

Ein heftiger Adrenalin-Ausstoss war noch nicht abgeklungen, als glücklicherweise eine leicht verschlafene Dame die Türe öffnete und wir so zu unserem wohlverdienten Café mit Gipfeli kamen. Ein erstes High-Light war das Erscheinen des legendären WIKOW 40 von Urs Arnet!

Nach der Kaffeepause setzte sich die Tatra Kolonne in Bewegung und steuerte bei schönstem Sonnenschein das nächste Etappenziel, den „Fuchsbau“ an, wo sie bereits von einigen Teilnehmern, welche im Hotel Kemmeriboden Bad übernachtet haben, abgeholt wurden. Nach einer kurzen Rast an diesem idyllischen Ort musste bereits wieder aufgebrochen werden, um rechtzeitig um 10.30 Uhr am offiziellen Tagungsort „Kemmeriboden Bad“ einzutreffen. Inzwischen waren dort auch die Neuheimer Tatrafreunde mit 3 Tatrass angekommen, welche den Umweg über Lützelflüh nicht gemacht haben. Nach dem Begrüssungs-Apero im Freien, stand um 11.30 Uhr für interessierte Tatrafahrer ein Vortrag von Hanspeter Bröhl zum Thema „Stromlinienfahrzeuge“ auf dem Programm. Die gezeigten Lichtbilder kommentierte er ausführlich und mit grossem Fachwissen.

Laut Programm wäre das Mittagessen auf 12.30 Uhr angesagt. Doch infolge des einmalig schönen Wetters wurde das Hotel von Sonntags-Ausflüglern, welche nicht angemeldet waren, richtiggehend überschwemmt. Das Hotel und das Gartenrestaurant platzten aus allen Nähten und so war es nicht verwunderlich, dass die Küche total überfordert war. Dies hatte zur Folge, dass der Beginn der Generalversammlung zwei Mal verschoben wurde und so konnte der Präsident, Silvano Rothenfluh die Sitzung erst um 15.15 Uhr mit 23 stimmberechtigten Mitgliedern eröffnen. Es war eine lebhaftige Versammlung mit vielen Wortbegehren. Vor allem das Traktandum „Aufnahme von Neumitgliedern“ gab zu längeren Diskussionen Anlass. Um 16.15 Uhr konnte der Präsident die Versammlung schliessen. Auch nach der Versammlung war das Restaurant immer noch so stark belegt, dass es für uns fast nicht möglich war, mit unseren Clubkameraden und Kameradinnen an einen Tisch zu sitzen, um noch ein paar Gedanken auszutauschen. Schon bald verabschiedeten sich die ersten Team's, um die zum Teil längere Rückfahrt unter die Räder zu nehmen.

Trotz allem; es war ein schönes Treffen an einem wunderschönen Tagungsort. Schon die Anfahrt durch die malerischen Gegenden war ein Genuss, was bei so herrlichem Wetter erst recht zur Geltung kam. Auch die Idee, für Teilnehmer, welche eine längere Anreise zum Treffen haben, am Samstag bereits ein Vorprogramm auf die Beine stellen, hat einen guten Anklang gefunden.

Den Organisatoren Mäni Stöcklin, Gusti Kaldarar und Kurt Ziehbrunner ein herzliches Dankeschön für das interessante Programm und die grosse Arbeit.



Das Hotel-Restaurant „Ochsen“
In Lützelflüh.
Treffpunkt für die Ankömmlinge
vom Samstag und Sonntag

Bild: Internet



Urs Arnet mit seinem wunder-
schön restaurierten Wikov 40
auf dem Weg zum Fuchsbau

Foto: Heinz Schmid

Zwischenhalt mit
einem kühlen Trunk
beim Fuchsbau



Der imposante
Anblick der
„Schrattenfluh“
auf dem Weg zum
Kemmeriboden Bad

Bilder:
Mäni Stöcklin



3 Neuheimer Tatra:
Tatraplan (E. Meier)
Tatra 603 (E. Meier)
Tatra 57a (St. Knecht)

Tatraplan (Beat Weibel)
T 52 Taxi (A. Grossrieder)

Bilder: E.Meier





*Beat Weibel mit
kritischem Blick
vor seinem T 600*

Bild: M. Stöcklin



*Geduldiges
Warten auf das
Mittagessen*

*Foto:
Heinz Schmid*



*Käthi & Peter Schuler
und Heidi Weibel vor
dem T 603 von Familie
Schuler*

Foto: M. Stöcklin



Prost Gusti !

Bild: M. Stöcklin

Tatra Lizenzen und Fremdfertigungen Ausstellung im Museum „Central Garage“ in Bad Homburg

Bericht und Bilder von Ernst Meier

Das privat geführte kleine, aber feine Automobil- und Technikmuseum wird vom Verein „Freunde der Central Garage e. V.“ betreut. Die Spezialität dieses Museums sind die wechselnden, immer sehr interessanten Ausstellungen, welche bei den Oldtimer-Liebhabern stets grossen Anklang finden.

Dieses Jahr wurde ab 27. Mai bis zum 28. November eine Ausstellung der besonderen Art gezeigt. Das Thema der Ausstellung lautet „Tatra Lizenzen und Fremdfertigungen“ und man darf mit gutem Gewissen sagen, dass es eine Ausstellung in dieser Zusammensetzung und in dieser Anzahl noch nie gegeben hat und auch nicht so bald wieder geben wird.

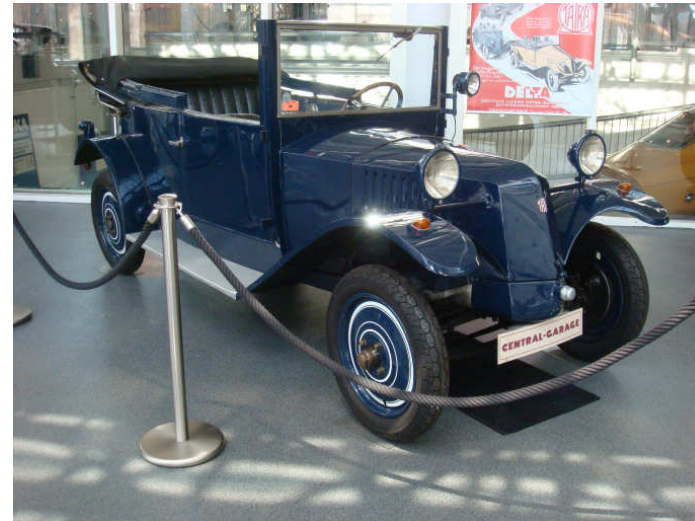
Verwirklicht wurde diese Ausstellung dank der grossen Initiative und den Beziehungen von Klaus Buschbaum. Herr Buschbaum ist ein grosser Tatra-Kenner, er war Gründer und Vorsitzender des Tatra-Register-Deutschland, interessierte sich aber später je länger je mehr für sein heutiges Spezialgebiet, die Tatra Lizenz Fahrzeuge und Produkte, von denen er auch stolzer Besitzer einiger schöner Exponate ist.

Stephan Knecht und ich haben am Sonntag, 13 November die Ausstellung besucht und sind davon voll begeistert. Die 900 km lange Fahrstrecke nach Bad Homburg und zurück hat sich mehr als gelohnt. Herr Buschbaum hat uns freundlicherweise persönlich in Empfang genommen und durch die Ausstellung geführt. Wir mussten feststellen, dass er sich gründlich in die Materie eingearbeitet hat, wusste er doch zu jedem einzelnen Modell die ganze Hystorie bis ins kleinste Detail zu erzählen. Die Wiedergabe dieser Informationen im Detail, würde den Rahmen dieser Club-Revue bei weitem sprengen. Deshalb werde ich zu den nachfolgenden Bildern jeweils nur ein paar wichtige Punkte festhalten.



Im Foyer des Museums, 1 Fahrwerk Tatra 11 und ein Tatra11 Phaeton1923 mit der damals eingeführten, bahnbrechenden Neukonstruktion, Zentralrohrrahmen-

Fahrgestell und Pendelachsen. Dieses erfolgreiche Konzept weisen auch alle ausgestellten Lizenzfahrzeuge auf.



*DELTA
Modell 11
Cabriolet*

Dieses DELTA Cabriolet, Mod. 11 wurde in Lizenz gefertigt, in den Delta Werken in Frankfurt am Main. Es hat Baujahr 1926 und entspricht dem Tatra 12. Dieser Delta ist der zweitälteste weltweit erhaltene „Frankfurter Tatra“ (Delta und Detra) überhaupt.



*DELTA, Mod. 11
Cabriolet*

Dieses Delta Cabriolet hat Baujahr 1927 und entspricht technisch ebenfalls dem „Tatra 12“, 2 Zylinder 4 Takt Boxermotor, 14 PS, 4-Rad Bremsen. Dieser Delta ist der älteste von heute nur noch zwei erhaltenen Frankfurter Deltas

DETRA
Modell 4/14
Cabriolet
Baujahr 1928



Im Jahre 1928 wurde der deutsche Tatra-Lizenzbau in Frankfurt, von Delta in Detra umbenannt. Das Modell 4/14 entspricht dem Tatra 12. Dieser Detra wurde 1979 in einem Preisausschreiben der Reifenfirma Pirelli vom Besitzer Fritz B. Busch verlost. Der jetzige Besitzer ist einer von 349.999 damals erfolglosen Mitspielern. Im Jahr 2005 begann er mit Nachforschungen, ob denn dieser Detra noch existiere. Dafür wurde monatelang nach dem damaligen Gewinner gefahndet und hat diesen nach mühevoller Arbeit gefunden. Im Jahr 2010 hat der Besitzer den Wagen schlussendlich übergeben. Der Detra war noch im gleichen Zustand, wie bei Fritz B. Buschs Übergabe.

DETRA, Modell 8/40
Lieferwagen, Baujahr 1931,
die Technik entspricht dem
Tatra 52. Der Aufbau stammt
vom Fahrzeugbauer c. Auer
in Stuttgart – Cannstatt.
4 Zylinder Boxermotor, 40 PS,
mit Luftkühlung, Batterie-
zündung, hydr. Bremsen.
Dieser Detra ist weltweit das
einzige noch erhaltene
Exemplar des grossen 4-Zyl.-
Modells 8/40. Das Auto kam
wahrscheinlich während des Krieges oder kurz danach in das Sudetenland und landete dort in den 70er Jahren als trauriges Relikt auf einem dortigen Schrottplatz. Ein Sammler aus Prag entdeckte ihn dort und restaurierte ihn. Danach diente der Detra in verschiedenen tschechischen Spielfilmen als Requisit. Im Jahr 2001 kam dieser „deutsche Tatra“ dann wieder zurück nach Deutschland.



RÖHRL – JUNIOR Mod. 1933
Die Frankfurter Detra-Werke
lizenzieren im Jahr 1933 den
Röhrl-Werken den Tatra 75.
Dieser wurde dann in leicht
abgewandelter Form als Röhrl-
Junior gebaut.
Luftgekühlter 4-Zyl. Boxermotor
Nockenwellensteuerung mittels
Stirnräder. Batteriezündung ,
Bosch 6 Volt

RÖHRL – JUNIOR
Cabriolet
Baujahr 1934
Entspricht technisch dem
Tatra 75 mit geringfügigen
Änderungen.
Das hier gezeigte Cabrio
wurde vom Besitzer
persönlich restauriert.



RÖHRL – JUNIOR
Sport-Cabriolet
Baujahr 1935
gleiche Technik wie Tatra 75
Der weisse Junior –Sport ist
das einzige noch vorhandene
Cabriolet.
Insgesamt wurden in den
Jahren 1933 bis 1935 4000
Röhrl (Tatra-Lizenzen)
produziert.

Mit einem ähnlichen Modell, wie dem hier gezeigten weissen Cabrio, hat Marion Gräfin Donhoff 1935 eine abenteuerliche Fahrt quer durch Europa bis nach Albanien unternommen.



RÖHRL JUNIOR
„Tatzelwurm“
Baujahr 1935

„Tatzelwurm“ nannten Fach-Journalisten den Spezialaufbau auf einem Röhrl-Junior- Fahrgestell. Der Konstrukteur war Karl-Wilhelm Ostwald. Die 30er Jahre waren die Zeit, in welcher man in vielen Branchen mit „Zweckformen“ experimentierte. Der Wagen hatte eine amtliche Zulassung. Der fahrbereite und komplette Wagen kam nach dem Tod Ostwalds in mehrere Sammlerhände. Dabei flog bei einer Überführungsfahrt das ganze Schiebe – Faltdach weg. Jetzt wartet der Wagen auf eine fachgerechte Restaurierung.



STOEWER GREIF
Cabrio-Limousine
Baujahr 1936
Tatra 75 Technik

Nach dem Konkurs der Röhrl-Werke wurden die Lizenzen an die Stoewer-Werke in Stettin weitergegeben. Der Tatra 75 wurde so zum Stoewer Greif.



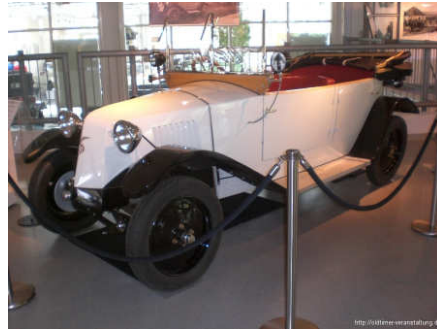
STOEWER – GREIF, Cabriolet, Baujahr 1938, mit den gleichen technischen Merkmalen wie die Cabrio-Limousine von 1936. Dieses Cabriolet ist aus dem Bestand des Stoewer-Museums in Wald-Michelsbach.



STOEWER - GREIF – JUNIOR, Geländesportwagen, Baujahr 1937
Auch dieser Wagen besitzt die gleichen technischen Merkmale wie die beiden Wagen mit Baujahr 1936 und 1938. Ein modifiziertes Modell des gleichen Typs mit 50 PS Motorleistung wurde Sieger an der Ostpreussenfahrt in den Jahren 1938 und 1939.



UNITAS-Tatra Standard Cabrio
Baujahr 1929



UNITAS-Tatra Cabriolet
Baujahr 1930

Diese beiden Fahrzeuge waren zum Zeitpunkt unseres Besuches bereits wieder an ihre Besitzer zurückgegangen. Die Bilder und die Informationen stammen deshalb aus dem Internet.

Tatra-Lizenzfahrzeuge wurden in den Jahren 1928 bis 1933 auch in den ungarischen UNITAS-Werken in Budapest montiert. Ihre eigenen Karosserie-Entwürfe wichen nur unwesentlich von den Karosserien des Stammhauses ab. Von den Fahrzeugen, welche den technischen Merkmalen des Tatra 12 entsprochen haben, wurden total ca. 500 Stück gebaut.

Der eigentliche Grund allgemein für die Vergabe von Lizenzen oder die Errichtung von Tochterfirmen mit anderem Namen in Drittländern, waren die damals sehr hohen Zollabgaben für komplette Fahrzeuge.



LORRAINE, Modell 72
Kolonialwagen 4x4

Seit 1926 baute Tatra auch Lastwagen nach dem Zentral-Rohr-Rahmen-Prinzip. Der T 72 ist ein Spezialauto für das französische Heer. Ein geländegängiges Transport-Fahrzeug. Er rundete das Lastwagen-Programm nach unten hin ab. Gebaut wurde er in Lizenz bei der Firma

Lorraine, im Elsass. Er entspricht technisch dem Tatra 72, der Motor stammt vom T 52. Das Fahrzeug besitzt ein Getriebe mit 2 x 4 Gängen und hat eine Steig-Fähigkeit von 33%. Dieser T 72 ist weltweit wohl der älteste von nur noch ca. 4 unterschiedlich erhaltenen Exemplaren und Ausführungen.



AUSTRO –TATRA, Typ 57 L , Baujahr 1938

Auch dieses Fahrzeug war zum Zeitpunkt unseres Besuches vereinbarungsgemäss bereits wieder zu seinem Besitzer zurück gebracht worden. Doch dieses Auto und auch der Besitzer, Hans Engl, ist uns und auch vielen Lesern dieser Revue bestens bekannt. Hans Engl ist Vicepräsident der „Tatra-Freunde-International“ und hat an seinem Wohnort in Kötschach-Mauthen (Kärnten) bereits 3 stets super organisierte Jahrestreffen des TFI organisiert. Dieser Austro-Tatra Lieferwagen mit Holzpritschen-Aufbau ist das weltweit einzige noch existierende Exemplar.

AUSTRO-TATRA, Typ 57
Cabriolet, Baujahr 1938

Die Austro-Tatra-Werke in Wien produzierten mit einem Unterbruch während des 2. Weltkrieges, Fahrzeuge auf der Basis des Tatra 57a, als Limousinen, Cabriolets und Lieferwagen ab 1934 bis 1948.

Dieses Auto ist der einzige noch existierende Austro – Tatra in Deutschland.

Von den Austro –Tatra 57 Cabriolet existierten weltweit insgesamt noch circa 2 – 3 Stück.



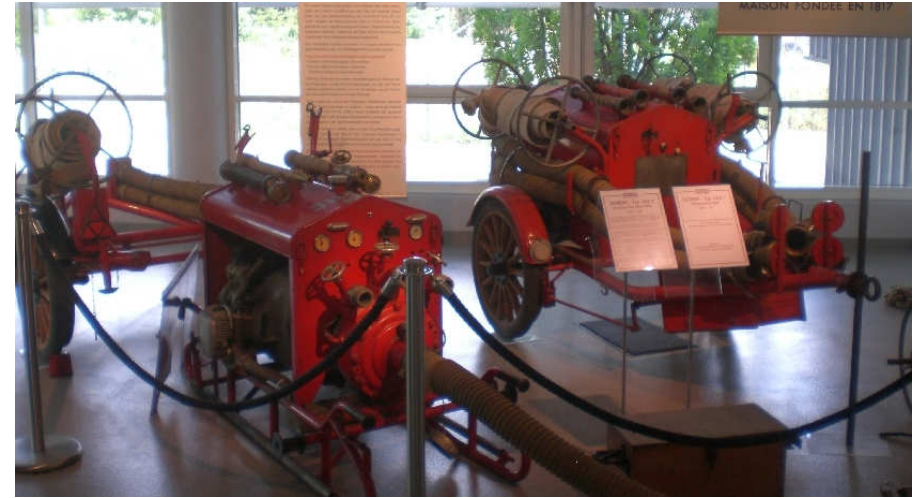


TATRA 72 4X4, ex. Feuerwehrfahrzeug der Schweizer Armee

Dieser Wagen wurde von Tatra im Jahr 1935 als Fahrgestell in die Schweiz, an das Eidgenössische Militärdepartement für Versuchszwecke geliefert. Der Motor dieses Tatra 72 stammt vom PW Tatra 52 und ist baugleich mit den Motoren, der an dieser Ausstellung ausgestellten Fahrzeugen: Lorraine und Detra 8/49 sowie dem Motor in den Schenk Feuerwehr-Motorspritzen. Nach der Ausmusterung aus der Armee, stand der Wagen noch mehrere Jahre im Dienst der Feuerwehr Langnau im Emmental und wurde vor ein paar Jahren an ein Museum in Norddeutschland verkauft.

TATRA 600 „Tatraplan“

Diese Wagen wurden ab 1948 bis 1952 gebaut. Im Rahmen der Plan-Wirtschaft wurde die Produktion im 2. Halbjahr 1951 in die Skodawerke verlagert. Dort wurde der Bau dieses Modells leider im Laufe des Jahres 1952 eingestellt. Der Tatraplan war auch in Westeuropa sehr beliebt und im Rahmen eines Handelsabkommens mit Kanada „Getreide gegen Autos“ gelangten 168 Tatraplan nach Übersee. In der Schweiz wurden durch den General-Importeur, Ferdinand Schenk in Worblaufen (Kt. Bern) 153 Tatraplan verkauft. Dieser Wagen war das letzte Modell mit einem 4-Zyl. Motor, nachfolgend wurden nur noch luftgekühlte V8 – Motoren eingebaut.



„SCHENK“ Feuerwehr-Motorspritzen Typ 112 T, Baujahr 1938

Die Firma Schenk in Worblaufen – Bern war seit 1817 ein bekannter Hersteller von Feuerwehrgeräten und Feuerwehrspritzen. Bei der Modernisierung von Hand- auf Motorspritzen stiess die Firma auf die luftgekühlten Tatramotoren. Es wurden ausschliesslich Tatra 52 Motoren verwendet, welche während dem zweiten Weltkrieg in Lizenz in der Schweiz gebaut wurden. Dank den guten Erfahrungen mit den Tatramotoren übernahm er nach dem Krieg auch den Generalimport der Tatra Automobile für die Schweiz. Mit dem Produktionsende des Tatraplan, kam auch das Aus für die westlichen Vertretungen, da die nachfolgenden grossen Achtzylindermodelle nur noch für die Funktionäre und Beamten im Ostblock gebaut wurden.

TATRA T75 – FITZMAURICE

Dieses Modell war an der Ausstellung nicht vertreten, es lagen lediglich Informationen in Text und Bild vor. Dieses Auto wurde 1933 vom englischen Tatra Lizenznehmer als Prototyp an der Londoner Olympia Motor show vorgestellt. Der Wagen fand jedoch keine Begeisterung beim Publikum und so wurde von einer weiteren Produktion abgesehen. Heute existiert von diesem Wagen nur noch das Original – Fahrgestell, da zwischenzeitlich die vorwiegend aus Aluminiumblech gefertigte Karosserie entwendet wurde. Ob nun der Wagen jemals wieder aufgebaut wird steht leider noch in den Sternen.





Es wurden aber auch Erzeugnisse gezeigt, welche Tatra in Lizenz oder in Zusammenarbeit mit der Firma „Ate“ gebaut hat. Die Firma ATE wurde 1906 vom deutschen Unternehmer, **Alfred Teves** gegründet. Sie stellte anfänglich verschiedene Maschinen und Geräte, sowie später auch Kühlschränke her. In der jüngeren Zeit ist ATE vor allem als Lieferant von Brems- und Verschleissteilen für die Autoindustrie bekannt geworden (z.B. Ate – Bremsflüssigkeit). Der oben gezeigte Kühlschrank hat Baujahr 1933 und ist wahrscheinlich das einzige komplett mit Emblem erhaltene Exemplar. Auch der Kompressor mit Elektromotor für die Kälteproduktion stammt aus den 30er Jahren. Der grosse Fleischwolf für das Metzgereigewerbe hat ebenfalls Baujahr 1933 und ist auch weltweit das einzige, noch existierende Exemplar. Alle hier gezeigten Exponate wurden von der Firma TATRA – ATE in Beroun CZ gebaut und sind nun Leihgaben vom Tatra Museum in Koprivnice.



Wir gratulieren Herrn Klaus Buschbaum an dieser Stelle nochmals für die Verwirklichung dieser einmaligen und sehr interessanten Ausstellung und haben grossen Respekt vor der vorausgegangenen enormen Arbeit.

Neues vom Tatrwerk

Quelle: www.daf.eu

DAF Trucks erwirbt Minderheitsbeteiligung an TATRA a.s.

03/08/2011 Eindhoven/Frenchen

DAF's Minderheitsbeteiligung an TATRA verstärkt die führende Position unserer Marke im schweren Nutzfahrzeugsegment in Europa“, sagte Harrie Schippers, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks N.V. Ergänzend fügte Ronald Adams, Vorstandsvorsitzender und Geschäftsführer der Tatra a.s., hinzu: „Mit dieser Vereinbarung wird die neue Serie der TATRA Off-Road-Fahrzeuge in Kombination mit der anerkannten DAF-Qualität, Zuverlässigkeit und der technologischen Führerschaft des PACCAR MX 12,9-Liter Motors und des DAFCF-Fahrerhauses zu einer gelungenen Symbiose mit TATRA's vielseitige Off-Road-Fahrgestell, welches außerordentliche Leistungen unter schwierigsten Einsatzbedingungen bietet.

Das TATRA-Programm an neuen Off-Road-Fahrzeugen (4x4, 6x6, 8x8, 10x10 und 12x12) wird künftig auch von DAF-Vertragspartnern innerhalb Europas verkauft werden und das DAF-Programm an Baufahrzeugen ergänzen. Die Auslieferung der DAF-Fahrerhäuser und der PACCAR-Motoren wird gegen Ende des Jahres erfolgen.

“DAF ist in Europa führend als Hersteller von qualitativ hochwertigen Nutzfahrzeugen“, fügte Schippers hinzu. “DAF hat in den letzten zehn Jahren in Europa kontinuierlich Marktanteile hinzu gewonnen. Unser exzellenter Ruf hinsichtlich Fahrerhausergonomie, Motoreffizienz und Serviceleistungen hat erheblich zu diesem Wachstum beigetragen.“ Die PACCAR 12.9 Liter MX - Motoren – entwickelt und gebaut bei DAF Trucks in Eindhoven – sind für ihre hervorragende Leistung, außergewöhnliche Zuverlässigkeit und hohe Wirtschaftlichkeit bekannt. Die DAF-Fahrerhäuser werden im belgischen DAF-Werk Westerlo gefertigt und repräsentieren den hohen Qualitätsstandard in Komfort und Ausstattung.

TATRA a.s., 1850 gegründet, ist einer der ältesten Automobilfirmen der Welt. Die Produktpalette der tschechischen Firma schließt ein komplettes Angebot an schweren Off-Road-Fahrzeugen ein, alle mit hervorragender Manövrierbarkeit auch auf anspruchsvollem Terrain und unter extremen klimatischen Bedingungen. “Wir freuen uns auf eine langfristige Geschäftsbeziehung mit DAF“, sagt Adams. “TATRA's Ausdauertestprogramm hat die außerordentliche Qualität und Langlebigkeit der DAF-Komponenten bestätigt, was unsere Position im schweren Segment der Off-Road-Nutzfahrzeuge weiter verstärken wird.“

Der niederländische Lkw-Hersteller DAF Trucks N.V. und das tschechische Unternehmen TATRA a.s. unterzeichneten am 2.8.2011 einen Vertrag, in dem DAF 19 % der Anteile an TATRA übernimmt. Außerdem wird DAF den tschechischen Nutzfahrzeughersteller mit Motoren und Fahrerhäusern beliefern.



Die neuen Tatra „Phönix“ Lastwagen aus der Kooperation Tatra- DAF. Das Fahrgestell stammt von Tatra, der Motor & die Führerkabine von DAF. Die Produktion der Lastwagen erfolgt nach wie vor in Koprivnice.