# GUISIV EXKIUSIV

Das Oldtimer-Magazin der «Automobil Revue»

48

Dr. Jan Tulis und Ferdinand Hediger

is zum März 1919 hiess das Unternehmen Nesselsdorfer Wägenbau-Fabriks-Gesellschaft. Amtssprache war Deutsch, und 10gar die kleine Stadt Koprivnice hatte den Namen Nesselsdorf erhalten. Nach der Unabhängigkeitserklärung der Tschechoslowakei wurde der Markenname in Tatra geändert. Dieser Name ist auf die erfolgreichen Fahr- und Bremsversuche mit einem Modell U auf den Bergstrassen der Hohen Tatra in der Slowakei zurückzuführen.

mit einem Modell U auf den Bergstrassen der Hohen Tatra in der Slowakei zurückzuführen.
Das erste Nesselsdorf-Automobil, Typ
Präsident, entstand 1897 und war mit
einem liegenden 2-Zylinder-Benz-Motor
ausgerüstet. Bereits ein Jahr später entstand der erste Lastwagen, dessen Konstruktion sogar nach heutigen Massstäben fortschrittlich war. Es war ein Frontlenker mit einem aus zwei zusammengebauten 2-Zylinder-Triebwerken bestehenden Unterflurmotor.

den Unterflurmotot.

Bis Anfang der zwanziger Jahre wurden zahlreiche Personenwagenmodelle in kleiner Stückzahl, vorerst mit Zweizylindermotoren, später mit Vier- und Sechszylindertriebwerken und laufend verbeserten Leistungen, herausgebracht. Die teilweise sehr luxuriösen, teilweise sportlich schnellen Wagen waren für eine kleine, wohlhabende Kundschaft bestimmt.



# euvenikas erstes

leisterwerk

23 wurde das erste Meisterwerk des onstruktionschefs Hans Ledwinka, der eine und preiswerte Tatra Typ 11, vorttellt. Damit begann eine neue Epoche der Automobilproduktion. Das ginzth neuartige Konzept mit dem Zentzalbrrahmen, vorderer Starrachse, hintevaira typ 32, 1730-1738: Vierzylinder-OHV-Boxermotor, Inftgeküblt, 1982 cm² (81,5×95 mm), 30 PS bei 3000/min. Zentralmin. Zent

In diesem Jahr feierte Tatra in Koprivnice, Mähren, als ältester Automobilhersteller in Zentraleuropa das 100jährige Bestehen. Das Unternehmen war eines der grössten im Österreichisch-Ungarischen Kaiserreich sowie in der nach dem Ersten Weltkrieg ausgerufenen Tschechoslowakei und ist auch heute eine der bedeutendsten Firmen der Tschechischen Republik.

r Pendelachse, beide mit Querfedern, nd dem luftgekühlten 2-Zylinder-Bormotor verdient einen Ehrenplatz in r Geschichte des Automobils. Innerilb von drei Jahren wurden 3450 Tatra p 11 ausgeliefert. Der Nachfolger Typblieb bis 1934 im Programm und verufte sich in über 7500 Exemplaren. jose insbesondere für die damaligen hlechten Strassen entwickelte Ausfühnagsform wurde in der Folge von Tatra, er auch von andern Marken, bei zahlichen weiteren Modellen von Persomwagen, aber auch bei Nutzfahrzeu-

gen mit grossem Erfolg angewendet. Aussergewöhnlich waren sowohl der Fahrkomfort als auch die Strassenhal-

tung.
Mit den Typen 30, 52, 54, 57 und 75
brachte Tatra leistungsstärkere Vierzylindermodelle mit Zentralrohrrahmen heraus. Die letzten blieben bis in die vierziger Jahre im Sortiment. Mit den Typen
31, 70 und 70A deckte man die gehobene Klasse mit Sechszylindermodellen ab, und mit dem Typ 80 mit V12Motor folgte 1931 gar ein ausgesuchter
Luxuswagen erster Güte.



# Eine aerodynamische Pionierleistung

Tatra lancierte 1934 mit dem Typ 77 eine weitere Weltneuheit. Dieser Wagen zeichnete sich durch eine selbstragende Metallkarosserie, die strikte nach aerodynamischen Grundsätzen entwickelt worden war, und einen im Heck eingebauten, luftgekühlten V8-Motor aus. Diese avantgardissische Konzept wurde in vielen späteren Tatra-Personenwagen weiterentwickelt und ist heute noch im Tatra Typ 700 anzutreffen.
Einige Tatra-Kunden bevorzugten Spezialkarosserien unter Verwendung von

Einige Tatra-Kunden bevorzugten Spezialkarosserien unter Verwendung von Tatra-Chassis und -Motoren. Diese wurden von bekannten tschechischen Carrossiers wie Sodomka, Ceskå Lipa, Petera, J. O. Jech und Uhlik wie auch durch Harrington in England ausgeführt. Neben der heimischen Produktion wurden Tete. Wiesen sein b. Lieseuin Ausgerten.

Neben der heimischen Produktion wurden Tatra-Wagen auch in Lizenz im Ausland gebaut. In Österreich als Austro-Tatra die Typen 11, 12 und 57; in Deutschland als DeLta-Detra und Stoewer die Typen 57 und 75 und als Röhr ebenfalls der Typ 75. Diese Automobile unterschieden sich vom Original lediglich durch kleine Änderungen an den Karosserien.

Schluss auf Seite 62

# Aus dem Inhalt

Luftkühlung als Markenzeichen Seiten 61 und 62

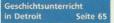
Bevor sie durch ihre außehenerregend elegante Stromlinienform für die Autokenner zu einem Begriff wurden, besassen die Tatra weitere Besonderheiten: Lufkühlung und Zentralrohrrahmen. Bild: Tatra 2-603.





## Leidensgeschichte eines Alfa SZ Seite 6

Zwei Dutzend Jahre dauerte es, bis der Alfa Romeo Giulietta SZ einer Luzerner Architektin endlich in voll restauriertem Zustand zu begeisternder Ausfahrt verhalf. Eine Leidens- und Geduldsgeschichte besonderer Art.



Nicht ein Museum mit einer Riesenzahl historischer Automobile, sondern ein zum gründlichen Verweilen und Studium einladender «Museumstempel» eher traditioneller Art: das Detroit Historical Museum.





### Ein Leser und sein Audi Front 225 Seite 68

In seiner Serie «Unsere Leser und ihre Liebhaberstücke» schildert Max Stoop seinen Kontakt mit einem Audi aus der Zwischenkriegszeit. Die Auto-Union-Marke besass damals noch nicht ihre heutige Bedeutung.