

# auto exklusiv

Das Oldtimer-Magazin  
der «Automobil Revue»

48

Dr. Jan Tulis und Ferdinand Hediger

**B**is zum März 1919 hiess das Unternehmen Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft. Amtssprache war Deutsch, und sogar 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.

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.

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

Sie verkörperten die technische Avantgarde

## 100 Jahre Tatra



Tatra Typ 52, 1930-1936:  
Vierzylinder-OHV-Boxermotor,  
luftgekühlt, 1982 cm<sup>3</sup> (81,5×95 mm),  
30 PS bei 3000/min. Zentralrohrrahmen,  
hydraulische Bremsen, ca. 110 km/h. Spezial-  
Cabrioletkarosserie von Sodomka.

### Hans Ledwinkas erstes Meisterwerk

1923 wurde das erste Meisterwerk des Konstrukteurs Hans Ledwinka, der eine preiswerte Tatra Typ 11, vorgestellt. Damit begann eine neue Epoche in der Automobilproduktion. Das ganz neuartige Konzept mit dem Zentralrohrrahmen, vorderer Starrachse, hinterer



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.

er Pendelachse, beide mit Querfedern, und dem luftgekühlten 2-Zylinder-Boxermotor verdient einen Ehrenplatz in der Geschichte des Automobils. Innerhalb von drei Jahren wurden 3450 Tatra Typ 11 ausgeliefert. Der Nachfolger Typ 2 blieb bis 1934 im Programm und verkaufte sich in über 7500 Exemplaren. Diese insbesondere für die damaligen schlechten Strassen entwickelte Ausführungsform wurde in der Folge von Tatra, aber auch von anderen Marken, bei zahlreichen weiteren Modellen von Personenwagen, aber auch bei Nutzfahrzeu-

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

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 V12-Motor 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 selbsttragende Metallkarosserie, die strikte nach aerodynamischen Grundsätzen entwickelt worden war, und einen im Heck eingebauten, luftgekühlten V8-Motor aus. Dieses avantgardistische 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 Tatra-Chassis und -Motoren. Diese wurden von bekannten tschechischen Carrossiers wie Sodomka, Česká Lipa, Petera, J. O. Jech und Uhlík wie auch durch Harrington in England ausgeführt. 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.

### Aus dem Inhalt

Luftkühlung als Markenzeichen  
Seiten 61 und 62

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



Leidensgeschichte  
eines Alfa SZ Seite 63

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.

Geschichtsunterricht  
in Detroit Seite 65

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 Liehaberstücke» schildert Max Stoop seinen Kontakt mit einem Audi aus der Zwischenkriegszeit. Die Auto-Union-Marke besass damals noch nicht ihre heutige Bedeutung.



Nesselsdorf Präsident 1897:  
2-Zylinder-Boxermotor Benz,  
in Wagenmitte unterflur ein-  
gebaut, 2750 cm<sup>3</sup> (120×120 mm  
5 PS), bei 600/min. Zu beachten  
der «Fahrerlenker».

Schluss auf Seite 62