

## 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.

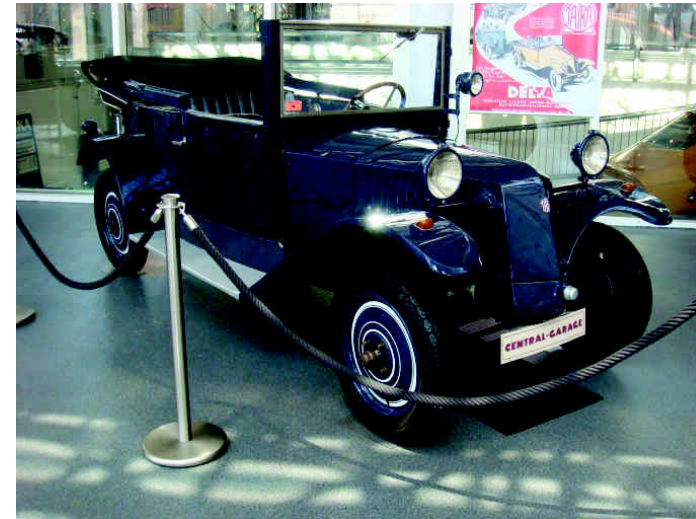
Verwirklicht wurde diese Ausstellung dank der grossen Initiative und den Beziehungen von Klaus Buschbaum. Herr Buschbaum ist ein grosser Tatra-Kenner, er war Gründer und Vorsitzender des Tatra-Register-Deutschland, interessierte sich aber später je länger je mehr für sein heutiges Spezialgebiet, die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



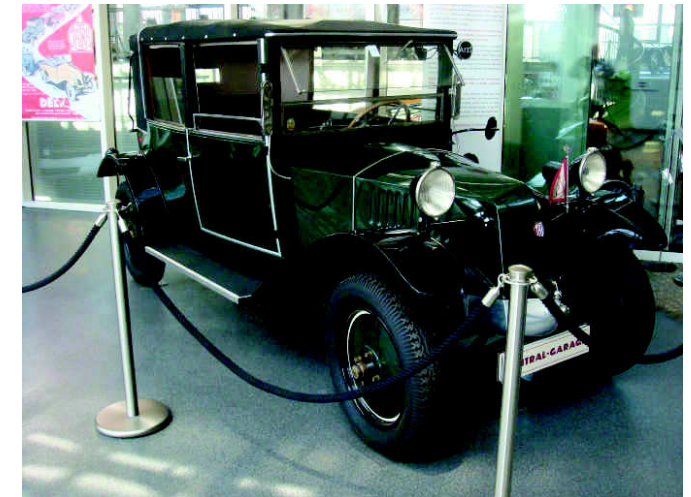
Im Foyer des Museums, 1 Fahrwerk Tatra 11 und ein Tatra11 Phaeton1923 mit der damals eingeführten, bahnbrechenden Neukonstruktion, Zentralrohrrahmen-

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  
Stimräder. 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.



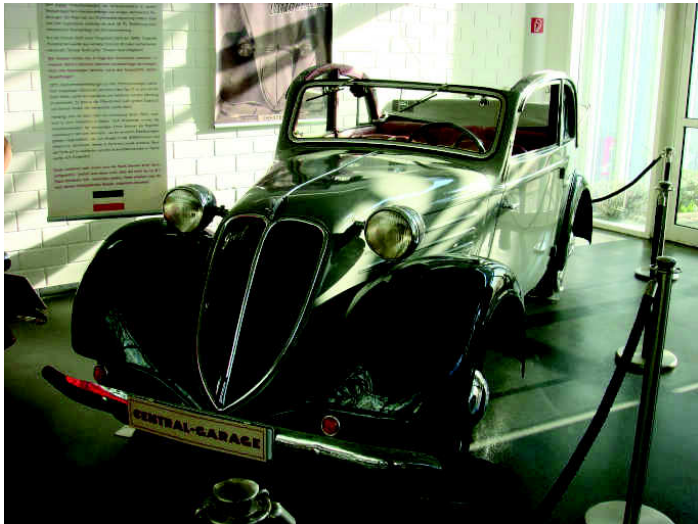
RÖHRL – JUNIOR  
Sport-Cabriolet  
Baujahr 1935  
gleiche Technik wie Tatra 75  
Der weisse Junior –Sport ist  
das einzige noch vorhandene  
Cabriolet.  
Insgesamt wurden in den  
Jahren 1933 bis 1935 4000  
Röhrl (Tatra-Lizenzen)  
produziert.

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.



RÖHR 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 Stoeper-Werke in Stettin weitergegeben. Der Tatra 75 wurde so zum Stoeper Greif.



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

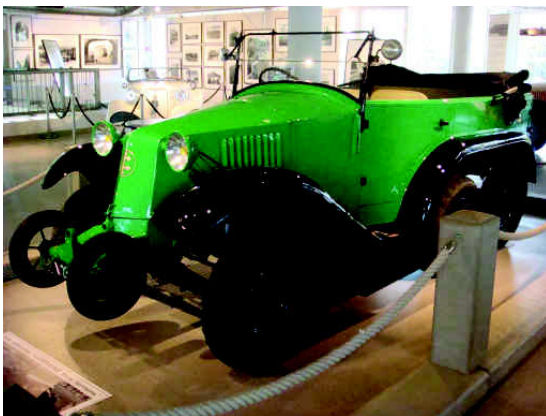


UNITAS-Tatra Cabriolet  
Baujahr 1930

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

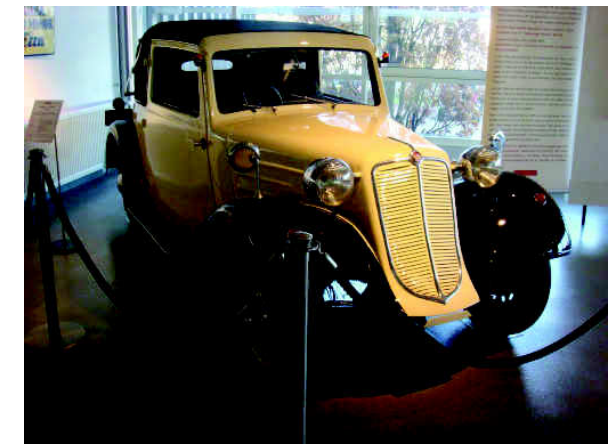
Auch dieses Fahrzeug war zum Zeitpunkt unseres Besuches vereinbarungsgemäss bereits wieder zu seinem Besitzer zurück gebracht worden. Doch dieses Auto und auch der Besitzer, Hans Engl, ist uns und auch vielen Lesern dieser Revue bestens bekannt. Hans Engl ist Vicepräsident der „Tatra-Freunde-International“ 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.



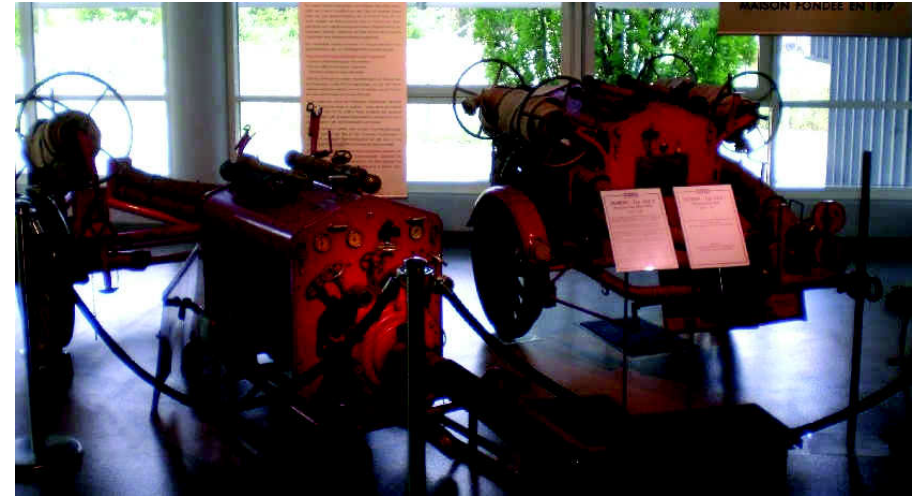


TATRA 72 4X4, ex. Feuerwehrfahrzeug der Schweizer Armee

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, die an dieser Ausstellung ausgestellt sind: 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 Planwirtschaft 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 Tatrarmotoren. 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 Tatrarmotoren 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.

