

Bericht zum Besuch der Ausstellung
TATRA-LIZENZEN-FREMDFERTIGUNGEN
 in der Central Garage in Bad Homburg

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



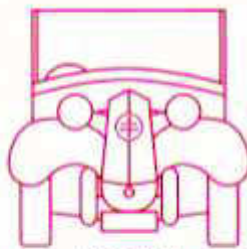
26. Mai bis 26. November 2011

TATRA • LIZENZEN • FREMDFERTIGUNGEN

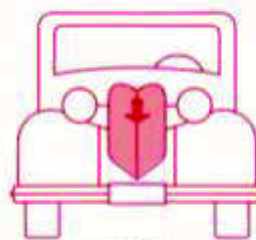
Der Verein „Freunde der CENTRAL GARAGE e.V.“ ist Träger der Ausstellung. Kurator der Ausstellung: Klaus Buschbaum



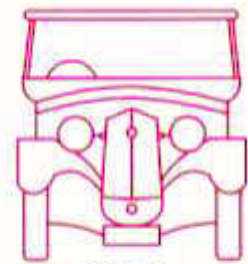
AUSTRO-TATRA



LORRAINE



RÖHR



TATRA 11

Wir möchten Ihnen weltweit zum ersten Mal Fahrzeuge und Produkte vorstellen, die über Tatra-Lizenzen und Fremdfertigungen hergestellt wurden.

Besonders Fabrikate der Marken Tatra, Austro-Tatra, Delta, Detra, Unitas-Tatra, Lorraine, Röhr, Stoewer, Schenk und Tatra-Ate. Die Ausstellung stellt automobilhistorisch eine äußerst umfangreiche Retrospektive zur mährischen Marke Tatra (vormals Nesselsdorfer) dar.

Schwerpunkt liegt auf Fahrzeugen der frühen Ära: 20er bis 40er Jahre. Eine Epoche, deren Automobile auf die Ledwinka-Konstruktion eines Zentralrohrrahmenfahrgestells mit „Rumpler-Pendelachsen“ und „luftgekühlten Boxer-motoren“ aufbauten. Im Themenbereich „Fremdfertigungen“ kommen auch einige jüngere Exponate zur Präsentation.

so lautete die Ankündigung in der Einladung zur Ausstellung.

Zum Besuch der TATRA-Ausstellung hatte sich unser neues Mitglied Richard Krappel aus Wesseling mit seiner Frau angekündigt. Somit fand der Besuch am 17. September am Samstagnachmittag „kleinen Kreis“ statt.

Wir wurden von dem Kurator der Ausstellung, Herrn Klaus Buschbaum und Herrn Ackermann einem Mitglied des Tatra-Clubs und Leihgeber der Ausstellung, durch die Räume geführt. Ich hatte zwar Fotos von den Schautafeln und Banner zur Erklärung der Exponate gemacht, aber zur Sicherheit Herrn Buschbaum gebeten, mir die Texte möglichst per Mail nochmals zu übersenden. Mit der Verwendung der Textbausteine konnten Reflexionen und Spiegelungen, die bei den Fotos nicht auszuschließen waren, eliminiert werden.

Am folgenden Tag erreicht mich also die Mail von Herrn Buschbaum die ich fast ungekürzt für den Bericht im Kurier verwendet habe.

Meine sehr geehrten Herrn und liebe Oldtimerfreunde, Herr Krappel und Herr Maas,

vielen Dank noch einmal für Ihren sehr netten und freundschaftlichen Besuch in meiner Ausstellung in der Central-Garage.

Ich fand die Zeit - erst über die Tatra-Historie im Museum - und dann noch beim Kaffee über Skoda sehr kurzweilig !!!

Vielleicht gelingt es uns in Zukunft ja auch einmal eine Präsentation von tschechischen Fabrikaten zu organisieren. (Tatra, Skoda mit L&K, Aero, Praga, Walter, Z, Jawa, Wikov etc.) Für den Artikel in der "Tip pro Oldtimer", hier schon mal eine kleine "Einführung" als Überblick noch ohne Details. Diese sende ich gesondert dann nach und nach.

Eine Bitte: Ich sende Ihnen die Vorlagen zu den einzelnen Datenblättern, welche vor den Autos zu sehen sind.

"Die Vielfältige Historie der Firma Schustala/Nesseldorfer/Tatra ist bislang vielfältig aufbereitet.

Trotz der mittlerweile vielen entsprechenden Publikationen und Ausstellungen, sind in der vielfältigen Tatra-Historie doch noch einige Lücken - wenig, bzw. fast unbearbeitet; eben die verschiedenen Lizenz-Herstellungen.

Durch die lange Beschäftigung mit den in Deutschland hergestellten Fahrzeugen von Delta und Detra war für mich die ausstehende Zusammenfassung mit den aus anderen Ländern kommenden Tatra-Fabrikaten fast eine zwingende und kurzweilige Aufgabe zugleich.

Eine Präsentation von Österreichischen Tatrafans zum Thema Austro-Tatra entstand bekannter weise im Jahr 2005 im Wiener Zentrum Simmering.

Bei meinem Konzept galt es nicht nur reine Lizenzfabrikate, sondern natürlich auch Fremdherstellungen, Karosserierungen etc. in diese Auswahl mit aufzunehmen.

Deswegen kam für die Ausstellung auch der Name

"Tatra - Lizenzen - Fremdfertigungen" zur Anwendung.

Das Konzept der Ausstellung habe ich im Jahr 2010 erarbeitet und danach einen Ausstellungsort gesucht. Möglichst im Rhein-Main-Gebiet und möglichst eine gut vorhandene Infrastruktur für eine Ausstellung (Räume, Sicherheitseinrichtungen, Toiletten etc.). Hier steht aber fast immer der gute Wille der privaten und vor allem öffentlichen Einrichtungen der Machbarkeit entgegen. Dem Eigner der Central-Garage kam mein Konzept zurecht und somit entstand diese außergewöhnliche und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Die Ausstellung ist so aufgebaut, dass der Besucher von einem Fahrgestell Tatra 11 empfangen wird. Hier soll diese einmalige Konstruktion den Besucher virtuell durch die Ausstellung begleiten - sind ja alle ausgestellten Fahrzeuge karosiert. Weitergeleitet wird der Besucher an einer kleinen Ecke zu Hans Ledwinka vorbei in die eigentlichen Ausstellungsräume.

Die Leihgaben stammen aus Deutschland, Ungarn, Tschechien, Slowakei, Österreich, Schweiz, Frankreich, Niederlanden und Luxemburg."

herzlichst, Ihr

Klaus Buschbaum

Im Foyer wird der Besucher von einem original Fahrgestell Tatra 11 und einem restaurierten Tatra 11 Phaeton empfangen.



Tatra 11 Fahrwerk 1923 - 1926

Tatra-Werke, Nesselsdorf Mähren (Koprivnice / Moravia) Baujahr 1923

Die Modelle Tatra 11 wurden von 1923 bis 1926 hergestellt. Die Nachfolgemodelle Tatra 12 wiesen nur leicht Verbesserungen, im Wesentlichen die 4-Rad Bremsen.

Zusätzlich zu den Nachfolgemodellen Tatra 12 mit 4-Rad-Bremsen (ab dem Jahr 1926) konnte man aber noch bis ins Jahr 1928 hinein die einfacheren Modelle Tatra 11 bestellen.

Abgelöst wurden die kleinen 2-Zyl.-Modelle 1931 durch die kleinen 4 Zyl. Tatra 57.

Fahrwerk: Zentralrohrrahmen-Fahrgestell; Motor: 2 Zylinder 4-Takt Ottomotor, Boxermotor, 12 PS bei 2800 U/min Luftkühlung, Magnetzündung Bosch 6Volt

Getriebe: 4 + R

Hinterachse: Pendelachse (bzw. Schwingachse / nach Patent Edmund Rumpler)

Bremsen: Hinterradbremse, Seile; Lenkung: Rechtslenkung, Spindel

Geschwindigkeit: 65 km/Std; Benzinverbrauch: 9-10 Liter

Besonderheiten: mit dem Modell Tatra 11 fing im Jahr 1923 bei der Firma Tatra auch eine große Ära von luftgekühlten PKW und LKW mit Zentralrohrrahmen-Fahrgestellen an (1 Zyl.), 2 Zyl. und 4 Zylindermotoren.

Unter diesem Fahrgestell hielt Hans Ledwinka am 12. Februar 1967 (18 Tage vor seinem Tod) in einer Feierstunde im Deutschen Museum München, zu seinem 89. Geburtstag noch sehr bewegt seine letzte Rede!

Leihgabe: Fahrzeugsammlung Deutsches-Museum München



Tatra 11 Phaeton Standard 1927
Tatra-Werke, Nesselsdorf Mähren (Kopřivnice Moravia)
Baujahr 1925

Die Modelle Tatra 11 wurden von 1923 bis 1926 hergestellt.
Zusätzlich zu den Nachfolgemodellen Tatra 12 (ab dem Jahr 1926) konnte man aber noch bis ins Jahr 1928 hinein die einfacheren Modelle Tatra 11 bestellen.

Zentralrohrrahme-Fahrgestell

Motor: 2 Zylinder Boxermotor, 1036ccm
4-Takt Ottomotor, Luftkühlung, Magnetzündung Bosch 6Volt
Getriebe: 4 + R
Leistung: 12 PS bei 2800 U/min
Hinterachse: Pendelachse (bzw. Schwingachse / nach Patent Edmund Rumpler)
Bremsen: Hinterradbremse, Seile
Lenkung: Rechtslenkung, Spindel
Höchstgeschwindigkeit: 65 km/Std
Benzinverbrauch: 9-10 Liter

Besonderheiten: mit dem Modell Tatra 11 fing im Jahr 1923 bei der Firma Tatra eine große Ära von verschiedenen luftgekühlten Fahrzeugen mit Zentralrohrrahmen-Fahrgestellen an; bei Personenwagen mit: 1-Zylinder, 2-Zylinder und 4-Zylinder Motoren.

Dieser Tatra besitzt eine Standardkarosserie „mit nur einer Tür“ auf der linken Beifahrerseite. Der Wagen gehörte ursprünglich einem Grafen Kinsky in der Tschechoslowakei.

Besitzer: Dr.-Ing. Ludovít Franc

Im 1. Raum sind Fahrzeuge und Produkte mit Bezug zu Deutschland ausgestellt



Delta 11 Kabriolett: 1927 der weltweit älteste von noch 2 existierenden Deltas (entspricht technisch Tatra 12)
Besitzer Klaus Buschbaum



Delta 11 Kabriolett: 1927 zweitälteste Delta entspricht technisch Tatra 12

Gezeigt wird hier noch ein Detra 8/40 Lieferwagen: 1931, Carosserie Auer - Stuttgart Cannstatt: der weltweit einzige noch existierende große Detra 8/40 (entspricht technisch Tatra 52, mit leicht höherer Motorleistung) wurde im Kurier 02/2011 bei der Ankündigung zur Ausstellung abgebildet.



Tatra 600 (Tatraplan) Produktion Skoda Mlada Boleslav 1952: dieses Exemplar verfügt über einen nachträglich eingebauten V-8 Motor vom Tatra 603 und eine Anhängerkupplung. Leider wurden durch den Motorumbau die aerodynamischen Hinterradabdeckungen entfernt und einige Veränderungen am Heck vorgenommen.



Detra 4/14 Kabriolett 1928: das zweitälteste noch existierende Detra Kabriolett,

Im Jahre 1928 wurde der deutsche Lizenzbau von Tatra in Frankfurt am Main, Frankenallee 98 -102 von „Delta“ in „Detra“ umbenannt.

Das Modell 4/14 entspricht dem Tatra 12 Es hat Linkslenkung, hohe Bosch Scheinwerfer und Klappwinker. 2 Zylinder Boxermotor; 1036 ccm; 14 PS; 4 Takt Ottomotor; Luftkühlung Pendelachse nach Patent Edmund Rumpler.

(für obige Delta und Detra = alle in Deutschland hergestellten/montierten Deltas und Detras haben Linkslenkung / Ausnahme stellt ein komplett importiertes Detra 57 Kabriolett dar)

Der Detra im Bild wurde im Jahr 1979 in einem Preisausschreiben der Reifenfirma Pirelli vom Besitzer Fritz Busch aus Wolffegg verlost.

Der jetzige Besitzer Klaus Buschbaum, war einer von 349.999 damals erfolglosen Mitspielern. Im Jahre 2005 begann er Nachforschungen nach diesem Detra anzustellen. Es wurde monatelang nach dem damaligen Gewinner gefahndet und dieser nach mühevoller Kleinarbeit tatsächlich gefunden.

Es konnte Kontakt zum letzten Besitzer aufgenommen werden, der den Wagen dann 2010 an Klaus Buschbaum verkaufte.



Foto zeigt ein Röhrl- Junior Kabriolett und im Hintergrund eine Röhrl- Junior Limousine. Die Röhrl-Werke aus dem hessischen Ober-Ramstadt sind aus der 1926 gegründeten Röhrl Auto AG hervorgegangen. Der Junior ist eine leicht abgewandelte Lizenznahme des Tatra Typ 75 und war mit 1700 Exemplaren das „Brot und Butter“ Auto der Röhrl-Werke. Fahrzeugdaten; Baujahr 1934; Fahrwerk Zentralrohrrahmen; Einzelradaufhängung; Luftgekühlter 4 Zylinder Boxermotor; Nockenwellensteuerung mittels Stirnräder; 30 PS bei 3400 U/min; 1484 ccm; 2 übereinanderliegende Querfederpakete; Zahnstangenlenkung; Bremsen mechanisch über Seile; Höchstgeschwindigkeit 90 km/h; Benzinverbrauch ca. 10l/100 km.



Einen besonderen Platz in der Ausstellung ist einem weißen Röhrl-weltweit einziges erhaltenes Exemplar eines Röhrl-Junior Roadsters. Lizenz Tatra 75, Motor 1500ccm 30PS, Karosserie Autenrieth in Darmstadt. Mit einem ähnlichen Modell hat Marion Gräfin Dönhoff Mitte der dreißiger Jahre eine spektakuläre Fahrt von Ostpreußen durch

halb Europa bis nach Albanien und wieder zurück unternommen. Die Reise dauerte 2 Monate und wurde von Marion Dönhoff mit ihrer Leica fotografisch festgehalten.

Bilder dieser Reise sind an einer Wand im Hintergrund ausgestellt. Diese Reise wurde auch in dem „Buch Reisebilder Fotografien und Texte aus vier Jahrzehnten“ Herausgegeben von Friedrich Dönhoff erschien bei Hoffmann und Campe dokumentiert.

In einem weiteren Raum stehen die Fahrzeuge aus Österreich, Ungarn, Frankreich der Schweiz, sowie eine Tafel zum Fitzmaurice-Tatra.



Bild zeigt einen Austro-Tatra 57L 1937 mit Holzpritsche weltweit einzig noch existierendes Exemplar, immer noch in Familienbesitz (Hans Engl)
(entspricht technisch Tatra 57A)

Auf der nächste Seite ein Bild eines Austro – Tatra Kabrioletts
Das Fahrzeug entspricht technisch dem Modell Tatra 57 A Kabriolett.
Fahrzeugdaten: Baujahr 1938 Produktionszeit 1935 – 1938
Zentralrohrrahmen; 4 Zylinder Boxermotor; 1155 ccm; 20 PS bei 3500 U/min;
4 Takt Ottomotor; Luftkühlung; Batteriezündung 6 Volt; Getriebe 4 +R;
Seilzugbremsen; Zahnstangenlenkung; Rechtslenkung; Verbrauch ca. 8 l/100km
Geschwindigkeit max. 80 km/h; Einzelradaufhängung zwei übereinanderliegende
Querblattfedern; Pendelachse (bzw. Schwingachse / nach Patent Edmund Rumpler)
Die Austro-Tatra Werke in Wien produzierten nach Tatra Plänen von 1936 bis 1963.

In der Ausstellung sind noch ein
Unitas-Tatra 12 Phaeton 1928/29: (weltweit nur noch 3 Exemplare Unitas-Tatra existent)
(entspricht technisch Tatra 12)
Unitas-Tatra 12 Doppelphaeton 1930: Weltweit erstmalig das 1. Unitas-Tatra außerhalb von
Ungarn gezeigt werden kann. (entspricht technisch Tatra 12)



Austro-Tatra 57 Kabriolett: weltweit sind nur noch ca. 3 Kabrioletts existent (das ausgestellte aus D, ein weiteres in CZ und eins in A)



Lorraine 72 1934-38, Kolonialmodell der Französischen Armee, kurze offene Ausführung in Kübelbauweise mit Verdeck. weltweit einziges Lorraine 72 Exemplar mit kurzem Radstand.

Insgesamt sind noch weitere 3 Lorraine 72 existent. Erstmals, das ein Lorraine 72 außerhalb Frankreichs auf eine Ausstellung gezeigt werden kann! (technisch weiterentwickelt vom Tatra 72 - z.B. verstärkte Achsen und vordere nicht angetriebene Zusatzräder)

Die Stoewer-Werke Aktiengesellschaft vorm Gebr. Stoewer / Stettin Pommern (1916-1945) ist hervorgegangen aus Stettiner Eisenwerk Bernhard Stoewer sen. (1896-1916) und Gebrüder Stoewer, Fabrik für Motorfahrzeuge.

Von Stoewer wurde eine Röhr-Junior Lizenz 1935 und alle Produktionsanlagen übernommen. Die Lizenz erstreckte sich auf die Länder Deutschland Spanien Schweiz Niederland und die Nordländer. Erste Exemplare entstehen noch aus Röhr-Junior Restbeständen, das nur durch ein Stoewer-Greif Emblem auf der Motorhaube und den Radkappen ergänzt wurde.

Es folgte ein zügiger Produktionsbeginn der Serienproduktion in neuen Stoewer typischem Karosseriedesign und einigen technischen Änderungen. Der Motor hat nun Nockenwellensteuerung mittels Kette und eine angehobene Leistung von jetzt 36 PS Einführung einer hydraulischen Bremsanlage und Zentralschmierung. Die Fahrzeuge wurde als Stoewer Greif Junior hergestellt (1935 – 1939). Die Modellnamen wurden später aus Wettbewerbsgründen in Stoewer-Greif luftgekühlt geändert.

Die Fahrzeuge wurden in den Modellen Limousine Kabrio-Limousine Kabriolett und zweisitziger Sportwagen. Es sind auch Warenwagen und Geländesportwagen bekannt. Nach Kriegsende wurden die Produktionsanlagen der Firma Stoewer als Reparationsleistung in die UdSSR verbracht und hinter dem Ural neben Eisenbahngleisen gelagert. Die Einrichtungen sind dort verrottet und kamen nie zum Einsatz. Es existieren noch ca. 44 Stoewer Junior Fahrzeuge, aber es sind davon nur noch 6 - 7 fahrbereit.



Bild zeigt ein Stoewer Greif-Luftgekühlt Kabriolett 1937: weltweit einziges noch existierendes Stoewer Greif Kabriolett, Lizenz Tatra 75, Motor 1500 ccm 36 PS, Karosserie Stoewer.



Stoewer Greif-Luftgekühlt Geländesportwagen 1937: weltweit einziger (von ehemals 3 produzierten) Werksportwagen mit einmaliger Siegerhistorie. Lizenz Tatra 75, Motor 1500ccm 50PS, Karosserie Stoewer. Wurde nicht verkauft sondern werksintern zu Rennen nur von Werksfahren gefahren. Motorsteuerung Kette, hydraulische Bremsen ATE-Lockheed und hydraulische Stoßdämpfer Der Geländesportwagen gewann 1938 und 1939 die Ostpreußenfahrt.



Die Ausstellung verfügt über weitere Raritäten, auf dem Automobilen Sektor, aber es werden und auch Elektrogeräte gezeigt, die von TATRA nach Lizenz deutscher Unternehmen gefertigt wurden. Hier auf dem Foto ein Kühlschranks von Tatra-Ate.

Hierzu gehört auch ein Fleischwolf der Marke Tatra-Ate Kutter 1933-40. Diese Exponate sind Leihgaben vom Tatra-Museum Koprivnice.

Die Ausstellung ist noch bis zum 26. November 2011 in Bad Homburg in der Zentralgarage von Mittwoch bis Sonntag von 12:00 bis 16:30 Uhr zu besichtigen.