

Tatra / Nesselsdorfer / Schustala 1850-2018

- Das Wichtigste in Kürze -

- Im nordostmährischen Ort Nesselsdorf, auf dem Gebiet von Österreich-Ungarn gelegen, beginnt der Wagenbauer Ignatz Schustala im Jahr **1850** mit der Herstellung von Wagen und Kutschen. Die Erzeugnisse der künftigen Nesselsdorfer Wagenfabrik werden bis nach Übersee geliefert, darunter auch an Staatsoberhäupter in Europa und Asien. Ab **1882** stellt man auch Eisenbahnwagen her.
- **1897**: Unter den Konstrukteuren Carl Sage und Edmund Rumpler entsteht bei „Nesselsdorfer“ das erste Automobil im Kaiserreich Österreich-Ungarn, genannt „Präsident“. Es basiert auf einer Kutsche eigener Produktion und wird von einem deutschen Benz-Motor mit zwei Zylindern, 2,7 l Hubraum mit etwa 6,5 PS und Wasserkühlung angetrieben. Im Mai **1898** fährt der Wagen ohne Probleme in 14½ Stunden bis nach Wien. Noch im gleichen Jahr wird in Nesselsdorf der erste Lastwagen gebaut.
- Ab **1899** beginnt die mehr oder weniger serienmäßige Fertigung von Personen-Automobilen, welche auch in motorsportlichen Wettbewerben erfolgreich eingesetzt werden.
- Im Jahr **1900** führt man eine einheitliche Typenbezeichnung mit Buchstaben ein, beginnend mit dem Typ A. Schon im Jahr **1902** verwendet man erstmals Vierzylinder-Motoren eigener Produktion. Leider wird der Automobilbau in nächster Zeit etwas vernachlässigt.
- **1906** entwirft der mit der Geschichte von Nesselsdorfer/Tatra untrennbar verbundene Konstrukteur Hans Ledwinka den Typ S, ein äußerst fortschrittliches Fahrzeug, u.a. mit Königswellen getriebener oben liegender Nockenwelle, halbkugelförmigen Brennräumen und verblockter Motor-Getriebe-Einheit, aus dem ab **1910**, um zwei Zylinder erweitert, der Typ S6 wird. Seit **1906** werden in Nesselsdorf auch Busse gebaut. Ab **1913** halten Vierradbremmen, Lichtmaschine und elektrischer Anlasser Einzug in die Produktion.
- Nach dem **1. Weltkrieg** und dem Zerfall der Donaumonarchie **Ende 1918** liegt das Werk auf dem Gebiet der (neu gegründeten) Tschechoslowakei. Nesselsdorf wird in Kopřivnice umbenannt, aber im Werk wird interessanterweise gleichsam tschechisch und deutsch gesprochen. **1921** erfolgt die Umbenennung des Unternehmens in Tatra, in Anlehnung an das slowakische Tatra-Gebirge.
- Das Umbruchjahr **1923**: Hans Ledwinka konstruiert ein revolutionäres Automobil mit Zentralrohrrahmen, Einzelradaufhängung, luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor und Vierganggetriebe, den Tatra 11 mit 1,1 l Hubraum und 12 PS. Das leichte mit einer „Bügeleisenfront“ versehene Fahrzeug, später durch Vierradbremmen zum Typ 12 weiterentwickelt, besticht durch überlegene Fahreigenschaften und erringt viele sportliche Erfolge. Aufgrund der großen Nachfrage wird **1925** in Frankfurt am Main die Firma Delta (später Detra) / Deutsche (Lizenz) Tatra, gegründet, wo bis etwa 1933 verschiedene Tatra-Modelle aus angelieferten Teilen montiert werden. In gleicher Art werden Tatras von 1921 bis 1939 auch in Wien (ab **1936** als Austro-Tatra) und von 1928 bis 1933 in Budapest (als Unitas-Tatra) montiert.
- Wegen des genialen Konzepts werden nun alle künftigen Tatramodelle mit dem Zentralrohrfahrgerüst ausgestattet; ab **1925** der T 17 mit wassergekühltem 2,0 l-Sechszylindermotor, ab **1926** der T 30 mit luftgekühltem (nun vierzylinderigem) 1,7 l-Boxermotor sowie ab **1930** dessen im Hubraum auf 1,9 l vergrößertes Nachfolgemodell T 52 (erstmalig mit hydraulischen Bremsen).
- Seit **1926** baut Tatra auch Lastwagen nach dem Zentralrohrrahmenprinzip mit wassergekühlten Vier- und Sechszylindermotoren (T 23, T 24 und T 25) sowie den auf dem Typ 30 basierenden Sechsradwalen T 26, dem weitere solcher Spezialautos (zum Beispiel T 72, T 82, T 92, T 93) folgen werden. Und auch mit dem Bau von Schienenbussen beschäftigt sich Tatra ab jetzt. Kurioses am Rande: Mit dem Einzylinder-Dreirad T 49 (0,5 l, 7 PS) hat man das vielfältige Fahrzeugprogramm seit **1929** nach unten hin abgerundet. Ab **1935** wird der T 72 sogar im französischen Argenteuil (Elsass) bei Lorraine in kleineren Stückzahlen in Lizenz gefertigt.
- Auch in der Luxusklasse versucht Tatra ab **1930** (mit wassergekühlten Modellen) Fuß zu fassen; zum einen mit dem 3,4 l und 65 PS großen Sechszylinder Typ 70 und zum anderen mit dem imposanten Typ 80 mit Zwölfzylinder-V-Motor (6,0 l, 120 PS), beide mit beachtlichen 3,80 m Radstand. Ein T 80 steht natürlich auch in Diensten des tschechischen Präsidenten Tomáš Masaryk.
- **1931** werden der Typ 57 (1,15 l, 18 PS) und der Typ 54 (1,5 l, 22 PS) jeweils mit luftgekühlten Vierzylinder-Boxer-Motoren vorgestellt. Und **1933** wird die Vierzylinder-Fahrzeugapalette um den Typ 75 mit 1,7 l und 30 PS erweitert, der statt der typischen „Bügeleisenfront“ allerdings ein Gesicht mit schräggestehender Kühlertrappe als Zugeständnis an den aktuellen Formgeschmack besitzt. Auch die Modelle T 57a (ab **1935**) und T 52 (ab **1936**) erhalten die neue Front. Abgewandelt wird der T 75 sogar in Lizenz in Deutschland bei der Ober-Ramstädter Firma Röhr (**1933-35** als Typ „Junior“) und später bei der Firma Stoewer in Stettin (**1935-39** als Typ „Greif Junior“ bzw. „Greif“) gebaut.
- Hans Ledwinkas Idee eines Stromlinienwagens findet **1933** im Prototyp V-570 seine (erste) Verwirklichung; einer Limousine mit luftgekühltem Zweizylinder-Heckmotor und großer Ähnlichkeit mit dem (späteren) Volkswagen. **1934** dann ist es so weit: Der revolutionäre Typ 77 mit luftgekühltem V-Achtzylinder-Heckmotor (3,0 u. 3,4 l, 60-70 PS) und Kastenrahmen ist der erste serienmäßige Stromlinienwagen der Automobilgeschichte; ca. 250 Stück dieser 150 km/h schnellen Fahrzeuge verlassen **bis 1938** die Werkshallen in Kopřivnice. Da erscheint es nur logisch, dass Tatra nun auch Flugzeuge und sogar einen Stromlinienzug („Slovenská Strela“) herstellt.
- **1937**: Als Nachfolger des T 77a stellt Tatra sein möglicherweise schönstes Automobil überhaupt vor: den Typ 87. Der Heckmotorwagen erreicht mit einem V-Achtzylinder-Motor mit 3 Litern Hubraum und 75 PS dank ausgefeilter Stromlinie 160 km/h Höchstgeschwindigkeit (passend für die gerade aufkommenden Autobahnen) und wird in über 3.000 Exemplaren noch bis 1950 produziert. Das kleinere Schwestermodell T 97 besitzt einen 1,75 l großen luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor mit 40 PS, der immerhin noch 120 km/h ermöglicht. Nach dem deutschen Einmarsch in die Tschechoslowakei **1939** wird der T 97 allerdings nach knapp über 500 Exemplaren gestoppt, da der sogenannte „Schell-Plan“ (allgemeines Typenbeschränkungsprogramm) auch für bestimmte Tatra-Modelle gilt.
- Nach dem **2. Weltkrieg** beginnt im unbeschädigt gebliebenen Tatra-Werk gleich wieder die Produktion der Modelle T 57b, T 87 und der Lastwagen (speziell des neuen luftgekühlten V-Zwölfzylinder-Typs 111). Die erste Neukonstruktion ist **1947** der T 600 Tatrapian, ein Stromlinienwagen mit luftgekühltem Vierzylinder-Boxermotor im Heck (1,95 l, 52 PS), der **bis 1952** (zuletzt bei Skoda) etwa 6.300 Mal produziert wird. Tatra engagiert sich auch erfolgreich im Rennsport, neben dem Tatrapian sogar mit reinen Rennfahrzeugen mit Mittelmotoranordnung!
- Erst ab **1957** wird nach mehrjähriger Pause mit dem Typ 603 wieder ein Personenwagen bei Tatra in Serie gefertigt. Die Funktionärs-Limousine besitzt wieder einen luftgekühlten Achtzylinder-V-Motor im Heck (ca. 2,5 l, 95-105 PS, 160 km/h), besitzt jedoch nicht mehr die Tatra-typische Heckflosse. Der Wagen wird bis 1975 in drei Serien (anfangs noch mit drei Scheinwerfern) über 20.000 Mal produziert und bis Mitte der 60er Jahre sogar erfolgreich im Motorsport bei Langstreckenrennen, unter anderem am Nürburgring, eingesetzt.
- Ab **1953** wird der Klein-Lkw T 805 und ab **1959** der Hauber-Lastwagen T 138 (ab **1970** dessen Nachfolger T 148) hergestellt. Ab **1967** baut Tatra den Frontlenker-Lkw T 813 und ab **1983** das Nachfolgemodell T 815, das aktuell noch vom Band läuft. Dessen Motoren besitzen acht, zehn oder zwölf Zylinder, sowohl (luftgekühlt) aus eigener Produktion als auch (wassergekühlt) von anderen Herstellern. Das überlegene Konzept der Tatra-Lkws zeigt sich eindrucksvoll in bisher sechs Siegen (Lkw-Wertung) bei der Dakar-Wüstenrallye, zuletzt 2001. Seit **2011** wird parallel der Nachfolgetyp T 158 „Phoenix“ mit identischem Fahrwerks- und Antriebsprinzip, jedoch Motoren und Kabinen von DAF hergestellt.
- Mit dem Nachfolgemodell der Limousine T 603, dem Typ 613, bricht Tatra mit der Stromlinienstradition. Der Entwurf des ab **1974** produzierten kantigen Wagens stammt vom italienischen Karosierschneider Vignale. Sein luftgekühlter 3,5 l Achtzylinder-V-Motor mit 165 PS (und später mehr) ist über der Hinterachse angeordnet, was eher als Mittelmotor-Bauweise anzusehen ist. Das 190 km/h schnelle Fahrzeug rettet sich (modifiziert in insgesamt fünf Serien) über die „Wende“ und wird **bis 1996** über 11.000 Mal hergestellt.
- Nachfolger ist die Limousine T 700, weiterhin basierend auf dem T 613, die noch zwei Jahre lang **bis 1998** in Handarbeit in nur 69 Exemplaren produziert wird. Seitdem verlassen bei Tatra nur noch Lastwagen die Werkshallen. **Heute** ist Tatra die viertälteste noch existierende Automobilfabrik auf der Welt (hinter Mercedes-Benz, Peugeot und Daimler/GB) und wohl die älteste Fahrzeugfabrik überhaupt.