



## 1957 Tatra 141 Schwerlastzugmaschine

Atlas/IST Models

No. 29

1:43

grau

Bewertung



Die Tatra a.s. ist ein tschechischer Automobilhersteller mit Sitz in Kopřivnice. Tatra ist eine der ältesten Automarken.



1923 entstanden die Tatra-Werke durch die Fusion der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft mit den Waggonfabrik Ringhoffer AG in Prag-Smíchov. Die nach dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie auf dem Gebiet Tschechoslowakei gelegenen Werke wurden nach dem höchsten Gebirge des Landes, der Tatra, benannt. Die Fahrzeuge tragen seit 1920 den Namen Tatra, zuvor war die Markenbezeichnung „Nesselsdorf“ oder „NW“ (Nesselsdorfer Wagenbau) verwendet worden.

Die Zentrale wurde von Wien nach Prag verlegt, da Österreich nach dem Krieg zum Ausland geworden war. Gleichzeitig wurde in Wien als Generalvertretung die Austro-Tatra gegründet.

Im gleichen Jahr entwickelte der Konstrukteur Hans Ledwinka den Prototyp 11, einen PKW mit Zentralrohrrahmen, luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor vorne und Pendelachse hinten, im Volksmund Bügeleisen genannt, wegen der Form seiner spitzen, kühllosen Frontpartie. Dem folgte eine Reihe dieser Baulinie, auch mit Vierzylindern. 1931 wurde der Prototyp V-570 gebaut, mit stromlinienförmiger Karosserie und luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor im Heck. Dieses Auto ging nicht in Serie, kann aber als ideeller Vorgänger des deutschen Käfers gelten; Ledwinka war mit Ferdinand Porsche befreundet und beiden führten einen regen Ideenaustausch. 1934 folgte der große stromlinienförmige Typ 77 mit luftgekühltem V-Achtzylinder im Heck mit 3 Liter Hubraum und OHC-Ventilsteuerung, der in der letzten Vorkriegsstufe als Typ 87 bis zu 160 km/h schnell war (dank des für damalige Verhältnisse niedrigen Luftwiderstands-Beiwertes von  $c_w = 0,36$ ). An der Entwicklung dieser Baureihe war maßgeblich Ledwinkas Sohn Erich beteiligt. In den Jahren 1947–1950 unternahmen Miroslav Zikmund und Jiří Hanzelka mit dem Typ 87 eine Reise durch drei Kontinente.

Nach dem Zweiten Weltkrieg versuchte die neue sozialistische Führung, die Marke Tatra auf die LKW-Produktion umzustellen. So wurde die 1947 eingeführte kleinere Version des Typs 87 mit 2-Liter Vierzylinder, der Typ 600 Tatraplan, in das Škoda-Werk in Mladá Boleslav verlegt. Dieses Vorhaben wurde jedoch aufgegeben, als die Produktion eigener repräsentativer Fahrzeuge notwendig wurde. Zu diesem Zweck wurden die auf dem Typ 87 basierenden Modelle 603 (seit 1956) und der von Vignale karosierte Typ 613 (seit 1975) in handwerklicher Weise gebaut. Als letzten Versuch im PKW-Geschäft brachte Tatra 1996 den Typ 700 auf den Markt, dessen Produktion jedoch nach zwei Jahren eingestellt wurde. Heute beschränkt sich Tatra auf die LKW-Produktion.

Alle Tatra-LKW zeichnen sich durch luftgekühlte V-Motoren, Stirnrad-Differentialgetriebe, einen zentralen Rohrrahmen (auch Tatra-Konzept genannt) und Allradantrieb aus. Dank der Pendelachsen sind sie gut geländetauglich.

Legendär wurde der dreiachsige Typ 111 mit V-12-Diesel (ab 1943, einige Nachfolger). Eine Weiterentwicklung des Typs 111 war die schwere Zugmaschine Typ 141, die von 1958 bis 1970 im Zweigwerk Bánovce nad Bebravou in der Slowakei hergestellt wurde.

Nach der Besetzung der CSSR durch deutsche Truppen und der Einbeziehung der TATRA-Werke in die Rüstungsproduktion unter Leitung durch SS, wurde 1941 aus Bestandteilen des geländegängigen Pritschen-Lkw T 111 die Schwerlastzugmaschine T 141 entwickelt. Als einzige 18t Zugmaschine entsprach sie völlig den Anforderungen des Heeres, bzw. der Deutschen Reichsbahn. Man hört, das die 141 von Rommel in Auftrag zur Entwicklung gegeben worden sein soll. In geringer Größenordnung im Krieg gebaut, wurde sie als Zugmaschine für Panzer-Tieflader, schwere Artillerie, sowie als Flakträger eingesetzt. Beobachtet wurde sie im Balkan und im Rußland. In die DDR gelangten ca. 400 Fahrzeuge vom Typ T 141. Verwendung fand sie zuerst in den Armeen des Warschauer Pakts, bei der DR im Regelverkehr (Transport von Eisenbahnwaggons in Betriebe ohne Gleisanschluß) und im Bau- und Transportwesen der DDR. In Deutschland sind acht Zugmaschinen des Typs 141 erhalten. (Darunter zwei Re-Importe aus CZ) In Tschechien und der Slowakei existieren noch ca. 15 Fahrzeuge.

Der 1953 eingeführte leichte Typ 805 mit V-8-Benziner diente überwiegend in den Streitkräften. Die Produktion wurde bald wieder eingestellt, da sich Tatra aufgrund einer Entscheidung des Ministeriums für Maschinenbau im Jahre 1952 auf Fahrzeuge mit 7 bis 10 Tonnen Nutzlast spezialisieren sollte. Zikmund und Hanzelka machten 1959–1964 eine weitere Weltreise mit dem Typ 805.

Ab den 1960er Jahren wurden nur noch 10-Tonner hergestellt. 1961 ging der Hauber-Typ 138 in die Serienfertigung und löste den veralteten Typ 111 ab. Ein Testgelände wurde gebaut, das überwiegend der Erprobung der Lkw-Eigenschaften diente. Zehn Jahre später, nach einem weiteren Entscheid des Ministeriums, Tatra zukünftig auf geländegängige Lkws ab 12 Tonnen Nutzlast zu spezialisieren, wurde der Typ 138 durch den Typ 148 ersetzt, welcher noch heute der am häufigsten anzutreffende Haubenlaster in Tschechien ist. Die neueste Generation der Tatra-Hauber ist der seit 2001 produzierte Typ JAMAL.

1967 wurde der schwere Frontlenker Typ 813 vorgestellt, welcher der Nachfolger des Typs 141 wurde.

(Quelle: Wikipedia.org)

Von IXO/IST Models liegt nun die 29. Folge der osteuropäischen Lkw von Atlas vor. Die mächtige Zugmaschine dürfte HO Sammlern bekannt sein, da es aus der damaligen DDR ein Modell von Espewe gab, das hier im Westen sehr begehrt war. Doch das neue 1:43er Modell übertrifft den alten 1:87er natürlich um Welten. IXO hat die Maße der Zugmaschine sehr gut getroffen und ist geradezu verschwenderisch mit Details umgegangen, die dieses Modell zu einem der Besten der Serie macht.











