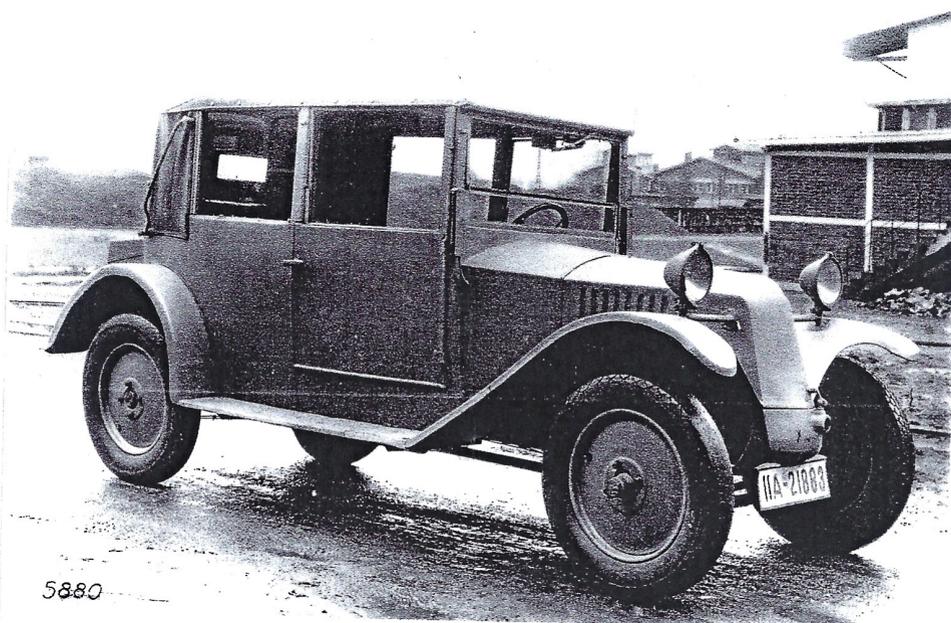


Delta / Detra (Deutsche Lizenz Tatra) / Tatra T 12 u. T 57



Am 28. April 1923 zeigte die tschechoslowakische Marke Tatra auf der (bis zum 6. Mai dauernden) Prager Automobilausstellung eine revolutionäre Neukonstruktion, den **Typ 11**. Das Fahrzeug, das von Chefkonstrukteur **Hans Ledwinka**, einem Österreicher, stammte, wies eine ganze Reihe besonderer Konstruktionsmerkmale auf: Zentralrohrrahmen (Stahlrohr mit 120 mm Durchmesser und 3 mm Wandstärke), hinten unabhängig aufgehängte Räder mit gelenklosen Pendelachsen, luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor (ohv) über der Vorderachse, Viergang-Getriebe, Motor-Getriebeblock direkt mit dem Zentralrohrrahmen verschraubt, Heckantrieb. Während durch den Zentralrohrträger ein verwindungssteifes Fahrgestell gebildet wurde, ergaben die hinten einzeln aufgehängten Räder in Verbindung mit dem niedrigen Gewicht (je nach Aufbau 680-800 kg) einwandfreie Bodenhaftung und gute Straßenlage (ein Begriff, den es bis dahin noch gar nicht gab). Der Motor war nach unten durch eine mittragende Leichtmetallwanne abgeschlossen, an der die vordere Querblattfeder befestigt war. Bei einem Hubraum von 1.056 cm³ lag die Leistung bei 12 PS bei 2.500 U/min, die Höchstgeschwindigkeit lag bei ca. 60-70 km/h. Zwar waren die Konstruktionsprinzipien für sich keine Neuheiten im Automobilbau, indes stellten sie in ihrer Ausführung und Kombination eine echte Pioniertat dar.

Nach drei Jahren mutierte der Typ 11 zum **Typ 12**; der Hauptunterschied waren nun Bremsen an allen vier Rädern anstatt bloß an der Hinterachse. Hans Ledwinka lag mit seinen Ideen goldrichtig: Die Typen 11 und 12 wurden zum Erfolgsmodell für Tatra! Der Erfolg sprach sich schnell herum. Daher wurden die Fahrzeuge bald auch im Ausland in einer Kombination aus Komponenten von Tatra (hauptsächlich Fahrgestell, Motor und Getriebe), geliefert aus Kopřivnice/Nesselsdorf, und heimischen Produkten (wie Karosserie und Innenausstattung) hergestellt bzw. montiert. In Deutschland geschah dies ab 1925 durch die Firma **Delta** (1928 umbenannt in **Detra**) (Deutsche Lizenz Tatra) aus Frankfurt am Main (Frankenallee 98-102), in Österreich durch die Firma Tatra Wien (später Austro-Tatra) und in Ungarn durch die Budapester Firma Unitas. Das deutsche Produkt firmierte offiziell als Typ 4/14 PS.

Bis 1935 wurden von den Tatra-Typen 11 und 12 insgesamt 10.906 Fahrzeuge produziert. Ab 1931 war der Nachfolger zu haben, der **Typ 57**. Dieser besaß nun einen luftgekühlten Vierzylinder-Motor in 180 Grad-V-Anordnung. Bei einem Hubraum von 1.155 cm³ leistete dieser 18 PS, was eine Geschwindigkeit von 80 km/h ermöglichte. Auch dieser Typ besaß einen Zentralrohrrahmen mit gelenklosen Pendelachsen hinten. Bis 1935 wurden insgesamt 5.997 Exemplare gefertigt (als Cabrio-Limousine, als geschlossene Limousine und als Sportwagen), darunter auch wieder einige in Lizenz/Montage bei Detra in Frankfurt am Main (als Typ 5/20 PS) und der Tatra-Niederlassung in Wien. Die Produktion in Frankfurt endete allerdings schon 1933. Grund war, dass auf Vermittlung von Detra-Geschäftsführer Arthur von Mumm die Ober-Ramstädter Automobilfabrik Röhr ab dann die offizielle Lizenzproduktion eines Tatra, des Typs 75, als Typ Junior begann. Dies aber nur kurz, da sie aufgrund jüdischer Eigentümer schon 1935 ihre Tore auf Druck der Nationalsozialisten schließen musste. Die Firma Detra, bei der bis 1933 auch die Tatra-Typen 30 und 52 gefertigt wurden, fungierte noch geraume Zeit weiter als Tatra-Generalvertretung.