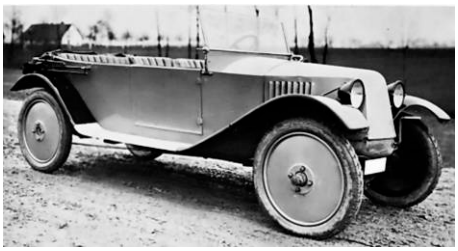
Austro Tatra

Die Firmenchronik reicht bis in das 1897 zurück, als die „NESSELSDORFER-Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft“ aus der Kutschenfabrik Ignaz Schustala & Co. hervorging. Nach dem Zerfall des Kaiserreiches 1919 wurde die älteste Autofabrik der Donaumonarchie in Ringhoffer-Tatra AG umbenannt. Der Firmensitz wurde nach Prag verlegt, das Werk verblieb in Koprivnice (Nesseldorf). Österreich war nun für Nesselsdorfer-Tatra zum Ausland geworden. Es musste ein eigenständiges Vertriebs- und Servicenetz aufgebaut werden.

Für eine österreichische Niederlassung wurde in der Simmeringer Hauptstraße ein Grundstück angekauft und eine Zentralwerkstätte errichtet. Es wurden nicht nur Reparaturen durchgeführt, es wurden ab 1924 auch Fahrzeuge gefertigt. Die Fahrgestelle kamen aus Koprivnice und die Karosserie aus Wien-Simmering. Der Einfuhrzoll wurde nach Gewicht berechnet, somit reduzierte man den Zoll für die Fahrzeuge.



Durch die Rennerfolge stiegen die Verkaufszahlen des Tatra T11 an. Man entschied sich 1923 den Tatra in Wien in Serie zu fertigen.

Den Tatra T11 konstruierte der geniale österreichische Konstrukteur Hans Ledwinka die einfache und robuste Bauweise war der Erfolg. Der Zentralrohrrahmen und der luftgekühlte Motor wurden zum Markenzeichen der Firma TATRA. Es folgte ein Boxermotor mit 4 Zylinder und jetzt bot man auch eine LKW Version an.

1932 konstruierte man eine neue Karosserieform, die "Bügeleisenfront" und es entstand der T57 mit einem 4 Zylinder luftgekühlter Boxermotor und wurde wieder ein Erfolgsmodell.

Im Juli **1936** wurden die Werksanlage in Österreich vom tschechischen Stammhaus angekauft und es entstand mit einem Gesellschaftervertrag die **"AUSTRO TATRA Werke GesmbH.".** Eine Werkserweiterung wurde notwendig, auch der Maschinen- und Personenstand wurde aufgestockt. Durch die Erweiterung konnte man alle Bauteile in Simmering herstellen.

Ab April 1937 wurden die Fahrzeuge zur Gänze in Österreich in Serie hergestellt. Produziert wurden bei AUSTRO-TATRA der T57A, als Limousine, Cabriolet und Klein-LKW. Der Klein-LKW war nur ab Werk Wien-Simmering ausgeliefert.

1938 wurde dem österreichischen Bundesheer ein Allrad-Kommandowagen angeboten. Der Einmarsch von Hitler im März 1938 verhinderte das Projekt. Bereits im April 1938 legte die neu eingerichtete NS-Verwaltungsstelle zum „Anschluss der österreichischen eisenverarbeitenden Industrie an das Deutsche Reich“ in einem Bericht fest, wie sich die Industrie der nunmehrigen Ostmark zu fügen hatte, die Einstellung der PKW Produktion wurde beschlossen.

Das Werksgelände wurde aufgeteilt und ein Teil der Hallen und Maschinen musste an die Österreichischen Saurer-Werke vermietet werden. Für das Saurer-Werk wurde in der Grillgasse eine Einfahrt errichtet. Die Werkstätte des Tatra-Werkes wurde auf ein

Reparaturwerk für kriegsbeschädigte Fahrzeuge umfunktioniert. In den Fertigungshallen wurde ein Zulieferungswerk für Rüstungsgüter eingerichtet.

Der Untergang des 3. Reiches brachte auch für das AUSTRO-TATRA Werk große Probleme. Vom Stammwerk gab es keine Unterstützung, der Ringhofer-Konzern in der Tschechoslowakei wurde enteignet und wurde ein Nationalunternehmen (Národní Podnik) umfunktioniert. Baron Ringhofer starb 1946 in einem NKWD Lager.

Zu Kriegsende wurde das Werksgelände durch Bomben fast völlig zerstört und was die die Bomben nicht zerstörten, wurde von den Besatzungsmächten demontiert. Im Mai 1945 begann der schwierige Neubeginn der Austro-Tatra weil das Werk war ein Totalschaden.

Eine Wiederaufnahme, eine PKW Produktion stand im Raume, aber es fehlte an allen was man dazu benötigte. Man entschloss sich Ersatzteile für Tatra zu produzieren. 1948 wurden alle Geschäftsverbindungen mit Tatra und Škoda aufgekündigt (Fa. Tarbuk wurde Škoda Generalimporteur).

Das Karosserie- und Reparaturwerk wurde neu errichtet. Das Karosseriewerk hatte einen so vorzüglichen Ruf, dass auch Porsche ALU Karosserieteile für seine Sportwagen fertigen ließ.

Für die Polizei wurden von 1950 bis 1952 194 Stück 4-türige und 9 Stück 2-türige Einsatzwagen auf Basis des VW Typ 18 umgebaut.

Ein Vertag mit Renault kam nicht zu Stande. 1951 wurde mit der Fa. GUTBORD ein Assembling-Abkommen abgeschlossen.

Es wurde ein Austro-Tatra Krankenwagen auf einem 1 Tonner Tempo Fahrgestell mit VW Motor gefertigt. Es wurden nicht viele Stück produziert.

Das Überleben der Firma war mühsam, AUSTRO-TATRA übernahm andere Marken Vertretungen. **1963** hat man den Firmennamen auf Ringhofer GmbH geändert und übernahm die Vertretung von Alfa Romeo, Peugeot und Rover. 1980 war das endgültige Ende der Ringhofer GesmbH und auf ehemaligen Werksgelände befindet sich jetzt das ZS - Zentrum Simmering Einkaufszentrum).

R.S.