

Skala 1:43

#70008

publikacja

10/2021

edycja limitowana 333 szt.



204 mm

## Omnibus Vettera

W latach 30. XX wieku w III Rzeszy autobusy nie stały się obiektem tyłu innowacji, jak ówczesnie miało to miejsce w przypadku samochodów osobowych. Wynikało to prawdopodobnie z tego, że rynek przewozów był zdominowany przez niemiecką pocztę, jak i kolej, które nie wymagały usprawnień. Konstrukcja dużych i ciężkich autobusów przez wiele lat była dość podobna – nad przednią osią montowano sześciocylindrowy silnik wysokoprężny, który wytwarzał prawie 100 KM i rozpędzał dwuosiowy wóz do prawie 100 km/h. W zależności od liczby siedzeń taki pojazd mógł przewieźć od 32 do 43 pasażerów. Od połowy lat 30. coraz częściej budowano nadwozia z blachy stalowej, zwiększyła się również liczba niezależnych warsztatów blacharsko-lakierniczych.

Jednym z takich warsztatów był Walter Vetter Karosserie- & Fahrzeugbau. Właściciel firmy Walter Vetter założył swoją firmę w 1922 roku i od samego początku preferował specjalne

projekty podwozi Mercedes-Benz. Dzięki temu mała firma zaczęła specjalizować się w budowie nadwozi autobusowych. Walterowi Vetterowi spodobał się modny wówczas opływowy design. O tym, jak bardzo był zafascynowany aerodynamiką świadczył fakt, że nabył licencję od inżyniera Paula Jaraya na opływowe nadwozia w autobusach. Jednakże zakład Vettera nie był jedyną firmą, która wpadła na ten pomysł. Jednocześnie niemiecki producent pojazdów Kässbohrer również upatrzył sobie autobusy jako kierunek swego rozwoju.

Kiedy Mercedes-Benz zmodyfikował swój autobus z 1937 roku i wyprodukował model O 3750 z silnikiem Diesla o mocy 100 KM, dwa lata później zakład Waltera Vettera dokonał rewolucyjnej przebudowy jednej z tych maszyn zgodnie z wytycznymi projektanta Paula Jaraya.

**AutoCult GmbH**

Äußere Further Straße 3  
90530 Wendelstein  
Niemcy

Tel. +49 / 9129 / 296 4280

Fax +49 / 9129 / 296 4281

info@autocult.de

[www.autocult-models.de](http://www.autocult-models.de)