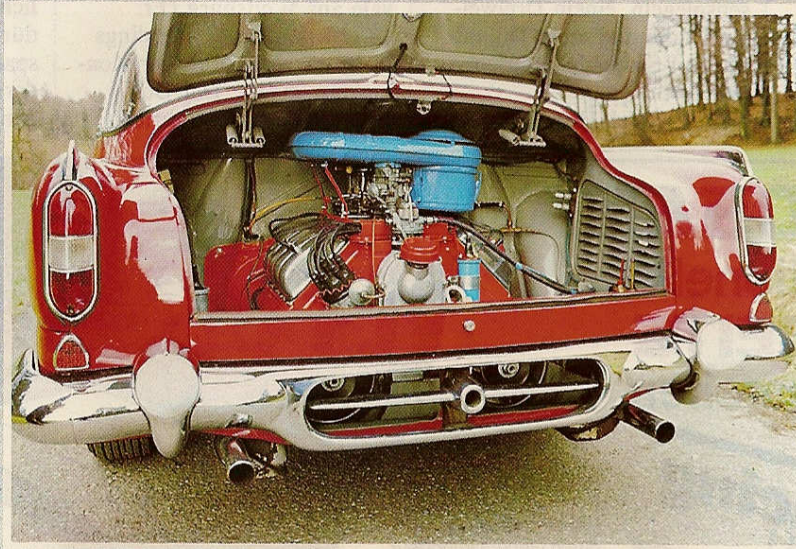


OST-KURS

Tatra – Tschechische Extravaganz



*Aussergewöhnlich:
luftgekühlter V8-Motor im Heck*

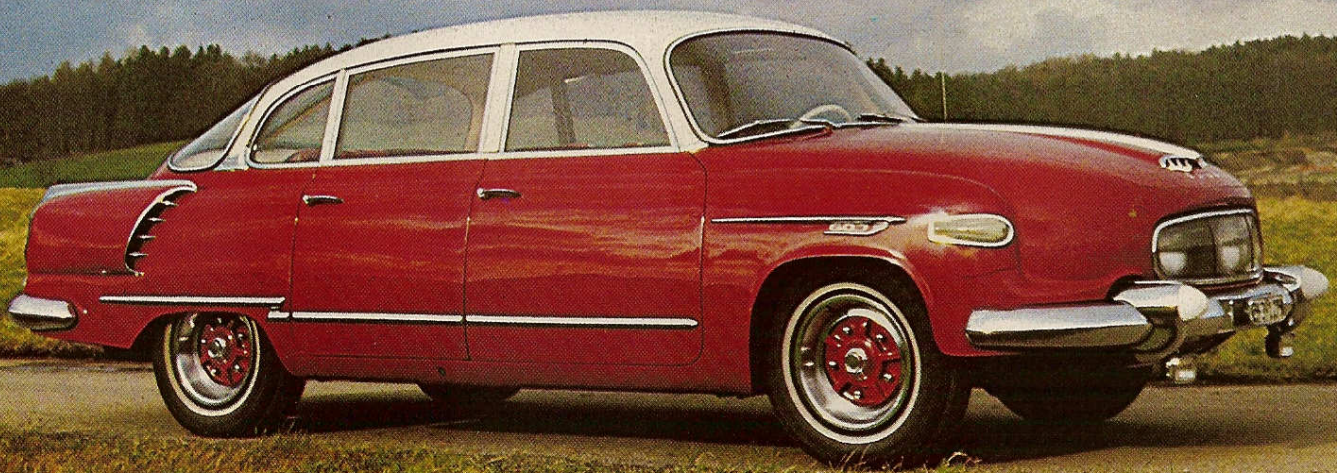


Foto: Stocklin

von Volker Christian Manz

Nach dem «Tatra-plan», dem letzten Heckflossenwagen, der von 1948 bis 1951 in 4235 Exemplaren gebaut worden ist, hörte man jahrelang nichts mehr von den stormlinienförmigen Wagen aus Kopřivnice. Das tschechische Werk beschäftigte sich ausschliesslich mit der Nutzfahrzeugproduktion und schien derart ausgelastet, dass 1957 das Debüt einer neuen Limousine für einige Überraschung sorgte. Der neue Tatra 603 liess sich die fassungslosen Blicke des Publikums stolz gefallen. Welches Automobil bot schon eine solch ungewöhnliche Karosserie mit im Heck eingebautem, luftgekühltem Achtzylinder-Motor, drei Scheinwerfern in der Mitte und einer aerodynamisch wie raummässig überrasgenden Karosserie?

Seit sich die tschechische Firma Tatra noch vor dem Kriege mit der Stromlinienform nach Jaray-Patenten befasste, galten die Konstruktionen um Hans Ledwinka als einmalig. Man denke nur an die aerodynamische Karosserie des Typs 87, der mit der berühmten Stabilisierungsflosse am Heck ausgeliefert wurde. Mit geschlossenen Lufteinlassschutten wies ein Prototyp dieses Modells schon damals einen sagenhaft tiefen Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,244$ auf.

Kein Zweifel, die Firma Tatra war eine der fortschrittlichsten Automobilfirmen ihrer Zeit. Nur wurde der Kontakt zwischen Ost und West immer schwieriger und die Lage im eigenen Land immer auswegloser. Die leitenden Herren der Tatra-Werke gaben denn auch rechtzeitig bekannt, dass der neue 603 ausschliesslich den östlichen Funktionären vorbehalten bliebe – man scheute plötzlich den Kontakt zur westlichen Konkurrenz.

Tatra in der Vergangenheit

Die Geschichte der Tatra-Werke reicht bis in das Jahr 1897 zurück. Damals hiess die Firma noch Nesselsdorfer Wagenbaufabriks-Gesellschaft und lag auf österreichischem Gebiet. Nach dem ersten Weltkrieg fand sich das Städtchen Nesselsdorf plötzlich in der neugegründeten Tschechoslowakei wieder und hiess fortan Kopřivnice. Die Wagen bekamen den Namen Tatra. Schon seit den ersten Tagen war Hans Ledwinka die treibende Kraft bei den Konstruktionen. Aufgeschlossen für alle neuen Errungenschaften, brachte er Tatra zu Ruhm und Ehren. Seinen Bemühungen ist es zu verdanken, dass Tatra dank dem Bau von Stromlinienwagen schon 1934 zur fortschrittlichsten Automobilfirma avancierte. 1932 sprach Ledwinka mit dem Stromlinienpionier Paul Jaray und baute nach dessen Plänen den ersten Prototyp mit voll aerodynamischer Karosserie.

Ledwinka scheute sich von Anfang an nicht vor aussergewöhnlichem Karosseriedesign. So erhielten die neuen Tatra das ungewöhnliche Aussehen mit der Heckflosse, ein Element, welches die Tatra-Fahrzeuge in den späteren Jahren charakterisieren sollte. Diese vom Dach herunterragende



Aufsehenerregend: extrem strömungsgünstige Tatra-Karosserie



Im Stil der Zeit: Armaturenbrett mit viel Chromzierat

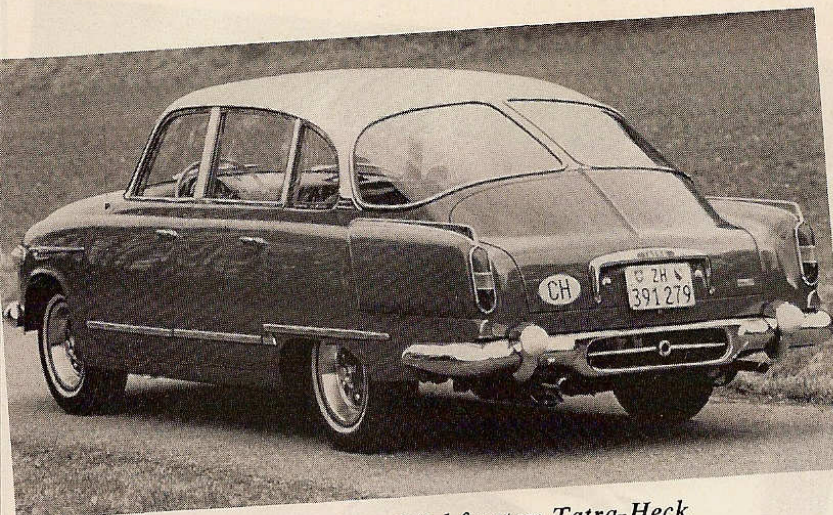


Einzigartig: Tatra-Front mit drei Scheinwerfern

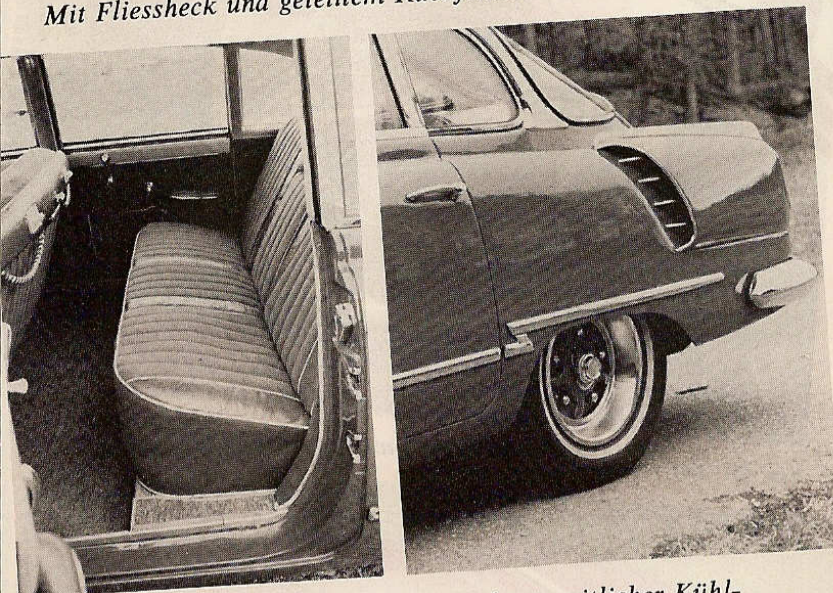
Flosse war vor allem aus Stabilisierungsgründen entstanden. Denn schon damals wussten die Aerodynamiker, dass mit der richtigen Führung des Luftstromes eine bedeutend bessere Richtungsstabilität des Fahrzeugs erreicht werden kann. Einen Schönheitsfehler hatte diese Konstruktion aller-

dings: Das Heckfenster musste kleinen Sehschlitzen weichen.

Nach dem Kriege erschienen die Typen 87 und der kleine Tatraplan, beide mit Heckflosse und ungewöhnlichen Karosserien. Sie sorgten trotz hohem Währungskurs für die nötigen Devi-



Mit Fliessheck und geteiltem Rückfenster: Tatra-Heck



Als Kopffreiheit noch kein Thema war: Tatra-Fond

Markant: seitlicher Kühlluft-Einlass

sen. Bis 1953 war der Tatra auch über den offiziellen Vertreter Ferdinand Schenk (Bern) in der Schweiz erhältlich. Dann wurde es ruhig um die tschechischen Limousinen. Man spezialisierte sich auf den Nutzfahrzeugbau, der auch heute noch den Namen Tatra in aller Welt vertritt. 1957 stand dann völlig unerwartet der neue 603 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt.

Der 603 wurde konsequent bis 1975 weiterentwickelt. Schliesslich entschlossen sich die Herren von Tatra für ein Nachfolgermodell mit zeitgemässer italienischer Karosserie. Der 613

entstand bei Vignale und wirkt im Vergleich zum Vorgänger gewöhnlich und bieder; das extravagante Tatra-Design ist verschwunden. Nur die den Fachmann faszinierende Technik, der im Heck eingebaute Achtzylinder-Motor mit Luftkühlung, ist geblieben.

Der Tatra ist nicht hecklastig

Eine Testfahrt in einem Tatra 603-1 von 1958 bewies, dass der Wagen nicht hecklastig ist, wie man es aufgrund der Konstruktion vermuten könnte. Bei voller Beladung fallen immerhin

46,5% des Gesamtgewichtes auf die Vorderachse und 53,5% auf die hintere Pendelachse. Diese für einen Wagen mit Heckmotor günstigen Werte wurden unter anderem dadurch erreicht, dass sowohl der Benzintank als auch die Batterie nach vorne wanderten. Auch das Reserverad liegt im Vorderteil, in einem speziellen Fach unterhalb der Stossstange, welches von innen entriegelt wird und jederzeit gut zugänglich ist. Der Achtzylinder-Motor wiegt dank Aluminiumlegierung des Kurbelgehäuses und der Zylinderköpfe nur 173 kg.

Dank der tiefliegenden vorderen Kurbellenkerachse wurde ein glattflächiger Kofferraum geschaffen, der viel Urlaubsgepäck aufnehmen kann. Für weitere Reiseutensilien findet sich hinter den Rücksitzen eine grosse Ablage. Im gross dimensionierten Innenraum wird sechs Personen bequem Platz geboten. Die beiden durchgehenden Sitzbänke bieten zwar keinerlei Seitenhalt, doch bewegt sich die Beinfreiheit in einer Grössenordnung, die auch von modernen Luxus-Reisewagen nicht erreicht wird. Beim 603 verzichtete man auf die charakteristische Heckflosse und zog stattdessen die hinteren Kotflügel um das Heck herum. Eine Lösung, die zwar der Stabilität zugute kam und auch dem Zeitgeschmack entsprach, dafür aber die Stromlinie unterbrach. Ein Tribut an die aerodynamische Form sind auch die seitwärts liegenden Luftschlitze für die Kühlung des Achtzylinders, die den Wagen zudem bulliger wirken lassen.

Dank der fehlenden Heckflosse erhielt der 603 zwei grosszügig dimensionierte Heckscheiben, die zusammen mit den grossen Seitenfenstern für einen lichtdurchfluteten Pavillon sorgen. Unkundige Fahrer werden anfangs einige Schwierigkeiten mit den Abmessungen des Fahrzeugs bekunden, denn

die Enden des über fünf Meter langen Tattras können nur erahnt werden. Die weissen Gummihörner an den Stossstangen sorgen jedoch dafür, dass der Tatra kleine Rempelen schadlos übersteht. Das auffallendste Merkmal stellen wohl die drei Frontlampen dar, die zusammengerückt unter einer gemeinsamen Streuglассscheibe liegen. Die mittlere Leuchte dient dabei als Breitstrahler und ist von der heutigen Zulassungsbehörde verboten.

René Bergers 603-1

In der Schweiz kennen die Besitzer und Liebhaber des aussergewöhnlichen tschechischen Wagens keine Probleme, denn in Hegnau steht die Werkstatt eines begeisterten Tatra-Fans, der keine Mühe scheut, einem Tatra-Freund zu helfen. René Berger umgibt sich

mit Tattras wie andere Leute mit antiken Möbeln – in seiner Wohnung stehen neben Modellautos, Büchern und Prospekten auch zahlreiche Trophäen, die er mit seinem 603-1 an verschiedenen Treffen gewonnen hat. Der Wagen selbst ist wohl einer der gepflegtesten Tattras in der Schweiz und ein einmaliges Sammlerstück. René Berger gilt als «Vater» der Tatra-Modelle in der Schweiz; neben seinem roten 603-1 stehen bei ihm ein 603-2, ein neuer 613 in Mattschwarz und ein noch unrestauriertes Vorkriegsmodell. Er kennt natürlich alle Tatra-Besitzer und kümmert sich um alles, was mit den magischen fünf Buchstaben im Zusammenhang steht.

Schon als Kind konnte er den Tatra-Konstruktionen nicht widerstehen und kam immer dann zu spät zur Schule, wenn eines der aerodynamischen Fahrzeuge seinen Weg kreuzte. Er musste – wie verzaubert – stehen-

Technische Daten

Motor:

8-Zylinder-V-Motor (90°), luftgeköhlt (2 Sauggebläse), hinten längs eingebaut, 2545 cm³, Bohrung x Hub = 75 x 72 mm, zentrale Nockenwelle (Kette), 5fach gelagerte Kurbelwelle, 2 Fallstromvergaser Jikov 30 SSOP, Verdichtung 6,5:1, Leistung 95 PS (69,5 kW) bei 5000/min, Literleistung 37,3 PS/Liter, Drehmoment 17,4 mkp (169 Nm) bei 3500/min

Fahrwerk und Getriebe:

Vorne: Kurbelachse mit Schraubenfedern, Stabilisator
Hinten: Einzelradaufhängung, Pendelachse mit Schraubenfedern

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, 4-Gang-Getriebe, Lenkradschaltung

Lenkung: Zahnstangenlenkung

Bremsen: Trommelbremsen (hydraulisch) vorne und hinten

Felgen: 4,5" x 15

Reifen: 6.7 - 15R 14

Dimensionen und Gewichte:

Länge 5,1 m, Breite 1,91 m, Höhe 1,53 m, Radstand 2,75 m, Leergewicht 1470 kg, Zuladung 490 kg, Leistungsgewicht 15,4 kg/PS, Tankvolumen 55 Liter

Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit 165 km/h

Verbrauch:

ca. 12-13 Liter

bleiben und das aussergewöhnliche Design und die Technik des Typs 87 bewundern. Auf dem Umweg über Tatra lernte er auch seine tschechische Frau kennen, so dass die Familie Berger zweisprachig ist, was den Kontakt mit dem Werk in Koprivnice natürlich erleichtert.

Zu seinem 603-1 hat René Berger eine besondere Beziehung. Es war das Auto, welches ihm zu seiner Selbständigkeit verhalf. Er verkaufte den früher preiswert erstandenen Wagen unter der Bedingung, ihn später zurückkaufen zu können, denn er brauchte Kapital für seine neugegründete Firma. Als das Geschäft florierte, kaufte er den Wagen wieder zurück und gibt ihn heute auch für einen Liebhaberpreis nicht mehr her.

Wer daraus schliesst, dass René Berger seinen Tatra nur für Ausstellungszwecke hegt und pflegt, sieht sich getäuscht. Wann immer möglich, wird der 603-1 ausgiebig gefahren – mit einer

Ausnahme: «Während den Wintermonaten bleibt der Wagen in der Garage,» meint Berger, was in Anbetracht der aussergewöhnlich gut erhaltenen Karosserie auch verständlich ist. Langstrecken-Fahrten wie beispielsweise eine Reise nach Spanien oder Paris sind jedoch keine Seltenheit. Aber auch bei kleineren Ausfahrten verlangt Ex-Motorradrennfahrer Berger seinem Fahrzeug einiges ab. Bei einer kurzen Demonstrationsfahrt zählten sanfte Drifts genauso zum Pflichtprogramm wie eine Kostprobe des vorzüglichen Federungskomforts. Zu diesem Zweck liess Berger den Tatra derart über einen Bahnübergang fliegen, dass man ernsthaft um das 25jährige Fahrwerk bangen musste. Die Bedenken waren jedoch umsonst: In souveräner Art und Weise bewältigten Berger und das Tatra-Fahrwerk auch diese Einlage. Bergers Kommentar nach der Landung: «Selbst die altbewährte Citroën-Federung würde hier Mühe bekunden.» Recht hat er! ■

Autozubehör

redo

von Renato Dotta
6743 Bodio

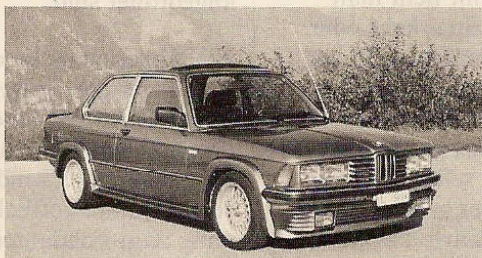
Tel. (092) 74 23 08

BMW 3er redo:

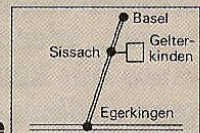
- Doppelscheinwerfergrill rechteckig komplett	748.-	- Heckblende BMW/Bavaria	148.-
- Frontspoiler	270.-	- Leichtmetallfelgen RG:	
- Frontsp. mit Scheinwerfer	490.-	- RGS 6Jx 13"	198.-
- Kotflügelverbr.	360.-	- RGB 6Jx 15"	238.-
- Schmutzleisten	330.-	- RGB 7Jx 15"	258.-
- Heckspoiler Bavaria	158.-	- Federn-Kit (4 cm tiefer) mit Koni-Sport	890.-

Leichtmetallfelgen, sportliche Lenkräder, Spoiler, Sportsitze und vieles andere Autozubehör sind für fast alle Wagen lieferbar.

Verlangen Sie unseren Prospekt.



Rückenschmerzen beim Autofahren -STOP- wir können helfen!



Besuchen Sie unseren Showraum oder

fordern Sie unseren Farbprospekt an!

scheel-mann-sitze



Autozubehör Kurt Buess, Mühlegasse 4

4460 Gelterkinden, Tel. (061) 99 19 19, Telex 966 144

COUPON

Senden Sie mir bitte Prospekte

Mein Fahrzeugtyp ist: _____

Name: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

3/83