

DAS MAGAZIN FÜR LIEBHABER EXKLUSIVER AUTOS

auto exklusiv



Ein Tatra im Alltag

**«Plastikpionier» US-Ford 1942
Porsche 911 Carrera 4 • Porsche-Carrera-Story
Autos im Deutschen Museum**

Wie der Zürcher René Berger
zu seinem tschechischen Riesen kam

Mister Tatra

Seit 30 Jahren hält René Berger der tschechischen Automarke Tatra die Treue. Schon als Primarschüler kam er jedesmal zu spät zur Schule, wenn eines jener extravaganten Gefährte seinen Weg kreuzte. Heute ist der Zürcher zweifellos die Adresse, wenn es ums Restaurieren der stromlinienförmigen Fahrzeuge geht. René Berger besitzt nicht nur einen der schönsten Tatra 603-1, sondern weiss als Markenspezialist auch viel Interessantes über die tschechischen Autos zu erzählen.



auto -Leser und ihre Autos
SCHWAB



René Berger und der weiss-rote 603-1 sind ein eingespieltes Team, in dem sich jeder auf den anderen verlassen kann. Das tschechische Ungetüm mit dem bunten V8 im Heck wird allerdings nicht geschont: «Ich nehme den Tatra auch regelmässig auf lange Reisen mit», schwärmt Berger, «der macht das nämlich genausogut wie ein modernes Auto.»



Text: Andreas Stöcklin
Fotos: Hopf, Stöcklin

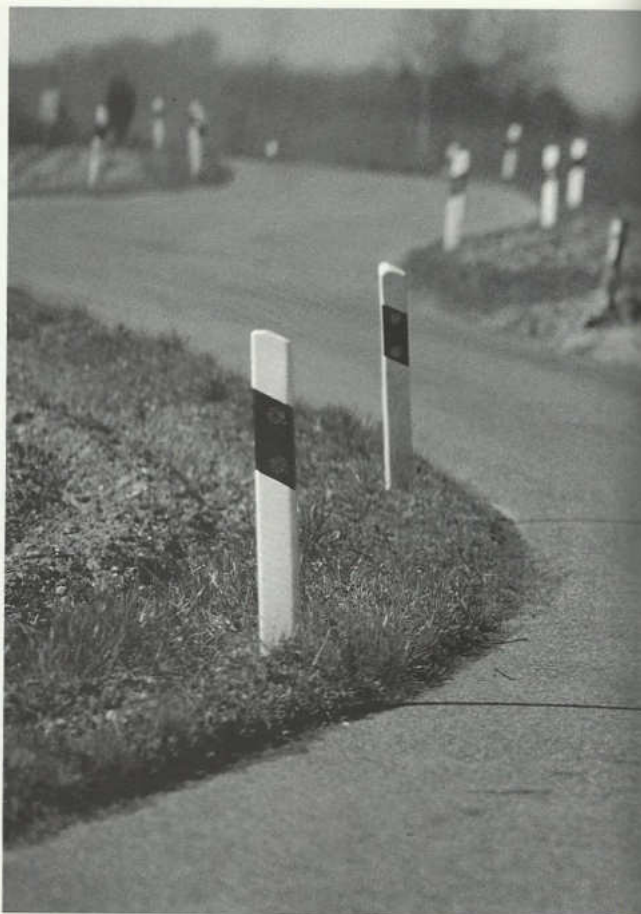
Berger kann sich genau erinnern: «Es war der Tatra eines Arztes, mit dem ich als Neunjähriger erstmals Bekanntschaft geschlossen habe — ein 87er mit der exotischen Stromlinienkarosserie und der berühmten Heckflosse.» Eine weit bessere Möglichkeit, sich mit den Tatras vertraut zu machen, bot sich Berger ein paar Jahre später. Damals, als seine Eltern ganz in die Nähe des Tatra-Importeurs zogen, war die Zeit des heranwachsenden Jünglings gekommen: Jede freie Minute widmete er fortan den Tatras.

Aber das Glück war leider nur von kurzer Dauer: «Aus beruflichen Gründen musste mein Vater den Wohnsitz bereits nach drei Jahren wieder von Bern nach Zürich verlegen. Und zu meinem Bedauern hat es dort in der ganzen Region nicht einen einzigen Tatra-Vertreter gegeben, bei dem ich die Lehre als Automechaniker hätte anfangen können.» Die Lehre machte Berger schliesslich in der damals noch einzigen Bugatti-Garage in der Schweiz — was schliesslich auch nicht ohne war. «Und als ich eines Tages von meinem Chef den Auftrag bekam, einen Kunden-Tatra des Typs 87 zu restaurieren, war ich als junger Bursche derart ergriffen, dass mir gleich die Tränen gekommen sind.»

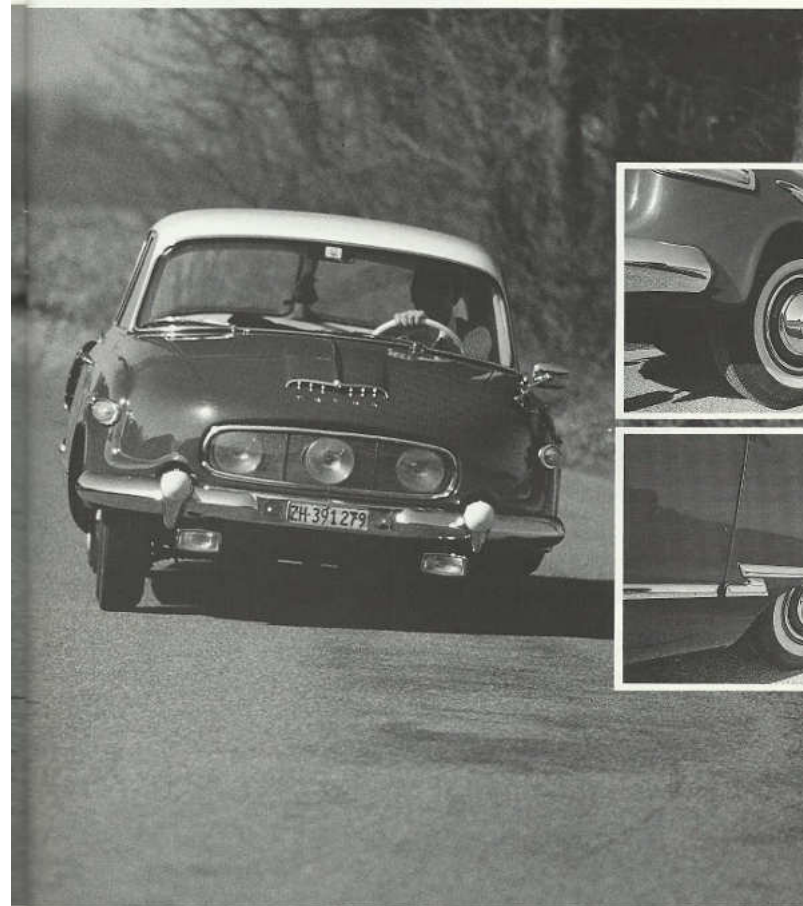
1959 erstand Berger den ersten Tatra, einen Tatra 603. Bis 1968 hat er sich zehn weiterer Tatra angenommen, das heisst, er hat die Autos zerlegt, Ersatzteile beschafft und sie wieder zusammengebaut. Und dann kam jener unerwartete Anruf von Ferdinand Schenk Junior, dem Sohn des früheren Importeurs: «Mein verstorbener Vater hinterlässt unter anderem einen Tatra 603-1 Baujahr '58, hätten Sie Interesse?» Das musste man Berger wahrlich nur einmal fragen, denn dieses Exemplar war nicht nur gut im Schuss, sondern auch sein Lieblings-Tatra.

Unverkäuflicher 603-1

Zu seinem 603-1 hat Berger eine besondere Beziehung. Wegen der Gründung einer eigenen Firma war der Zürcher ge-



Demonstration der Strassenlage: Berger dirigiert den 603-1 auch im Eilzugstempo mit der Gelassenheit eines Nobelauffuehrens durchs Kurvenlabyrinth. Interessantes Detail: Das Reserverad ist in einem separaten Fach unter dem Wagenbug untergebracht.



Auch in der Aerodynamik war der eigenwillige Tatra seiner Zeit voraus. Die fliesendweichen Formen der Karosserie vollbrachten damals ein kleines Wunder: Mit 95 PS war der Eineinhalbtonner 165 km/h schnell!

zwungen, den Tatra schon nach kurzer Zeit wieder zu verkaufen. Doch das Geschäft florierte bald, und sein Lieblingsgefährt stand ebenso bald wieder in seiner Werkstatt. Und von jenem Moment an stand fest: «Dieses Auto gebe ich nicht mehr aus der Hand, auch für einen Liebhaberpreis nicht!» Dieser Vorsatz wurde noch verstärkt, als ihm in diesem Jahr ein überaus verlockendes Angebot gemacht wurde, so dass Berger sogar einige Nächte nicht mehr schlafen konnte. Wer nun glaubt, dass René Berger seinen Tatra nur für Ausstellungszwecke hegt und pflegt, sieht sich getäuscht. Wann immer möglich, wird der Tatra ausgiebig gefahren — mit einer Ausnah-



me: Während der Wintermonate bleibt der Wagen in der Garage. Verständlich, bedenkt man die ausserordentlich gut erhaltene Karosserie. «Der Lack ist immerhin zehn Jahre alt und glänzt noch fast wie am ersten Tag», bemerkt Berger mit berechtigtem Stolz.

Es sind nicht nur kurze Strecken, die Berger mit seinem Tatra unter die Räder nimmt. Sogar Fahrten in die Tschechoslowakei hat es schon gegeben. Über seine Liebe zu Tatra lernte Berger auch seine Frau kennen: «Das hat den Vorteil, dass meine Familie nun zweisprachig ist, was den Kontakt zum Werk in Koprivnice natürlich erleichtert.» Schliesslich wird zwischen dem Schweizer und

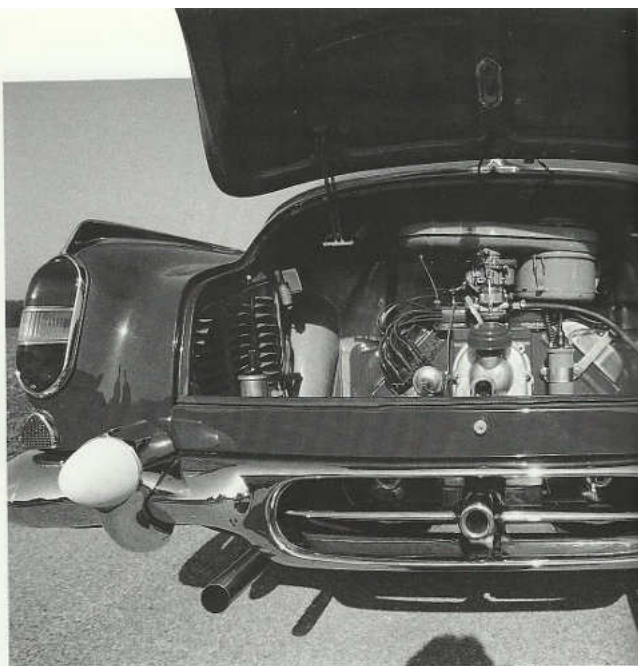
dem Tatra-Werk regelmässig kommuniziert, wodurch Berger zu einem wohl einmaligen Tatra-Wissen gekommen ist. Selbst für Ferienfahrten nach Frankreich und Spanien zieht es René Berger vor, mit dem Tatra zu reisen: «Der enorme Platz im Innenraum, die Federung, die beinahe so schluckfähig wie die von Citroën ist, und die bemerkenswerte Aerodynamik, die den Verbrauch der luftgekühlten V8-Maschine in Grenzen hält, sind Gründe, weshalb ich mit dem Tatra genausogut bedient bin wie mit einem neuzeitlichen Automobil.»

Der Zeit voraus

In der Tat war der Tatra 603, der 1957 eigentlich völlig unerwartet erstmals der Weltöffentlichkeit vorgestellt wurde, seiner Zeit weit voraus. Die Karosserie beispielsweise wirkte im Gegensatz zur Konkurrenz nicht kastenförmig oder klobig, sondern rund und geschmeidig, beinahe etwas futuristisch. Aber auch mit seiner souveränen Strassenlage war der Tatra seinen Konkurrenten klar überlegen. Er ermöglichte nicht nur erstaunliche Kurvengeschwindigkeiten, sondern fühlte sich trotz seiner imposanten Grösse auch erstaunlich handlich an. Und der V8-Motor? Die für damalige Verhältnisse äusserst moderne Aluminiumkonstruktion verrichtete ihre Arbeit verblüffend ruhig, war nicht durstig und verwöhnte mit hoher Laufkultur.

Ein typisches 603-Merkmal sind die zusammengedrückten und unter einer gemeinsamen Streuglasscheibe liegenden drei Frontleuchten. Allerdings dient die mittlere Leuchte, ein Breitstrahler, heute nur noch der Zierde, da sie von Gesetzes wegen nicht zugelassen ist. Berger: «Ein Grund, weshalb ich die nicht sonderlich attraktiven Zusatzscheinwerfer montieren musste. Das Serienlicht wäre auf meinen langen Reisen klar zu schwach.»

Statt der Heckflosse, welche beim Vorgänger-Typ 87 die Sicht nach hinten stark einschränkte, kamen Tatra-Fahrer beim 603 in den Genuss einer zwar geteilten, dafür um so grösseren Heckscheibe. Trotzdem kann das Ende der über fünf Meter langen Limousine nur erahnt werden. Deshalb sind die Stossstangen mit Gummipuffern besetzt, die kleinere Rempelen aushalten sollen. Mehr Freude als am Parkieren hat Berger ohnehin am Fahren: «Ich fahre fürs



Der von zwei Sauggebläsen luftgekühlte 2,5-Liter ist ein wahres Prachtstück. Berger freut sich über den weichen, kultivierten Lauf und schätzt auch den kraftvoll-bulligen Antritt. Den Benzinverbrauch bügelt die gute Aerodynamik wieder gerade, so dass der 55-Liter-Tank nicht allzuoft gefüllt werden muss.

Leben gerne mit dem Tatra und habe bis heute noch nie genug davon bekommen. Und wenn ich Lust habe, kann ich mit dem Tatra auch sehr gut schnell fahren; das Auto macht dabei wirklich Spass. Die kurze Fahrt mit Berger und dem Tatra wurde für den Autor jedenfalls zu einem eindrucksvollen Erlebnis.

Verspieltes Interieur

Schon das Raumgefühl im 603-1 ist wirklich etwas Besonderes. Die grosse durchgezogene Sitzbank vorne, auf der ohne weiteres drei Personen bequem Platz finden, und die konkurrenzlose



ger den Tatra bei Bedarf gekonnt fliegen lässt.

Bei seiner Demonstrationsfahrt zählten sanfte und ruhig angesetzte Drifts mit dem tschechischen Riesen genauso zum Programm wie Kostproben der vorzüglichen Tatra-Federung. Und als dann jene tückische Bergabpassage kam, suchte der Autor krampfhaft nach einer Festhaltungsmöglichkeit.

Auf die bange Frage, wie es denn mit Sicherheitsgurten stehe und ob die Bremsanlage auch wirklich halten würde, lächelte Berger. «Sicherheitsgurten mag ich nicht. Ich bin froh, dass ich wenigstens im Tatra keine tragen muss. Und wegen der Bremsen: Die Trommeln sind natürlich nicht sehr standfest. Aber dafür gibt es ein Zweikreisystem — für die damalige Zeit sehr fortschrittlich.» Jedenfalls brachte Berger den 603 unten sicher zum Stehen und bemerkte: «Jetzt sind sie doch etwas warm geworden. Ich muss ihnen erst mal eine Verschnaupause gönnen!»



Das Weitwinkelobjektiv mag etwas übertreiben, aber auf der Tatra-Rücksitzbank fühlt man sich tatsächlich etwas klein. Das Armaturenbrett im Jukeboxstil der Zeit: Chrom, wo man hinschaut, ein riesiges Plastiklenkrad und hübsch verstreute Knöpfe für Eingeweihte.

Kopf- und Beinfreiheit hinten schaffen ungewöhnlich viel Bewegungsraum. Im Stil der Zeit präsentiert sich das Armaturenbrett: Viel Chromzierat und zahlreiche, willkürlich platzierte Knöpfe, Hebel und Schalterchen strahlen heute etwas Liebesvolles, Verspieltes aus.

Einmal unterwegs, benimmt sich der Tatra auch für heutiges Autoempfinden erstaunlich gesittet. Der Achtzylinder sitzt zwar im Heck, sein leichtes Gewicht macht den Tatra aber keineswegs hecklastig. Der 2,5-Liter wird nie unangenehm laut und wirkt mit seinen 95 PS und dem vollen Drehmoment erstaunlich munter. Verblüfft waren wir aber vor allem darüber, wie «ae»-Leser Ber-

Technische Daten

Tatra 603-1

Motor: Hinten längs eingebauter Heckmotor, 8 Zylinder in V 90°, Bohrung Hub — 75 x 72 mm, 2545 cm³, Verdichtung 6,5:1, Leistung 69,5 kW (95 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 169 Nm (17,4 mkgp) bei 3500/min.

1 zentrale Nockenwelle (Kette), Leichtmetall-Zylinderköpfe und -block, 5fach gelagerte Kurbelwelle, 2 Fallstromvergaser Jikov 30 SSOP.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, 4-Gang-Getriebe, Lenkradschaltung.

Fahrgestell: Vorne Kurbelachse mit Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung, Pendelachse mit Schraubenfedern.

4-Rad-Trommelbremsen (hydraulisch), Zahnstangenlenkung, Treibstofftank 55 Liter, Reifen 6.70-15, Felgen 4.5 x 15".

Abmessungen und Gewichte: Radstand 2,75 m, Spur 148,5/140 cm, Bodenfreiheit 20 cm, Länge 5,10 m, Breite 1,91 m, Höhe 1,53 m, Leergewicht 1470 kg, Zuladung 490 kg, Leistungsgewicht 15,4 kg/PS.

Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 165 km/h (Werksangabe), Verbrauch: ca. 12 bis 13 Liter.

