## Tag der Phantome

TATILA TREFFER IN MATTER

Es fehlten: Regen, Nebel, Dämmerung und die Gischtfontänen einer Autobahn im Schwefelgelb. Aber sonst waren alle da, bunte flatternde Fähnchen im Salzkammergut.

atra ist eine große

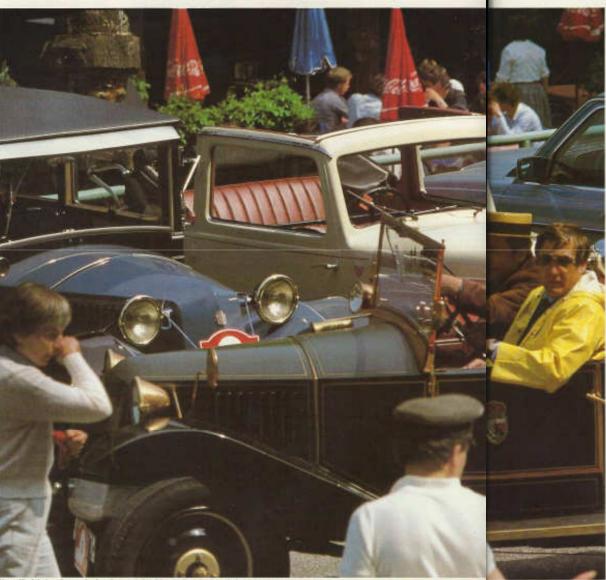
Zitatenschatz, aus dem mehr zu lemen ist als die Vokabeln der Modellbezeichnungen: Tatra unterrichtet uns in den Tugenden klarer Lösungen, folgerichtiger Verbesserungen, kühner Erneuerungen und darin, wie man konsequant einen eigenen Weg ver-

Möglichkeiten zu werden. Tatra hat andere Sprachen beeinflußt, Wortstämme finden sich wieder, Sprachverwandtschaften haben sich gebildet und waiterentwickeit. Und über das Technisch-

verschiedene Empfindungen in

es nur den Dingen gelingt, die aus unserer Wahrnehmung in eine überhöhung hineingestaubt sind als Wolke von Mythos und unbestimmter Für mich zum Beispiel ist Tatra eine regennasse Autobahn, auf der sich ein schwarzer Buckel mit Schwertflosse die Überholspur entlangsaugt. Ein König der Phantome mit sprühender Nebelschleppe. Und wer fährt solche Autos? Jene Leute sehen die Welt doch gewiß anders als solche, die noch nie in einem Tatra gesessen sind, Ich stelle mir vor, daß es einen Menschen prägt, wenn er sein halbes Leben lang in Tatras unterwegs war, Möglicherweise kauft er beim Bäcker keine runden Semmeln mehr, sondem die Weckerln mit dem gerodynamischen Doppelstromkörper, System Jaray.

TEXT: DAVID STARETZ, FOTOS: LOIS LAMMERHUBER



Ignaz Schustala einen Betrieb zur Erzeugung von Kutschen gründete. Was folgt, liegt als fünf-zehn-Seiten-Manuskript in unserer Lade für zu lange geratene Geschichten. Wer sich für die Tatra-Historie genau

Es könnte nun der Eindruck

entstehen. Tatra habe immer

nur Autos wie Fische gebaut.

als der ausgelernte Sattler,

Wagenbauer und Lackierer

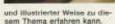
Aber die Vorgeschichte Tatras beginnt schon in der

Mitte des vorigen Jahrhunderts,

interessiert, findet in Wolfgang Schmarbecks Buch "Tatra" alles, was er in gesammetter







Ein Name kommt immer wieder darin vor, der auch dem aufgeschlossenen Laien bekannt vorkommen wird: Ledwinks. Ingenieur Hans Ledwinka prägte die Marke zu einer Zeit, als es genialen Technikern noch möglich war, mit persönlichem Zugriff und persönlicher Verantwortung Erfolg oder Millerfolg einer Unternehmung zu

Ing. Ledwinka hatte stets einen guten Zugriff, das zeigte sich bereits beim ersten Erfolgsmodell, dem Tvp 11 von 1923. Sein bichnisches Grund-



Hans Ledwinkas erster großer Wurf: Der revolutionare Tatra-11-Motor mit zwei luftgekühlten Zylindern in Boxeranordnung. Er leistete damals (1923) 12 PS

Einst fünf Jahre lang als Jagdwagen im Dienst des Grafen Schwarzenberg, hat dieser Typ 52 in Herrn Swoboda aus Aussig a. d. Elbe einen eidenschaftlichen Restaurator gefunden



in Auto wie eine Stramschnelle: Der Totropiun





Im Tetra 87: Viei zartes Chrom und dezente Lenkrodspeichen mit Krawattennadels. Das große Verbild affer Autodrum-Autos: Der Tatra 603 mit luftgekühlten Vü-Moter im Heck und viel Verlegenhelt om Bug

Die Passagiere waren wie von einem Kokon umhüllt, die Fenster relativ klein, von der hohen Karosserieflanke beengt.



ing. Steichen aus Luxemburg. Besitzer zweier Hinterachsen

Nonempti warshe bite sta shim hoseligen (unbedeutenden) Model-len bedrehelten: Zontralrohrnatmen, unalthängige fladauf-hängung, hittpositriter Motor. Dar soll damate noch vorier, halte zwei Zylinder, 12 PS und das murkante Teckem einer Witmaschine. Manche sages each, or kingths wis ein Tep-pichpracker. Er halls halt eine Art Haushaltogeräusch, so nder se.

Liftkilking war damats so

beliebt, well wannerpokithto Materia technisch noch nicht reif waren, or geb ständig thermostationine Problems and Uneighthethen.

Leftgeköhlte Motores het-terraber den Nachteil, daß sie sets faut Befon (well els nicht mit Kühtfüssigkeit ummentett waren und ihren Lärre each. dazu mit dem Fahrtwind nach nimes su den Passagieren

Am dimer Oberingung her-

aus entideed day Princip deslufigekühlten Hockmotors, den Ledwinka zu Beginn der desilliger Jahre in Prototypen ein-baute. Er unterheit alch uit roll somer guten Bekannten Fordinand Porsche darüber, so ist es such kein Wender, dall Porschoo erste Volkswages-Vorläufer starke Ahniichkeit mit Ledwinkas Prototypen haiten. Als Lectelnics eleved darauf segesprochen wurde, winkte er ab: "Es iet nämlich

so: Eineul schaut der Poroche. you get obeas sb, rakcheluns wieder ich von ihm."

Zusamman mit saknem Sohn Ermit (dar, inzwischem SC)ährig, kein ermitigasehmenden Tetra-Troffen ausläßt) entwickeite Ledwinka einen groden Vö-Motor, lutigekähit natürlich, mit dem er die Heckmolor-idee walerführen wolte.

Dus tot or auf nehr mutige und konnequente Weite: Sein: Tatra 77, der im Mitzr 1934

vorgestellt wurde, war der erste seriengefertigte Stromlinienwagen der Welt, ein schwarzer Riese, der mit nur 60 PS 150 km/h schnell war. Der Fahrer saß, flankiert von Beifahrern, in der Fahrzeugmitte, auf den Rücksitzen war noch Platz für weitere drei Personen.

1937 rutschte die Stromlinie auch in die Mittelklasse, der Typ hieß Tatra 97, hatte einen neuen Heckboxer (OHC) mit 40 PS aus vier Zylindern, was ihm immerhin 130 km/h Spitze ermöglichte.

Im selben Jahr war der Typ 87 erschienen, ein windkanalgeformter 75-PS-Wagen, dem man einen cw-Beiwert von 0,31 zuschrieb. (Das entspricht ziemlich genau dem Audi 100, damals blieb so ein Wert aber bislang Versuchsfahrzeugen vorbehalten.)

Die Tropfenformen besaßen damals eine mächtige, unheimliche Ausstrahlung, die durch die meist schwarze Lackierung gesteigert wurde. Die Passagiere waren wie von einem Kokon umhüllt, die Fenster relativ klein, von der hohen Karosserieflanke beengt. Rückfenster fielen ganz aus oder wurden zu Bullaugen degradiert. Lange Radstände und

lange Überhänge schafften bessere Aerodynamik ("Länge läuft", sagen auch die Bootsbauer), die äußere Unterscheidbarkeit von Motor- und Passagierraum ging verloren, was den Wagen undurchschaubarer machte. Die Räder versanken unter den Karosserien wie unter einer weichen Tuchent.

Der Wegfall eines Kühlergrills ermöglichte zwar erst die konsequente Anwendung aerodynamischer Konzepte (die in den Grundzügen von Jaray entwickelt worden waren), man war sich aber unschlüssig darüber, was mit dem Bug stylistisch geschehen sollte. Man pflanzte einen Breitstrahler mitten auf die Nase oder schnitt ein paar zaghafte Luftschlitze hinein, wie das beim Nachkriegsmodell Tatraplan geschah. Bei den späten Modellen (der Tatra 603 wurde bis 1968 gebaut) behalf man sich mit einer Menge Chrom, das um die Doppelscheinwerfer gewunden wurde.

Mattsee ist eine kleine saubere Fremdenverkehrsgemeinde nordöstlich von Salzburg und liegt am gleichnamigen See. Hier ist der Sitz des Österreichischen Club der Tatra-Freunde. Dieser Club hat alles, was ein funktionierendes, selbstbefruchtendes Gefüge korrespondierender Begeisterung ausmacht:

☐ Einen rührigen Präsidenten. Dr. Düring ist der Sohn des ehemaligen Tatra-Werksphotographen, besitzt selbst sechs Tatras und organisiert jedes Jahr das internationale Tatra-Treffen in Mattsee.

☐ Einen prominenten Vizepräsidenten. Dipl.-Ing. Dr. Erich Ledwinka ist der vorhin erwähnte Sohn, der 1950 die Versuchsabteilung für Lkw, Traktoren und Dieselmotoren in Steyr leitete und fünf Jahre später die Fahrzeugentwicklung in Graz übernahm. Dort arbeitete er am kleinen Puch 500/650 und an den Geländewagen Haflinger und Pinzgauer.

☐ Eine Clubzeitung, in der sich Tatra-Historie, Aufsätze über die letzten Clubausflüge ins Tatra-Museum von Koprivnice, Spezial-Firmeninserate und Hinweise wie diese finden: "Die Firma Semperit beabsichtigt eine Neuauflage der Reifendimension 5.50 × 16" wenn sich genügend Käufer fix melden."

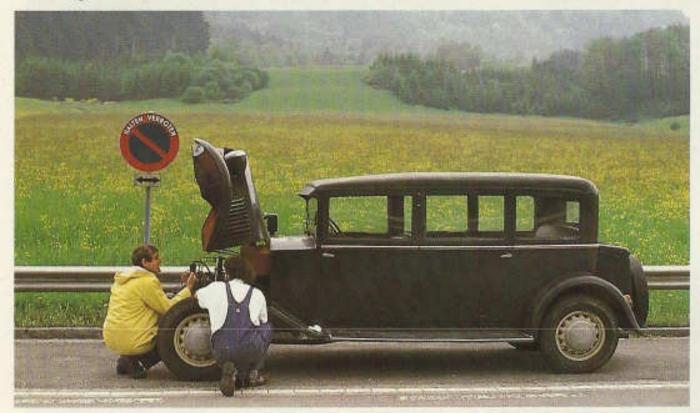
☐ 135 Mitglieder aus Österreich, Deutschland, Schweiz, Luxemburg, Frankreich, Schweden, Belgien, Norwegen, England, Schottland und USA. Es gibt auch korrespondierende tschechische Freunde, die dem Gedanken eines Auflebenlassens von Automobilgeschichte wohl am engsten verbunden sind. Wenn sie sich auf die 400-km-Reise begeben, so hat das immer noch eine Art Expeditionscharakter. Jede Ankunft ist ein Sieg.

Jeder Autoclub läßt sich genau charakterisieren, weil alle Clubtreffen ziemlich ähnlich ablaufen. Man kann also die Teilnehmer bei den immerwiederkehrenden Situationen des Begrüßens, Autopflegens, Abendzusammensitzens, Übersautoredens beobachten.

Das Tatra-Völkchen zeigt sich seriös, hängt keinen aufflackernden Moden nach, kreischt spätabends nicht exzessiv an der Hotelbar, pflegt seine Autos entweder gar nicht (was alt ist, soll alt aussehen, jede Schramme ist hart erlebt) oder fürsorglich, aber nicht in jener fieberhaften Hektik, wie man sie vor Schönheitsbewerben schweizerischer oder amerikanischer Autoclubs beobachten kann.

Tatra-Fahrer sind hart zu sich: Ing. Steichen, Seniormitglied aus Luxemburg und Erstbesitzer seines grün-silbernen
Tatraplan, erzählt mir die Geschichte einer Tatra-Reservehinterachse, die — wenn ich
recht verstand — voraus-

wurden zu Bullaugen degradiert, Lange Radstände und Österreichischen Club der Tatra-Freunde, Dieser Club hat 135 Mitglieder aus Österreich, Deutschland, Schweiz,



Wie eine Schnur mit bunten Fähnchen flatterte der Konvoi durch das Salzkammergut



Tatra-Fahrer sind hart zu sich: Ing. Steichen, Seniormitglied aus Luxemburg und Erstbesitzer seines grün-silbernen Tatraplan, erzählt mir die Geschichte einer Tatra-Reservehinterachse, die - wenn ich recht verstand - vorausschauend am Beginn einer langen Reise gekauft worden war, aber dann nie eingebaut werden mußte. Die Geschichte gipfelt darin, daß diese Hinterachse jetzt über dem Bett des alten Herrn hängt, "Wenn alles so hält wie die Hinterachse", sagt er, "dann kann ich ruhig schlafen." Damit meint er wohl beide Achsen.

Tatra-Fahrer sind hart gegeneinander: Der stiernackige Vermirovsky, Sohn des berühmten Tatra-Rennfahrers. und Erich Ledwinka stehen bekümmert vor einem Vorkriegs-Tatra. Ledwinka sagt zum Besitzer: "Die Reifendimension ist zu groß, das geht auf Kosten der Kupplung." Vermirovsky dreht sich mit hängendem Kinn resignierend weg - er dreht sich so mächtig um wie fünf Leute gleichzeitig. Ledwinka folgt ihm als Nummer sechs des eisigen Bedauerns, Der Autobesitzer ist gesellschaftlich erledigt.

Wie eine Schnur mit bunten Fähnchen flatterte der Konvol durch das Salzkammergut Richtung Wolfgangsee, hintennach ein gelbes Auto: Der Pannendienst, Für ihn war es ein besonders langweiliger Tag: Erstens machte er sich nichts aus alten Autos, zweltens wurden sie nicht einmal kaputt.