



**Tatra  
603**

**Oberklasse  
aus dem  
Ostblock**

*Stromlinienexot aus Tschechien*

# Zurück in die Zukunft!

**1960: In Dresden läuft „Der schweigende Stern“, der erste Weltraum-Film der DEFA. Die Zuschauer sind nach Vorstellungsende noch im Weltraumrausch, da begegnet ihnen ein Fahrzeug, das just aus dieser Zukunftswelt zu kommen scheint. Es ist ein Tatra 603, der als Klassiker immer populärer wird.**

Der 603 wirkt wie ein schwarzes, stromlinienförmiges Schlachtschiff von fünf Metern Länge. Vorne drei Scheinwerfer, hinten das ausladende Fließheck mit riesiger, geteilter Heckscheibe und angedeuteten Heckflossen. Das Motorengeräusch erinnert an die soeben im Kino erlebten Raketenantriebe des Raumschiffs: ein dumpfes Grollen, das von einem heiseren Fauchen überlagert wird. „Ein Bonzen-Tatra“, meldet sich ein Kenner zu Wort: Diese Luxuslimousine aus den traditionsreichen tschechischen Tatra-Werken war als Neufahrzeug für Normalsterbliche kaum käuflich zu erwerben. Sie wurde hauptsächlich an Inhaber gehobener Positionen in Politik und Planwirtschaft verteilt. Entsprechend selten waren sie zu sehen. Im Laufe der Zeit gelangten etliche der aus dem Staatsdienst ausgemusterten Tatras auch in Privat-hand.

## Seiner Zeit voraus

Technisch entsprach der futuristische Eindruck durchaus den Tatsachen: Dieses Automobil war in vielerlei Hinsicht seiner Zeit voraus. So besaß es eine der aerodynamisch ausgefeiltesten Karosserien mit einem Cw-Wert, der sich auch heute noch sehen lassen kann. Der Motor saß im Heck, es war ein luftgekühlter V8 mit 2.545 Kubikzentimetern Hubraum und für damals stolzen 95 PS – daher das Fauchen, das von den beiden

Gebläsen herrührt, eins für jede Zylinderreihe. Mit Normalbenzin versorgt wird der V8 über zwei tschechische Jikov-Vergaser. Die Verbrauchswerte schwanken zwischen zehn und 15 Litern, also durchaus moderat für einen 50 Jahre alten 1,5-Tonner mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern.

## Wer hat's erfunden?

Das Konzept des luftgekühlten Heckmotors im VW wird zwar oft Ferdinand Porsche zugeschrieben, stammt aber wohl eher vom Tatra-Chefkonstrukteur Hans Ledwinka, der mit Porsche befreundet war. Der Tatra Typ 570, den man im Ta-

tra-Museum in Kopivnice (ehemals Nesselsdorf) sehen kann, ist dem Käfer erstaunlich ähnlich: abgerundete Karosserie, luftgekühlter Zweizylinder-Boxer im Heck, Pendelachse hinten. Es ist sicher kein Zufall, dass VW sich nach dem Zweiten Weltkrieg mit Tatra, der viertältesten Autofabrik der Welt, außergerichtlich auf eine Schadensersatzzahlung von drei Millionen D-Mark für diverse Patentrechte einigte. Von VW wird das aus verständlichen Gründen nicht an die große Glocke gehängt.

## Technisches Highlight im Ostblock

Im Westen war diese Luxuslimousine nahezu unbekannt, da sie im Ostblock nicht für private Autokäufer verfügbar war und im kapitalistischen Ausland nie offiziell angeboten wurde. Wer kurz nach der Wende Geld in der Tasche hatte, konnte einen Tatra, dessen Restauration lohnend erschien, für kleines Geld erwerben. Diese Zeiten sind vorbei.

Von den über 20.000 Exemplaren des Tatra 603 sind die meisten inzwischen weggerostet oder verschrottet worden. Restaurierungskosten von über 40.000 Euro sind nicht ungewöhnlich und durch den Verkauf kaum wieder hereinzubekommen.

Die Fahrzeuge wechseln also heute, wie man vom deutschen Tatra-Register erfahren kann, nur noch selten die Besitzer. Vor allem die erste Bau-



**Das Armaturenbrett im Stil der 50er wurde während der Bauzeit nur wenig verändert.**



**Avantgarde:** Einen luftgekühlten V8 mit 2,5 Litern Hubraum im Heck einer Oberklasse-Limousine, das gibt es in keinem anderen Auto der Welt.



**Bis 1962 hatte der 603 drei Frontscheinwerfer und war nur für die politische und wirtschaftliche Elite im Ostblock gedacht.**

reihe des 603 mit den drei Frontscheinwerfern ist sehr gefragt und praktisch nicht mehr zu bekommen.

### Geräumiges Vergnügen: Reisen im 603

Das Fahren im Tatra 603 ist eine erfreuliche Sache, wenn man es gemütlich angehen lässt und die Straße trocken ist. Sechs Personen finden auf weichen, durchgehenden Sitzbänken ausreichend Platz und werden weich gefedert durch die Landschaft geschaukelt. Das Geräusch des Heckmotors hält sich innen vornehmer zurück als außen. Die Rundumsicht durch die großzügigen Fensterflächen erinnert an die Amsterdamer Stadtrundfahrtsboote. So kann man es auch über lange Strecken gut aushalten, besonders wenn die Strecke nicht allzu kurvig ist. Ist die Straße

nass oder gar verschneit, braucht der Tatra mit seinem hinter der Hinterachse liegenden, um die 200 Kilogramm schweren V8 einen erfahrenen Chauffeur. Schnell wird man sonst auf glatter Fahrbahn vom eigenen Heck überholt.

### Spötter übersetzten die Typbezeichnung als: Platz für 6, Komfort für 0, 3 Mann zum Schieben.

Die Lenkung mit dem großen Lenkrad ist trotz fehlender Servolenkung relativ leichtgängig und gibt dem Fahrer das Gefühl, eher Steuermann denn Chauffeur zu sein. Ist der vordere Kofferraum mit schwerem Gepäck beladen, erfordert das Einparken allerdings mehr Bizeps. Geschaltet wird das Vierganggetriebe über einen filigranen Schalthebel am Lenkrad. Allerdings ist der Weg des Schaltgestänges vom Lenkrad bis zum Getriebe einigermaßen abenteuerlich: Erst geht es parallel zur Lenksäule schräg nach vorne und von da etwa drei Meter nach hinten zum Getriebe. Die Gelenke und Verbindungen auf diesem Weg müssen sorgsam eingestellt und gepflegt werden, sonst ist der Gangwechsel kaum noch möglich. Man hört von Tatra-Fahrern, dass man wie in alten Lkws mit unsynchronisierten Getrieben mit Zwischenkuppeln und Zwischengas schalten sollte. Andere 603-Besitzer halten das für Unsinn, denn wenn das lange Gestänge spielfrei funktioniert, soll das Schalten butterweich gehen. Wir würden die Schaltzeremonie gern in Kauf nehmen, allein schon deshalb, weil es wenige Autos gibt, die so viele bewundernde und fragende Blicke auf sich ziehen.

### Fidel Castro hat auch einen

Wer einen Tatra 603 sucht, wird am ehesten in Tschechien fündig. Hier gibt es naturgemäß auch die meisten Werkstätten, die sich mit Tattras auskennen und wissen, wo die immer knapper werdenden Teile zu bekommen sind. Übrigens: Auch auf Kuba soll es noch einen geben, in der Garage von Fidel Castro. Wer das Glück hat, einen gut erhaltenen Tatra 2-603 zu finden, also den mit vier Frontscheinwerfern, muss vor allem auf Rost achten:

Trotz Blech in solider Stärke kann auch beim Tatra 603 Rost an der Unterseite zum Problem werden. So sammelt sich der feuchte Moder in

den Domen der hinteren Radaufhängung, wo es mit dem Schweißen schwierig wird. Gefährdet sind auch die Schwellen und die Böden, deren Zustand sich beurteilen lässt, wenn man von innen den Teppich abhebt. Unterhalb der Rückbank sind die Längslenker der Hinterachse befestigt. Wenn die herausbrechen, lässt sich das Auto nicht einmal mehr schieben. Reparaturbleche

sind kaum noch zu bekommen, man braucht also einen guten Karoseriespengler, der die fehlenden Teile nachmodelliert, und das kann teuer werden.

Der zweite Punkt, auf den man achten muss, sind die Anbauteile: Zierleisten, Türgriffe, Lampen sind kaum noch zu bekommen. Auch die Scheibenrahmen sollten möglichst komplett sein. Nachfertigungen sind zwar erhältlich, gehen aber ordentlich ins Geld. Mechanische Teile wie Motor und Getriebe sind vergleichsweise unproblematisch. Erstens, weil sie sehr robust sind und sich fast alles reparieren lässt, und zweitens, weil es noch Ersatzteile gibt. Gehen Sie aber davon aus, dass eine Tatra-Restaurierung vor allem durch die Ersatzteilbeschaffung viel Zeit in Anspruch nimmt.

Ist der 603 dann schließlich fahrbereit, braucht er weiterhin viel Zuwendung, aber genau dafür lieben wir sie ja, die alten Karossen. Nicht nur wir brauchen sie, sondern sie brauchen auch uns.

*Wolf Bruns* 🐾

## TECHNISCHE DATEN

|                             |                                                                                                                               |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Modell</b>               | <b>Tatra 603</b>                                                                                                              |
| <b>Karosserie</b>           | Viertürige Limousine mit selbst tragender Karosserie                                                                          |
| <b>Motor</b>                | V8-Motor im Heck, oben liegende Nockenwellen, luftgekühlt                                                                     |
| <b>Hubraum (ccm)</b>        | 2.545, ab 1962: 2.474                                                                                                         |
| <b>Leistung (PS)</b>        | 95 bis 105                                                                                                                    |
| <b>V-Max (km/h)</b>         | 165–170                                                                                                                       |
| <b>Getriebe</b>             | Viergang synchronisiert, Lenkradschaltung                                                                                     |
| <b>Fahrwerk vorne</b>       | Federbeine an Kurbelarmen                                                                                                     |
| <b>Fahrwerk hinten</b>      | Pendelachse mit Längslenker, Schraubenfedern und Stoßdämpfern                                                                 |
| <b>Bremsen</b>              | Trommeln bis 1966, ab 1967 Scheiben                                                                                           |
| <b>Reifen</b>               | 6,70 x 15, ab 1967 185/15 bzw. 185 HR 15                                                                                      |
| <b>Masse L x B x H (mm)</b> | 4.975 x 1.895 x 1.530                                                                                                         |
| <b>Radstand (mm)</b>        | 2.750                                                                                                                         |
| <b>Spurweite v/h (mm)</b>   | 1.485/1.400                                                                                                                   |
| <b>Gewicht leer (kg)</b>    | 1.470                                                                                                                         |
| <b>Bauzeit</b>              | 1956–1975                                                                                                                     |
| <b>Stückzahlen</b>          | über 20.000 (alle 3 Baureihen)                                                                                                |
| <b>Neupreis (DM)</b>        | 603-1:15.000/<br>603-2:16.000                                                                                                 |
| <b>Marktwert (€)*</b>       | 9.800–20.000                                                                                                                  |
| <b>Club/Info</b>            | Tatra-Register Deutschland,<br>Fax: (06195) 9002 64,<br>Web: <a href="http://www.tatra-register.de">www.tatra-register.de</a> |

\*) Quelle: Tatra-Register Deutschland



**In den 60er-Jahren nahmen Werks-Tatra mit Erfolg an internationalen Rallyes teil.**