

Der schwarze Wal



Der Tatra 603 fordert den ganzen Mann

Früher lag Tatra hinter dem Eisernen Vorhang, viel geändert hat sich seitdem nicht: Wer einen T 603 am Laufen halten will, braucht beste Ostkontakte und muss bei der Teilejagd die Besessenheit eines Kapitän Ahab an den Tag legen. Dann allerdings ist der „schwarze Wal“ ein außergewöhnliches Vergnügen...

Groß, schwarz, ehrfurchtgebietend und abweisend steht der Tatra 603 da. Das operettenhaft Chromverspielte anderer Staatskarossen seiner Zeit geht ihm ab. Er ist ein Werkzeug der Mächtigen, und das strahlt er aus.

1955 erhielt das Tatra-Werk in Koprivnice nach einer längeren Durststrecke ohne Automobilproduktion den Auftrag, eine repräsentative Staatskarosse für die elitäre Funktionskaste der CSSR zu entwickeln. Somit war klar, dass geklotzt werden durfte.

Der T 603 unterstrich jenen innovativen Anspruch, für den die Marke vor dem Krieg berühmt gewesen war. So trug sich die fünf Meter lange, futuristische Karosserie (c_w -Wert etwa 0,361) selbst, alle Räder waren einzeln aufgehängt, die Frontscheibe bestand aus Verbundglas. Tatra-typisch wummerte ein luft-

gekühlter Achtzylinder-V-Motor im Heck, der in seinen Grundzügen aus dem T 87 stammte, und auch die Front mit dem Dreiaugengesicht war eine Reminiszenz an vergangene, glorreiche Tage unter der Ägide Hans Ledwinkas.

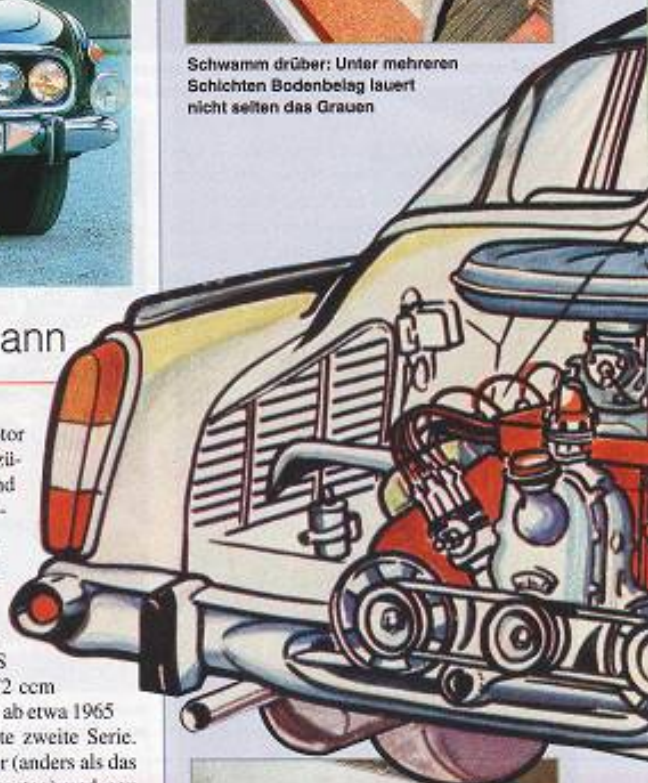
Nach einer Zwischenserie ab etwa 1963 mit dem 105 PS starken Typ-G-Motor mit 2472 ccm und etwas breiterer Spur folgte ab etwa 1965 die 2-603 oder 603/2 genannte zweite Serie. Sie trug vier Frontscheinwerfer (anders als das Interimsmodell ohne Zwischensteg) und neu gestaltete Chromteile, wies eine erneut verbreiterte Spur sowie weitere Änderungen auf und war inwendig renoviert worden.

Die letzte Serie folgte ab etwa 1968 bis zur Produktionseinstellung im Jahr 1975. Hier sparte das Werk an einer neuen Baureihenbezeichnung, nicht aber an Neuerungen wie einer kompakteren Karosserie, geändertem Chrom, modifizierten Leuchten und einer hinten schmaleren Spur. Dazu kamen Änderungen am Motor sowie eine Scheibenbremsanlage, die der Leistung des V8 gerecht wurde.

Schon die etwas undurchsichtige Typologie zeigt: Beim 603 kann eine Restaurierung zur Sisypusarbeit ausarten, weil Teile nicht zu



Schwamm drüber: Unter mehreren Schichten Bodenbelag lauert nicht selten das Grauen



Batterieverlisse in den vorderen Kotflügeln: Tatort gefürchteter Säureattentate



Dreiecks-Fenster: Rund um das Ausstellfenster droht Korrosion



Zinnlos: Risse im Windleitblech erfordern Ursachenforschung



Ostportal: Hier nagt Genosse Rost bevorzugt am Türboden



Wassereinbruch im Heck? Dann sind die Achsaufnahmen gefährdet!



Volles Rohr: Schmutzwasser zerstört die Wagenheberaufnahmen...



...und reißt die benachbarten Achsenkeraufnahmen ins Verderben



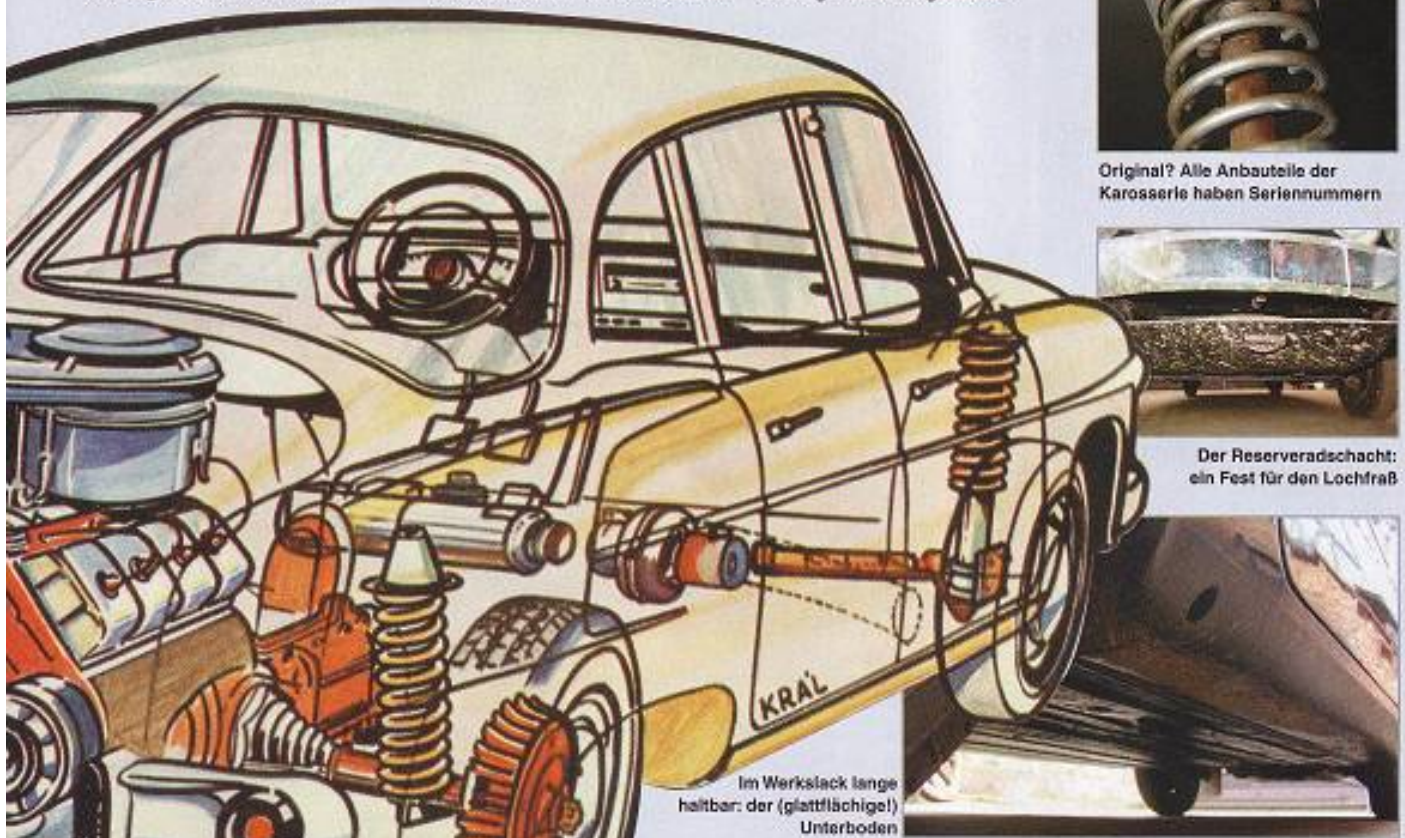
Unchristlich: Vorne sind die Domlager stark rostgefährdet



Original? Alle Anbauteile der Karosserie haben Seriennummern



Der Reserveradschacht: ein Fest für den Lochfraß



Im Werkslack lange haltbar: der (glattflächige!) Unterboden



Hecktraverse: Eins der wenigen geschraubten Blechteile



Auch im Osten nichts Neues: Korrosion in den Radkästen vorn



B-scheiden: Meist ist nur der Fuß der mittleren Säule rostgeschädigt



Zur Sonne...: Ein großes Problem sind versprödete Dichtgummis

oldtimer
info.de

Gestern Rallye, heute Story - bei uns erfahren Sie schon Montag, was Sonntag los war.

ell

Aktuelles



Termine

Marktpreise

Auktions-News

Marktplatz

Gewinnspiel

Literatur

Diskussionsforum

Newsletter

Bildergalerie

Rat und Tat

Wo gibt's was

Versicherungen

Museen

Clubs

Archiv

Links

Downloads

Kontakt/FAQ

Info über Oldtimer =
www.oldtimer-info.de

Ein Service der:
oldtimer-info KG
Wittener Str. 105
44575 Castrop-Rauxel
Tel. 02305 923520
Fax 02305 42602



Funkstille: Über die Zündbox gibt es geteilte Meinungen



Vergaser: Bei undichten Flanschen droht Abmagerung



Synchronschwinge: Das Vergassergestänge ist diffizil



Original ATE: der Bremskraftverstärker T50



Metallbaukasten: Gut 100.000 km sind für den V8 kein Problem, Grundrevisionen werden teuer



Hauptbremszylinder: Überholsätze sind verfügbar



Nur Top-Qualität: Reißt der Riemen, naht der Hitzetod



Verteiler: Er ist robust, Kontakte sind Standardware

sammenpassen, die sich rein äußerlich kaum unterscheiden. Hinzu kommt, dass diese Teile in den meisten Fällen gebraucht sein werden, denn ein Nachfertigungsangebot, wie man es von populären Westmarken kennt, gibt es beim Tatra nicht. Der Grund: „Die Autos entstanden in Kleinserie weitgehend in Handarbeit“, erklärt Thomas Gabel vom Tatra Club International. „Sie waren nicht für die breite Masse gedacht, sondern für die zahlenmäßig kleine Führungselite. In Privathand gelangten sie erst nach Ausmusterung aus dem Staatsdienst.“

Doch damit nicht genug: „An Teile kommt man eigentlich nur, wenn man über solide Kontakte nach Tschechien verfügt“, erklärt der Meißener weiter, der manche seiner Bande bereits zu Ostblockzeiten geknüpft hat oder kurz nach dem Fall des Eisernen Vorhangs. Tatra-Neulingen ohne diese Kontakte rät er, sich an die hiesigen Clubs zu wenden, die nach seiner Erfahrung auch gegenüber Nicht-Mitgliedern offen und hilfsbereit sind.

Hilfe dürfte nötig werden, denn der Tatra macht es selbst versierten Restaurierern wegen seiner eigenwilligen Konstruktion nicht leicht.

Karosserie

Das beginnt mit einer selbsttragenden Stahlkarosserie, an der außer Türen, Hauben, der Hecktraverse und den seitlichen Lufteinlässen so ziemlich alles verschweißt ist. „Türen und Hauben wurden im Werk oft aufwendig per Hand an die jeweilige Karosserie angepasst“, warnt Gabel. Daher tragen die geschraubten Blechteile idealerweise die letzten drei Ziffern der Fahrgestellnummer, die Kofferraumhaube etwa an der Verriegelung, die seitlichen Lufteinlässe innen. „Ist das nicht der Fall, wurde schon was ausgetauscht.“

Und hoffentlich entsprechend angepasst, denn im ehemaligen Nesselndorf sparte man nicht an Zinn. „Besonders an den unteren Ecken der Windschutzscheibe sind die Karossen meist dick gezinnt. Zeigen sich hier Risse,

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
603/1	1956 bis 1963	-	15.000 €	6.800 €	3.500 €	-	15.050 DM
603/2	1965 bis 1969	-	13.500 €	5.800 €	3.000 €	-	16.000 DM
603/3	1969 bis 1975	-	12.800 €	5.000 €	3.000 €	-	16.000 DM

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wisener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02306/29011

kann die Instandsetzung aufwendig werden“, weiß der Sachse, der seit 1985 im Ost-V8 unterwegs ist.

Außerlich kann der Tatra die üblichen Klassiker selbsttragender Karosserien zeigen, als da wären faulende Radläufe und Türunterkanten, Blasen entlang der Regennuten und Rahmen der hinteren Seitenfenster, rötliche Schweller und perforierte Frontmasken. „Die beiden letzteren gammeln, wenn die Ablaufbohrungen verstopft sind. Bei den Schwellern sind zudem die Wagenheberaufnahmen kritisch. In den Rohren sammeln sich Schmutz und Feuchtigkeit, was besonders hinten gefährlich ist, weil in direkter Nachbarschaft die Aufnahmen für die Lenker der Hinterachse sitzen“, so Gabel.

Nun geht es ans Eingemachte. Um das genau zu prüfen, ist eine Taschenlampe sowie ein Werkstattspiegel mit flexiblem Arm äußerst hilfreich. Der Check beginnt vorne mit dem Reserveradabteil unter der Stoßstange. „Man sollte unbedingt die Klappe öffnen und das Ersatzrad herauswuchten“, rät der Spezialist, denn „dort zeigt sich meistens schon exemplarisch der Gesamtzustand.“ Im darüber liegenden Kofferraum gilt es, seitlich die Klappen der Batterieabteile aufzuschrauben und die Hohlräume auf Säureattentate zu untersuchen.

Überhaupt muss viel geschraubt werden, will man sich ein detailliertes Bild des Zustands machen. Die nächste Klappe wartet im Fußraum hinter den Pedalen, die Einblick in den Vorderwagen gewährt. Bietet sich hier ein Bild korrosiver Zerstörung, sollte der 603-Enthusiast weiterziehen. Andernfalls gilt es, die letzte Klappe zu demontieren, die sich hinter der Rückbank befindet und Getriebe, Hinterachse sowie Teile der Bremsanlage verbirgt.

Der Unterboden ist von außen erstaunlich rostresistent, „zumindest, wenn der oxenblutrote Werkslack noch drauf ist“, dem Thomas Gabel gute Qualität attestiert. Schade nur, dass der Lochfraß von innen angreift. Der Tatra-Boden ist wannenförmig, sodass durch undichte Scheiben- und Türdichtungen eingedrungenes Wasser sich unter der Auslegeware sammelt, weswegen der Bodenbelag unbedingt angehoben werden sollte.

Abschließend warnt der Tatra-Fan: „Der Originallack verträgt sich nicht mit heutigen Lacken; im Zweifel muss also immer alles bis aufs Blech runter.“ Steht das Auto dann im glänzend neuen Kleid da, dämpft Gabel zu hohe Erwartungen: „Die Autos waren ab Werk schon nicht perfekt, die Türen oft wellig, und an den Flanken fehlen durchlaufende Linien. Das wird durch neuen Lack natürlich nochmal betont.“ Ein Eisener Zustand ist nach seiner Einschätzung nur schwer zu realisieren.

Technik

Zuerst die gute Nachricht: Einige der verbauten Teile sind Westteile beziehungsweise



Recht gute Teileversorgung: die Girling-Schleibensbremsanlage



Gummiteile: Die Suche nach Ersatz kann sich hinziehen



Heißer Stuhl: Flecht die Heizung nach Benzin?



Getriebe: Springen die Gänge im Schleibetrieb heraus?



Antriebswellen: Solide – und nicht mehr zu bekommen!



Spritgeruch im Kofferraum: Meist sind's die Tankanschlüsse



Schlachtfeld vieler Hobby-Elektriker: der Kabelbaum



Komplex: Das Schaltgestänge ist meistens ausgenudelt



Lizenziert: Anlasser, Lima und Regler sind Bosch-Derivate

Lizenzfertigungen. So stammt die Benzinheizung von Eberspächer, Lima, Anlasser und Regler sind Bosch-Lizenzprodukte, die Bremse lieferte Girling/Dunlop, bevor Tatra sie in Lizenz fertigte. Die schlechte Botschaft: Der West-Hintergrund erleichtert die Ersatzteilsuche kaum. „Die Scheibenbremsanlage der letzten Serie wurde beispielsweise auch im Jaguar 420 G verbaut. Gesehen habe ich so ein Auto allerdings noch nie“, sagt Gabel mit sarkastischem Unterton. Ähnlich sehe es bei den Bosch-Teilen aus. Somit bleibt auch hier die Tschechei-Connection unverzichtbar.

Beim Motor sowieso, denn hier werden substanzialle Teile wie Kolben langsam knapp. „Nach meiner Erfahrung bekommt man nur Dichtsätze problemlos neu, den Rest muss man sich zusammensuchen“, warnt der Motoreninstandsetzer. Generell gilt: So gut wie nie arbeiten in den Autos noch die Originaltriebwerke,

und als Folge der sozialistischen Mangelwirtschaft ist die Laufleistung aller Motoren (und sonstigen Antriebskomponenten) hoch und unbekannt. Entsprechend klein ist die Chance, bei den in Tschechien immer noch recht günstig angebotenen Komplettmotoren auf ein gutes Exemplar oder zumindest eine solide Basis zu treffen, dessen Zylinder nicht bereits am dritten und letzten Schleißmaß angelangt sind.

Eine ausgiebige Probefahrt mit Kaltstart (!) ist daher unverzichtbar. „Bei verschlissenen Motoren knallt es gerne mal nach dem Start, weil angefettetes Gemisch ins Kurbelgehäuse gelangt ist und sich dort entzündet. Dann schießt es den Peilstab raus, manchmal fliegt sogar die Ölwanne ab.“ Hat das Triebwerk nach mindestens 20 Kilometern Betriebstemperatur, sollte auf blaue Wolken aus dem Auspuff geachtet werden. Steigt die Temperaturanzeige nach weiteren zehn Kilometern



... immer aktuell

Aktuelles ●

Termine ●

Marktpreise ●

Auktions-News ●

Marktplatz ●

Gewinnspiel ●

Helpen Sie anderen oder sagen Sie Ihre Meinung!

Diskussionsforum ●



Newsletter ●

Bildergalerie ●

Rat und Tat ●

Wo gibt's was ●

Versicherungen ●

Museen ●

Clubs ●

Archiv ●

Links ●

Downloads ●

Kontakt/FAQ ●

Info über Oldtimer =
www.oldtimer-info.de

Ein Service der:
oldtimer-info KG
Wittener Str. 105
44575 Castrop-Rauxel
Tel. 02305 923520
Fax 02305 42602



Material-Kombinat: verchromte Fensterrahmen und VA-Leisten



Viel Chrom, viel Ehr': Eine Zierrat-Überholung wird teuer



Problem-Plaste: In Sachen UV-Beständigkeit unterscheidet...



...sich Kunststoff aus Ost wie West nicht. Hier hilft nur...



Gebraucht verfügbar: Ersatz für gebrochene Schalterrahmen



Interieur: Mangels originalen Stoffen ist erlaubt, was gefällt!



...Restaurierers Kreativität oder große Ausdauer bei der Suche

Cockpit: Oft finden sich zahlreiche Löcher von einst verbauten Zusatzinstrumenten



Kontaktkorrosion: Die Rinne ist aus VA, das Dach aus Stahl

langsam in den roten Bereich, kann auch das ein Zeichen fortgeschrittenen Verschleißes sein. Oder die Kühlrippen haben sich wegen der chronisch undichten Motorölkühler mit einer Kruste aus Öl und Staub zugesetzt. Oder das Gemisch ist zu mager, weil die Vergaserflansche mal wieder undicht sind. „Die Vergaser muss man ständig nachziehen.“ Der schnelle Hitzetod droht, wenn die Keilriemen des Gebläses reißen. „Hier sollten nur innenverzahnte Riemen bester Qualität verwendet werden“, mahnt Gabel eindringlich.

Auch der Antriebsstrang offenbart sich bei der Probefahrt. Das beginnt bei rufenden Kupplungen, die das Differenzial bis zum Zahnausfall belasten können (eine Reibscheibe aus dem BMW-Programm schafft Abhilfe). Herausspringende Gänge deuten auf ein verschlissenes Getriebe, Spiel und Klackern bei Lastwechseln zeugt von maladen Antriebswellen, ein weiterer neuralgischer Punkt, denn „es gibt weder Neuteile noch Überholplätze“, hat der Meißener herausgefunden. Und er rät in-

teressenten, erstmal den Eigentümer fahren zu lassen: „Das lange Schaltgestänge ist oft ausgeschlagen und macht Gangwechsel zur Glückssache. Da sollte man schauen, ob der Verkäufer sein Handwerk beherrscht hat oder es ständig aus dem Heck ratscht.“

Das Fahrwerk zählt eindeutig zu den starken Seiten des 603, obwohl es mit Einzelradaufhängung rundum, vorne sogar an seinerzeit innovativen McPherson-Federbeinen, deutlich komplexer ist als das der meisten Zeitgenossen. „Zahnstangenlenkung und Radlager halten ewig, ebenso die Pendelarme, die in ölgefüllten Stahlslagern laufen“, berichtet Thomas Gabel. „Klappert es vorn, rührt das oft von verschlissenen Traggelenken oder Spurstangenköpfen her, oder das Domlager des Federbeins hat sich von seiner Stahlbuchse gelöst.“ Problematisch sind hier – wie insgesamt bei Tatra – die Gummiteile, die es nur in mäßiger Nachfertigungsqualität gibt. Stichwort Gummi: „Man sollte den 603 niemals mit alten Reifen fahren, weil die hinten hoch belastet sind und

Technische Daten: Tatra

Modell	603/1	603/1-2	603/2	603/3
Motor	Leichtmetall-Achtzylinderviertakt-V-Motor (90 Grad Zylinderwinkel); luftgekühlt; in den Köpfen hängende Ventile, von zentraler Nockenwelle über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigt; zwei Einfach-Vergaser			
Bohrung x Hub	75 x 72 mm		75 x 70 mm	
Hubraum	2545 ccm		2472 ccm	
PS bei U/min	95 bei 4800		105 bei 5000	
Kraftübertragung	Einscheiben-Trockenkupplung; Vierganggetriebe (Lenkradschaltung)			
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Vorderachse	Einzelradaufhängung an gezogenen Pendelarmen; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Querstabilisator			
Hinterachse	Pendelachse an Schiebarmen; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer			
Länge x Breite x Höhe	5065 x 1910 x 1530 mm; 603/3: 4975 x 1895 x 1530 mm			
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h			
Verbrauch	160 km/h			
Bauzeit	1956 bis ca. 1963	ca. 1963 bis 1965	1965 bis 1969	1969 bis 1975
Stückzahl	20.422			
Kat-Nachrüstung	Kein Anbieter bekannt			



Faszination Tatra 603: Er ist formal ohne Vorbild und technisch herausragend. Sound und Präsenz der Erscheinung sind atemberaubend. Der Preis der Individualität: ein hohes Maß an Enthusiasmus

ruck, zuck! platzen“, warnt der Club-Spezialist.

Die bis 1969 verbaute Trommelbremsanlage besteht aus Standardteilen, der scheibengebremste Nachfolger entspricht der Girling Serie 3, für die sich im Jaguar-Regal Teile finden lassen (sollten). „Für Hauptbremszylinder und den ATE-T50-Bremskraftverstärker gibt es Überholsätze“, berichtet der Spezialist.

Interieur/Zierteile

Innen gilt: Erlaubt ist, was gefällt! „Die Originalbezüge und -teppiche sind längst verschlissen. Da folgt jeder Besitzer seinem Geschmack“, so Gabels Eindruck – mangels Originalstoffen ohnehin die einzige Wahl.

Instrument und Schalter sind solide, stecken jedoch oft in einem Armaturenbrett, das einem Lochblech gleicht – Hinterlassenschaft längst vergangener Zubehör-Exzesse. Alle Teile, die oft gebrochenen Rahmen der Schaltergruppen, gibt es gebraucht. Viel kritischer: Riecht es innen nach Benzin, liegt das entweder an

undichten Tankanschlüssen vorn im Kofferraum oder an vertrockneten Dichtungen der Benzin-Standheizung unterm Fahrersitz – der bei Inbetriebnahme einer leckenden Heizung schnell zum heißen Stuhl werden kann!

Außenrum blühen Zinkdruckguss-Türgriffe, erbleichen Leuchten und Embleme, erblinden einst glänzende Stoßstangen. Während letztere mit viel Geld und Arbeit wieder restauriert werden können, bleibt bei den übrigen Teilen nur die Suche nach gebrauchtem Ersatz.

Fazit

Ohne ein gewisses Engagement funktioniert das Oldtimerhobby nie. Aber nur wenige Fahrzeuge fordern soviel Einsatz vom Halter wie der Tatra 603. „Für eine Motorüberholung habe ich in der Nähe des Tatra-Werks schon Urlaub gemacht, und da ist es nicht wirklich schön!“, lacht Thomas Gabel rückblickend. Koprivnice statt Côte d'Azur, Ersatzteiljagd statt Erholung, dazu konspirative Treffen mit Sudetendeutschen und Exiltschechen, wenn

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Internationaler Kreis der Tatra-Freunde e.V.
Sven Ahrens, Hohensaatener Str. 32
D-16248 Lunow
Tel.: 033365/71105, Fax: /71105
e-mail: s.ahrens@tiscali.de
www.tatrafreunde-ev.de

Tatra-Register-Deutschland
Klaus Buschbaum, Rotdornweg 17
D-63128 Dietzenbach
Tel.: 06074/28313, Fax: 06195/900264
e-mail: tatra@gmx.de
www.tatra-register.de

Tatra-Register Schweiz
Ernst Meier, Neuhofstr. 21
CH-6345 Neuhelm
Tel.: 0041/417552702, Fax: /417552907
e-mail: tatra@bluewin.ch

T.F.I. Tatra-Freunde International e.V.
Otto Mauer Gasse 6/5
A-2345 Brunn/Gebirge
Tel.: 0699/19113109
e-mail: tatra-freunde@kabsi.at
www.tatraclub.at

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint einmal jährlich im Oktober.

wieder mal jemand einen kannte, der den Kontakt herstellen konnte zu jemandem, der hatte, was man suchte – der „schwarze Wal“ Tatra 603 fordert die wilde Hingabe eines Kapitän Ahab! Und belohnt mit faszinierender Technik und einem unvergleichlichen Auftritt!

Text: Dirk Ramackers
Fotos: Archiv/dr