

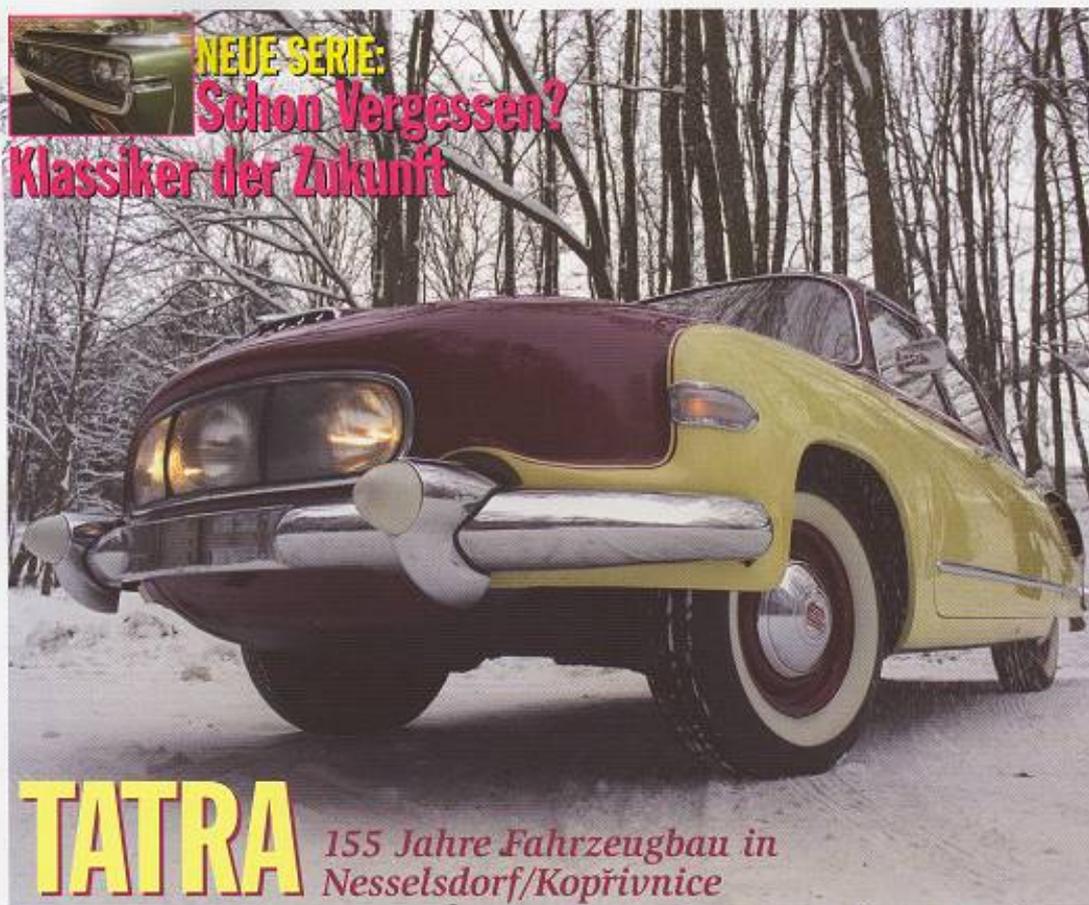
6/2005

Dezember/Jänner

A U S T R O

CLASSIC

Das österreichische Magazin für Technik-Geschichte



NEUE SERIE:
Schon Vergessen?
Klassiker der Zukunft

TATRA 155 Jahre Fahrzeugbau in
 Nesselsdorf/Kopřivnice

www.austroclassic.com

EUR 6,50 (Schweiz SFR 11,50)

AUSTRO CLASSIC 8/2005



Erhältlich in Österreich, Deutschland und Ungarn: **WIR SCHREIBEN GESCHICHTE!**

Tatra



Text: Ernst L. Bieber
Photos: Archiv H2, TATRA Werksarchiv, "pl"

155 Jahre Fahrzeugbau in Nesselsdorf/Kopřivnice. Die Geschichte von Schustala, Nesselsdorfer Wagenbau und Tatra.

Tatra: lt. Brockhaus der höchste Teil der Karpaten zwischen Waag und Dunajec. Nein, keine Angst, dies wird kein geographischer Artikel. Dieses Gebirge wurde auch zum Namensgeber eines der ältesten und noch immer aktiven Fahrzeughersteller der Welt. Einigen von uns werden nun die tschechoslowakischen „Bonzenschleudern“ in den Sinn kommen, die in den 60ern auf den Straßen hinter dem Eisernen Vorhang energisch den Verkehr zerteilten. Doch hinter der Marke „Tatra“ versteckt sich eine Historie, die weit vor die Zeiten des Kommunismus reicht. Sie beginnt in der Mitte des 19. Jahrhunderts im Kronland Mähren der österreichischen Monarchie und spiegelt anschaulich die politischen Veränderungen bis in die Gegenwart.

1. Die frühen Jahre

1822 erblickte im nordmährischen Nesselsdorf Ignaz Schustala das Licht der Welt. Er erlernte das Handwerk des Sattlers und Wagenbauers und ließ sich auch als Lackierer ausbilden. Nach ausgedehnten Wanderjahren, in denen er sein Können perfektionierte, begann er schließlich 1850 in seinem Heimatort in einer Schmiede mit dem Bau eigener Kutschen und Pferdewagen. Seine Erzeugnisse hatten rasch den Ruf guter Qualität. Er sah sich gezwungen zu expandieren. Der Fa-

brikant Adolf Raschka griff ihm dabei finanziell unter die Arme. Die 1853 gegründete „Ignaz Schustala & Co“ florierte und wuchs schnell. Der Export der Kutschen, vorwiegend „Neutitscheinkas“, aber auch Luxus- und große Reisewagen, später auch Nutzfahrzeuge und Postwagen nach Russland, Galizien, in das preußische Nachbarland aber auch nach Übersee führte zu einem Vertriebslager in Galizien und zu Filialen und Zweigwerken in Ratibor, Breslau, Wien, Prag, Berlin, Czernowitz und in Kiew. Die enorme geographische Ausweitung des „Inlandmarktes“ nach Bildung der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie 1867 war da sicherlich auch ein großer Katalysator. Nach dem Tode Adolf Raschkas im Jahre 1877 geriet das Unternehmen jedoch finanziell ein wenig ins Stocken. So kam die Anfrage der 1881 eröffneten Stauding-Stramberger Lokalbahn nach Waggonmaterial wie ein rettender Strohhalm. Trotz mangelnder Erfahrung in dieser Sparte wurde entschieden einen Teil des Betriebes auf den Bau von Eisenbahnwaggons umgestellt, inklusive der Errichtung eines eigenen Gleisanschlusses. Als technischer Berater konnte Hugo Fischer Edler von Röslerstamm, der Übernahmengineur der bereits 1841 eröffneten Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, gewonnen werden. Er wurde 1890 nach der Umwandlung des Unternehmens in eine Akti-

engesellschaft Direktor des Waggonbaus und auch Prokurist. 1881 verstarb der Gründer Ignaz Schustala ohne den weiteren Aufschwung seines Unternehmens unter der Leitung seines Sohnes Adolf mitverfolgen zu können.

Die expansiven Bestrebungen des Hugo Fischer von Röslerstamm brachten 1885 ein Zerwürfnis mit der Familie Schustala, sodass schon vor Beginn der automobilen Produktion 1897 die Gründerfamilie keinen Anteil mehr an dem Unternehmen hatte.

2. Der Start in die neue Ära und der unvermeidliche Rückschlag

Vermutlich hätte die „Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft“ sich ohnehin irgendwann mit dem Automobilbau beschäftigt, doch dass dies bereit 1897 geschah, hängt mit dem Reichenberger Textilmagnaten Baron Theodor von Liebig zusammen, der schon sehr früh diesem revolutionären Fortbewegungsmittel verfiel. Bereits 1893 kaufte er sich bei Carl Benz in Mannheim einen der ersten 3 PS „Victoria“ Wagen und unternahm damit weitläufige Reisen durch Europa. 1895 brachte Graf Gustav Pötting-Persing, ein reicher Industrieller mit großen Besitztümern in Böhmen, Besitzer eines Benz „Comfortabel“, nebenbei das zweite Automobil in der Hauptstadt Wien, seinen Freund von

“So kam es zur der denkwürdigen Fahrt vom 21. und 22. Mai 1898 des Präsidenten von Nesselsdorf nach Wien, über 328 km in 14,5 Stunden wirklicher, annähernd störungsfreier Fahrzeit.”

Liebig mit Fischer von Röslerstamm zusammen. Der Funke flog über und keine zwei Jahre später schickte von Röslerstamm einen seiner Angestellten, Franz Cabell, nach Mannheim, um dort einen der Benzwagen samt einen der neuentwickelten Benzschen zweizylindrigen Contra-Motoren zu kaufen. Dieser Wagen, der „Instruktor“, diente als Studienmodell und ersparte viel Versuchsarbeit. Angereichert mit vielen eigenen Ideen entstand in Nesselsdorf so das erste Automobil, der „Präsident“. Die Karosserie war angelehnt an eine Kalesche vom Typ Mylord, der Contra-Motor wurde mit einer Tropfschmierung verfeinert.

Die Leitung an diesem Bau hatte Ingenieur Leopold Svitak inne, die Ingenieure Sage (dessen Vorname leider nicht überliefert ist) und Edmund Rumpfer (ja der, der später für seine Flugkonstruktionen und Tropfenwagen bekannt wurde) waren für die Konstruktion zuständig. Ein freiwilliger, 20 Jahre junger Mitarbeiter verstärkte die Baumannschaft: Hans Ledwinka, in Klosterneuburg bei Wien geboren, war nach erfolgter Schlosserlehre und als Absolvent der Wiener Staatsgewerbeschule erst vor kurzem in die Nesselsdorfer Fabrik eingetreten. Ende 1897 war der „Präsident“ schließlich fertiggestellt.

1898 war nicht nur das Jahr der Gründung des Ö.A.C., des Österreichischen Automobil Clubs (aus dem der heutige ÖAMTC hervorging), sondern auch das Jahr des 50-jährigen Regierungsjubiläums Kaiser Franz Josefs. Aus diesem Grunde plante der Ö.A.C. (mit Graf Pötting-Persing als Präsident und unter anderen Baron Liebig im Direktorium und Fischer von Röslerstamm im Vorstand) eine Jubiläumsausstellung der Erzeugnisse österreichischer Automobilbauer, an der freilich nur ganze vier Kraftwagen beteiligt waren: zwei Fahrzeuge von Lohner & Cie (darunter ein Elektrowagen, an dessen Entwicklung Ferdinand Porsche Anteil hatte), der Marcuswagen und der Nesselsdorfer „Präsident“.

So kam es zur der denkwürdigen Fahrt

vom 21. und 22. Mai des Präsidenten von Nesselsdorf nach Wien, über 328 km in 14,5 Stunden wirklicher, annähernd störungsfreier Fahrzeit. Der Wagen wurde dem Ö.A.C. als Schulungswagen überantwortet und später nach dem ersten Weltkrieg an das Werk retourniert. Heute steht er im Technischen Museum in Prag, eine Replik ist im Tatra-Museum im heutigen Kopřivnice zu besichtigen.

Gestützt durch die Erfahrung mit dem „Präsidenten“ folgten bis zur Jahrhundertwende 10 weitere dergestaltige Kraftwagen. Für diese Fahrzeuge konstruierte der junge Ledwinka das Getriebe und Antrieb um, an denen die Ingenieure Rumpfer und Sage gescheitert waren und deshalb aus dem Betrieb ausschieden. Mit diesen Wagen, jeder anders benannt, wurden einige beachtliche sportliche Erfolge erzielt.

Ende 1902 verließ der inzwischen zum Ingenieur avancierte Ledwinka nach seiner für ihn technisch nicht sonderlich befriedigenden Mitarbeit an den Modellen Typ A und Typ B Nesselsdorf. Der Grund seines Ausscheidens dürfte auch in den für ihn spürbaren Auswirkungen des beginnenden finanziellen Engpasses des Werkes zu sehen sein, das sich bei der Expansion der Waggonerzeugung ein wenig übernommen zu haben schien.

Der Automobilbau in Nesselsdorf rückte immer weiter in den Hintergrund und wurde fast zum Stiefkind des Unternehmens. Einige Entwicklungen erwiesen sich zudem als nicht wirklich zielführend, und so ereilte Ledwinka bereits Ende 1905 wieder der Ruf Fischer von Röslerstamms.

Ledwinka hatte mittlerweile bei der Firma Friedmann in Wien Erfahrungen bei der Entwicklung eines Dampfagens gesammelt. Auch hatte er mit Interesse den Bau eines Kleinwagens bei Carl Grif verfolgt, eines Wagens mit Vorderradantrieb und neuartigem Dreiganggetriebe. Kurzum, er hatte sich, wo es nur ging, Wissen über den Automobilbau gesammelt.

3. Aufschwung durch Innovation und 1. Weltkrieg

Hans Ledwinka als neuer Leiter des Automobilbaus stand unter der Erwartungshaltung der Firmenleitung, das gesunkene Niveau der Kraftfahrzeugproduktion wieder auf ein zumindest konkurrenzfähiges Maß zu heben. Keine geringe Aufgabe.

Innerhalb weniger Monate konstruierte er einen grundlegend geänderten Motor mit vier stehenden Zylindern, obenliegender Nockenwelle, hängenden Ventilen und exzentrischer Königswelle. Eine in Öl laufende Kupplung aus Gusseisen brachte die Kraft über ein neu entwickeltes Glockengetriebe und Kardangelenke anstelle der antiquierten Kettenantriebe an die Hinterräder. Motor, Kupplung und Getriebe bildeten eine damals unübliche Einheit

und waren an drei Punkten aufgehängt. Das Fahrwerk des als S 4 bezeichneten Wagens bildeten gepresste U-Träger mit Querstreben aus Stahlrohren. Starre Achsen mit Halbelliptikfedern sowie eine Schneckenlenkung kennzeichneten dieses Fahrgestell. Alles in allem eine klare, in die Zukunft gerichtete Konstruktion.

Der Neutitscheiner Hutfabrikant Fritz Hüchel versteifte sich auf die Weiterentwicklung dieses Motors auf sechs Zylinder. Da diese Entwicklung im Nesselsdorfer Werk nicht unterzubringen war - die Werksleitung hätte nie ihre Zustimmung dazu gegeben - ließ er die speziellen Bauteile nach Ledwinkas Plänen in anderen Motorenbetrieben fertigen. Der solcherart erstarkte Wagen lief sensationell, Hüchel zeigte dem ahnungslosen Generaldirektor seine Errungenschaft und der war schnell mit der Produktionsaufnahme einverstanden. Die ab 1910 nun erhältlichen S 6 befanden sich leistungsmäßig gegenüber den damaligen Mitbewerbern auf einem Spitzenplatz. Ab 1914 waren sie auch serienmäßig mit Vierradbremmen ausgerüstet.

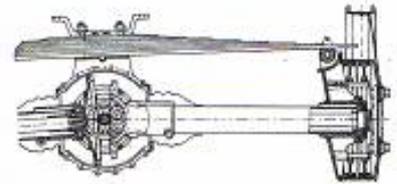
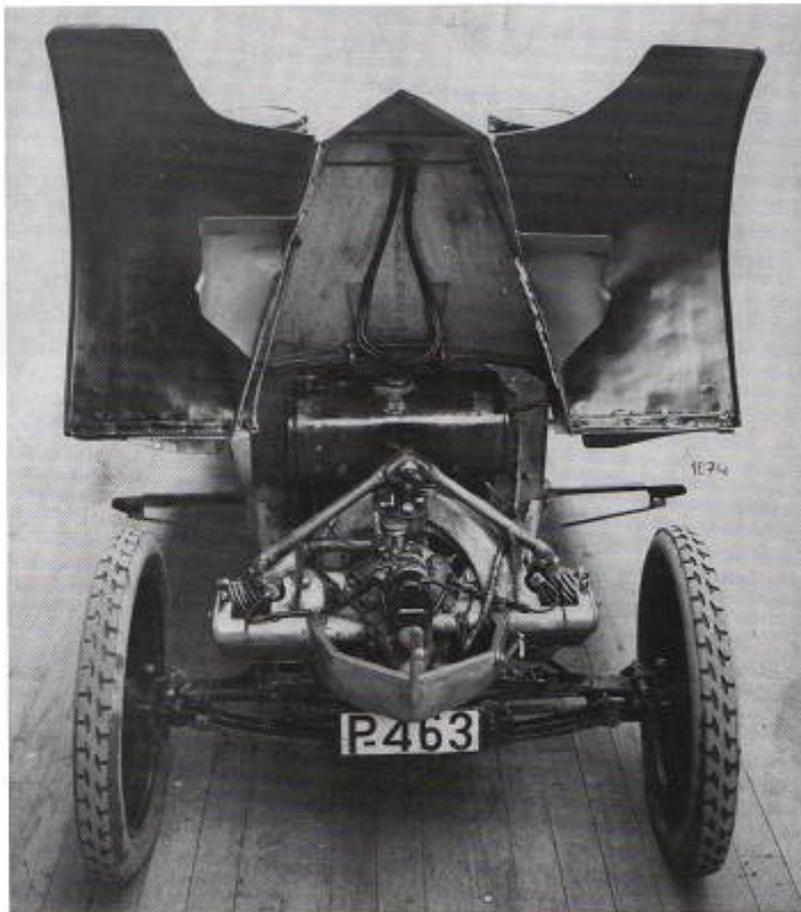
Versuche der Entwicklung von Schiebermotoren und eines Dieselmotors blieben nicht befriedigend. Die Weiterentwicklung des Motors Typ S mit dem in einem Block gegossenen Zylindern wurden sowohl in die Personenwagentypen S und T als auch in den Lastwagen eingesetzt, die vor dem ersten Weltkrieg einen nicht unerheblichen Anteil an der Nesselsdorfer Produktion hielten.

Der erste Weltkrieg kurbelte zwar den Automobilbau in unerwarteter Weise an, Generaldirektor Erhard Köbel, der dem 1913 nach einem langen Streik unter den Arbeitern zurückgetretenen Fischer von Röslerstamm nachfolgte, weigerte sich aber eigensinnigerweise, die Produktionsstätten zu erweitern. Ledwinka fühlte sich in seinem Wirken eingeengt und wechselte 1916 zu den Steyr-Werken.

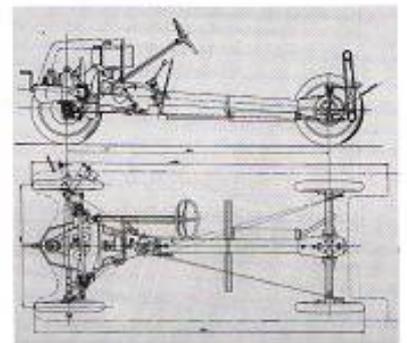
Als Folge des ersten Weltkriegs wandelte sich die Landkarte Europas, die Tschechoslowakische Republik wurde im Oktober 1918 in Prag und Washington proklamiert, Nesselsdorf hieß jetzt offiziell Kopřivnice.

4. Die Revolution: Zentralrohrrahmen, Schwingachsen und Luftkühlung

Nach Ende des ersten Weltkrieges erzeugte das Werk, das nun als „Kopřivnická vozovka“ firmierte, nach wie vor Vorkriegstypen (den Typ U mit der Monoblock-Version des sechszylindrigen Typ S Motors), bei denen abzusehen war, wann sie als restlos veraltet gelten würden. Es fehlten Impulse zu neuen Ideen, und Generaldirektor Pasching kontaktierte den in Steyr wirkenden Ledwinka. Oder aber dieser, der den Kontakt ins Werk nie wirklich



Die Pendelachse des T11, zwei verschieden große Teilerräder rollen auf ihren Triebblöcken. Unten: Das Konzept des T11: Zentralrohr mit Pendelachse hinten und luftgekühltem Frontmotor.



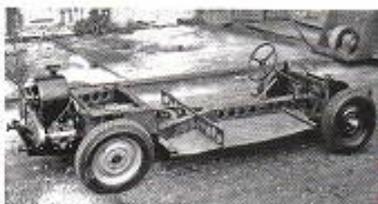
T 11 mit dem luftgekühlten Zweizylinder-Boxermotor. Unten: Typ 11, Hans Ledwinkas erster Meilenstein bei Tatra.





1929, der aktive österreichische „TATRAKLUB“ veranstaltet seinen Blumenkorso mit Fahrzeugen vom Typ T 11 und T 12 vor dem Wiener Rathaus.

Der Tatra 57 war auch in Österreich ein beliebtes Fahrzeug, in der Zulassungstatistik von 1936 lag er an zweiter Stelle hinter Steyr.

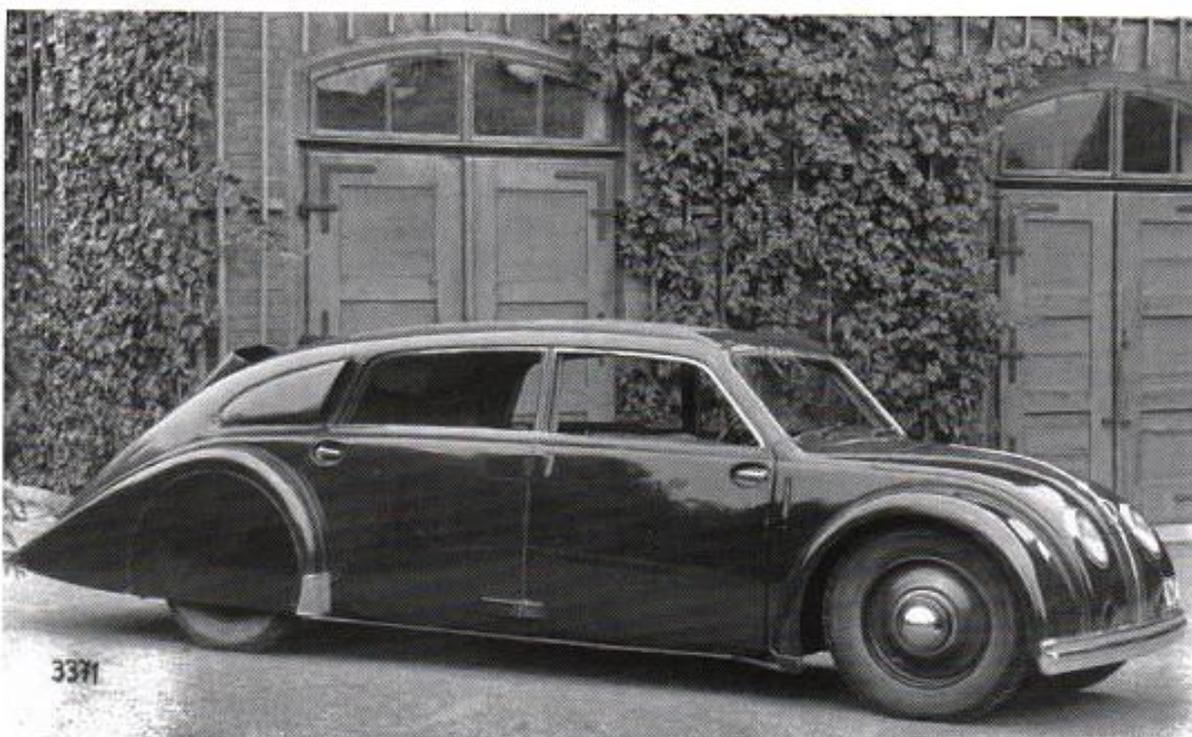


1936, das Chassis des Tatra 97.

Unten: T 77, einer der ersten Prototypen, 1934 von Tatra als 4 sitzige Stromlinienlimousine angeboten.

TATRA 75, 6. Motor, Leertaste 5 990,-, Cabriolet 5 10.300,-
AUSTRO-TATRA 57
 Limousine 5 6950,-, Cabriolet 5 7100,-
 mit Wert und Spitzenpreis nachfolgend
100% Österreichisches Erzeugnis!
 TATRA 77, 4-sitzig, 5 13.900,-
 TATRA 77a, 150 Stundenkilometer, Verbrauch 14 bis 16 Liter

AUSTRO-TATRA-Werke Gesellschaft m. b. H.
 Fabrik-Gesellschaft, Wien, IX, Gumpelgasse 29
 Hauptkreditgeber: Wien, I, Schottenring 8



hatte abreißen lassen, kontaktierte Pasching. Jedenfalls trat Ledwinka 1921 ein drittes Mal in Nesselsdorfer Dienste, er wurde Chefkonstrukteur und Technischer Direktor. Er brachte seine Überlegungen zu einem Kleinwagen mit, das robust für schlechte Straßen sein sollte, zugleich sparsam und im Preis erschwinglich.

Die Wirtschaft der jungen Tschechoslowakei entwickelte sich durch isolatorische Tendenzen gegenüber den Nachbarländern nicht wirklich rosig, staatliche Subventionen sollten den Unternehmen gegen Schutzzölle und Außenhandelsbeschränkungen helfen. Als 1922 das tschechoslowakische Eisenbahnministerium seine Aufträge drastisch reduzierte, war Feuer am Dach des im Wesentlichen auf Waggonbau ausgerichteten Nesselsdorfer Unternehmens. Eine Fusion mit der ebenfalls im Waggongeschäft tätigen Ringhoffer AG in Prag sollte die wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu meistern helfen. 1923 entstand so die Ringhoffer-Tatra AG, das Nesselsdorfer Unternehmen erhielt den Namen „Tatra-Werke“. Die Hobe Tatra war seit jeher das Ziel der Erprobungsfahrten der Nesselsdorfer Wagen und diente nun als Namensgeber der neuen Gesellschaft.

Im selben Jahr 1923 ging Ledwinka revolutionärer „Volks-Kleinwagen“, der Typ 11, in Serie. Das Konzept, das Tatra jahrzehntelang beibehalten sollte, war geboren: Als Rückgrad des kleinen Tatra Typ 11 diente ein verwindungsfreier Zentralrohrträger. Die Räder waren, vorne an einem Querfederpaket geführt, unabhängig voneinander aufgehängt. Die angetriebenen Hinterräder saßen an gelenklosen Hinterachsen. Solcherart stellte sich durch die gering gehaltenen ungefederten Massen eine einwandfreie Bodenhaftung und ein ungekannt guter Fahrkomfort auf schlechten Straßen ein. Das Prinzip der Schwingachse wurde - nebenbei bemerkt - erstmals 1903 für die Adler-Werke patentiert, damals werkte dort ein gewisser Rumpler (ja, der!). Als Antrieb diente ein neu konstruierter luftgekühlter zweizylinderiger Boxermotor mit 12 PS. Schnell zeigte sich die Überlegenheit der leichten (680 kg) und robusten Konstruktion, ideal für unzulängliche Straßen und teuren Kraftstoff (9-10 l Verbrauch auf 100 km). Auch gab es keine Einfahrsvorschriften. Der Erfolg brachte bald Exporte bis nach Südamerika und Südafrika, sogar nach Japan und China.

In Wien gab es aus steuertechnischen Gründen (zur Umgehung der hohen Einfuhrzölle) seit 1921 einen gesonderten Karosseriebau, der parallel zur Produktionsaufnahme 1923 in Kopřivnice die Erzeugung von Typ 11-Karosserien anließ. 1924 eröffnete die Filiale „Auto-Tatra GmbH“ in Warschau und begann ein Jahr später mit der Auslieferung des Typ 11. Im sel-

ben Jahr, 1925, entstand in Frankfurt die Firma „Detra“ (aus „Deutsch“ und „Tatra“), für eine kurze Zeit auch „Delta“ genannt (Deutsche Lizenz Tatra Automobile), die Wagen der Type 11 montierte. Auch in Ungarn wurden Tatra Typ 11 als „Unitas“ montiert. Man sieht, der Wagen erfreute sich enormer Beliebtheit.

Der nahezu unveränderte, nur in einigen Details verbesserte Typ 12 folgte 1926 und blieb bis 1934 in Produktion. Von den Typen 11 und 12 wurden in 11 Jahren insgesamt 10.890 Fahrzeuge hergestellt.

Ebenfalls 1926 kam, nach dem gleichen Prinzip konstruiert, das „Tatra-Mittelklassemodell“, der Typ 30 auf den Markt. Dieser Typ hatte einen nach demselben Prinzip konstruierten Vierzylinder-Motor. Diesem Wagen folgte 1930 als Nachfolger der Typ 52 mit einem auf 30 PS erstärkten Motor, der schon im Zwischentyp 30/52 erprobt worden war. Zusätzlich gab es noch eine modifizierte Vorderachse und hydraulische Bremsen. Der 1931 vorgestellte Typ 54 zeigte auch dieses Strickmuster, war jedoch etwas preiswerter.

Während die wirtschaftlichen Probleme in der tschechoslowakischen Automobilindustrie, vor allem bei dem weitaus größeren Prager Industrieunternehmen Praga CKS (Ceskomoravska-Kolben-Daněk), kurz Praga, und bei Skoda, wo seit 1925 Autos gebaut wurden, in Zusammenschlussbestrebungen gipfelte, erkannte Ledwinka die prekäre Lage rechtzeitig. Er reagierte mit der Entwicklung eines einfach herzustellenden Volks-Wagens, der den Auswirkungen der Krisenstimmung der tschechischen Wirtschaft auf den Alltag Rechnung trug: Der Typ 57, im Volksmund als „Hadimírka“ bekannt, war eine direkte Weiterentwicklung des ersten kleinen Tatra. Der Kühlluftventilator war nun vorne angeordnet, die vier Zylinder des Boxermotors leisteten zuverlässige 18 PS bei nur 1155 cm³ Hubraum. Ledwinkas fähiger Ingenieur Erich Übelacker hatte die vordere Achse als Parallelogrammchse mit zwei Querblattfedern konstruiert, und auch seine moderne Zahnstangenlenkung war nun den schlechten Straßen viel besser gewachsen. Der T57 erschien 1931 und wurde ein richtiger beliebter „Volkswagen“ im wahrsten Sinne des Wortes. Schon nach drei Monaten waren die ersten tausend Fahrzeuge verkauft.

Über Detra in Frankfurt kam es zu einem Lizenzvertrag mit der Neue Röhr AG, 1933 wurde der Röhr Junior mit dem modifizierten Tatra-Aggregat des T57 auf der Berliner Automobil-Ausstellung vorgestellt. Die Röhr AG verkaufte schließlich von dieser Produktionsreihe mehr Fahrzeuge, als alle zuvor gebauten Röhr zusammen. Nach dem Konkurs von Röhr gelangte die Verfügungsgewalt dieser Lizenz an die Stettiner Stoewer-Werke, auch sie hatten mit dem luftgekühlten Stoewer



T 57, das Erfolgsmodell von Tatra vor dem Krieg.

Greif die stärkste ihrer Produktionsreihen. Erst 1949 und zwei Überarbeitungen später wurde die erfolgreiche 57er Typenreihe mit dem Produktionsende des T57 b eingestellt.

In Österreich kam es Mitte der 30er Jahre zur Firmengründung von Austro-Tatra, das in den Anfängen ein reines Assemblingwerk war. Die neu entstandene Firma nutzte 1936 die damalige politische Situation und erlangte so vom tschechischen Stammhaus alle in Österreich befindlichen Besitztümer. Die Produktionsstätten des Austro-Tatra-Werks befanden sich in Wien/Simmering, nach betrieblichen Erweiterungen konnten dort nach der Karosseriefertigung auch die mechanischen Teile wie Motor und Getriebe produziert werden. Importfahrzeuge wurden in Österreich damals mit einem vierzigprozentigen Schutzzoll belegt. Die Austro-Tatras Typ 57 hatten nun ab 1937 einen fast hundertprozentig österreichischen Wertschöpfungsfaktor und so konnte auch der Kaufpreis um 40 % gesenkt werden.

5. Pioniere der Stromlinie und zweiter Weltkrieg

Hans Ledwinka aber hatte - während er Ing. Übelacker noch die Konstruktion des T75, einem sehr erfolgreichen Mittelklasse-Tatra durchführen ließ - noch eine Idee im Hinterkopf: den Motor hinten einzubauen, auf diese Weise die Antriebswelle zu eliminieren und damit auch die Geräuschkulisse und Motorgeräusch hinter die Passagiere zu verlagern. Gleichzeitig würde dadurch mehr nutzbarer Platz zwischen den Achsen entstehen.

Die Ideen über die Verwendung von Heckmotoren, Luftkühlung, verwindungssteifen Rahmen, Passagierzellen zwischen

den Achsen und besonders die Stromlinie waren zu dieser Zeit keine wirklich neuen und beschäftigten die Konstrukteure weltweit. Bezüglich der Stromlinie sind hier besonders die Arbeiten und Patente von Paul Jaray oder Reinhard von Koenig-Fachsenfeld zu erwähnen. Doch Ledwinka war der erste, der alle diese Attribute gemeinsam in einem Serienwagen verwirklichte. Nach konkreten Versuchen ab 1931 und dem Prototyp V570 im Jahre 1933 (immer dabei Ing. Übelacker und auch Ledwinkas Sohn Erich) konnte er schließlich 1934 den T77 der Öffentlichkeit vorstellen.

Mit einem Radstand von 3700 mm und einer Gesamtlänge von 5,2 m nicht gerade klein geraten, zeigte der sowohl auffallend wie aerodynamisch geformte T77 in Verbindung mit den 44,1 kW/60 PS des luftgekühlten V8-Motors (Hubraum 2973 cm³) ganz erstaunliche Fahrleistungen: Die Höchstgeschwindigkeit betrug unglaubliche 150 km/h. Die Mittelenkung der Vorseifenfahrzeuge (Fahrer zwischen den Beifahrern) war bald wieder nach rechts verlegt. Die Formgebung des Hecks, erbrachte neben geringer Verwirbelung erst nach mehreren Versuchen auch eine akzeptable Motorkühlung. Die Sicht des Fahrers nach hinten war hingegen bis Produktionsende 1938 suboptimal. Doch der Lenker hatte wegen der ungewohnten Motoranordnung und dem hinten liegenden Schwerpunkt ohnehin ganz andere Probleme: Der Wagen erreichte sehr hohe Geschwindigkeiten und mit dem etwas kapriösen Fahrverhalten neigte er dann leicht zum Übersteuern, der Blick nach vorne war in solchen Situationen eindeutig wichtiger.

Dem T77 folgte der motorisch weiterentwickelte, später auch mit einem dritten Scheinwerfer ausgestattete T77A. Wahlweise gab es auch ein Schiebedach oder eine Trennwand zwischen den Passagierreihen. In Summe wurden etwa 255 Stück

dieses weltweit ersten Serien-Stromlinienwagens gebaut. Die Bauweise der Karosserie, ein 5m langer Holzgitterrahmen mit darüber genagelten Stahl-, bzw. Aluminiumblechen war aufwendig und machte den Tatra 77 in der Herstellung teuer und 1800 kg schwer.

Die Lösung fand Ledwinka mit dem ab 1936 gebauten T87. Die bereits in einem Windkanal entwickelte, nun selbsttragende Stahlkarosserie war im Produktionsaufwand weitaus günstiger. Der neukonstruierte V8 Motor wies nun eine 5fach gelagerte Kurbelwelle auf, der Hubraum wurde auf 2968 cm³ verkleinert und besaß im Gegensatz zu seinem Vorgänger bereits zwei obenliegende Nockenwellen. Der Motor war rund 100 kg leichter als der des Vorgängers und der T 87 wog nur mehr 1390 kg, erreichte mit seinen 55KW/75 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h bei einem Durchschnittsverbrauch von 12 l Kraftstoff und 0,25l Öl auf 100 km. Die Kühlung erfolgte durch zwei über Keilriemen angetriebene seitliche Ventilatoren und mit der Verlegung der Kühlluft einlässe an die Seite wurden auch die thermischen Probleme des Vorgängers gelöst. Bis 1950 wurden 3023 Tatra 87 gebaut.

Parallel zum neuen T87 war auch der etwas kleinere T97 entwickelt worden. Mit seinem neu entwickelten luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor mit 1800 cm³ konnte man ihn durchaus als „Mittelklasse-Stromlinienwagen“ bezeichnen. Seine Spitzengeschwindigkeit betrug respektable 130 km/h.

Das Jahr 1938 veränderte jedoch alles: Spätestens nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich war die Stimmung zwischen der tschechoslowakischen Bevölkerung und den Sudetendeutschen im Lande am Nullpunkt. Nach Übelacker, der bei den Steyrwerken als Chefkonstrukteur engagiert wurde, setzten sich mehr und mehr österreichische Ingenieure

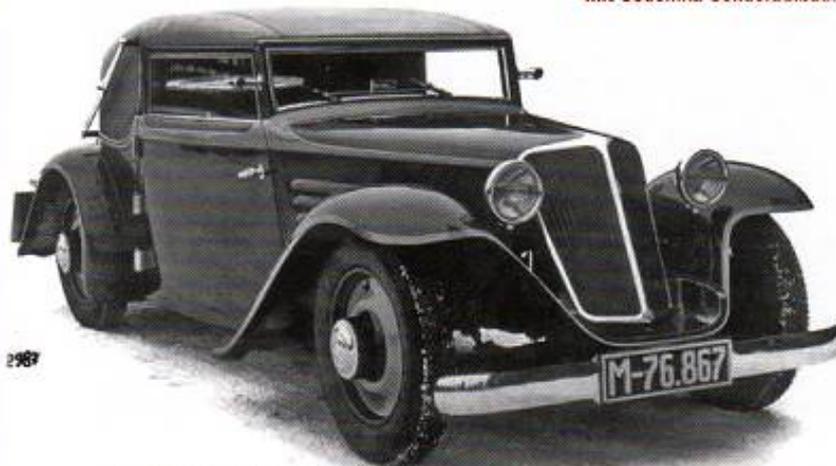
ab. Ledwinka blieb dennoch, wurde aber auf Druck der Militärbehörden seines Amtes enthoben und beurlaubt.

Die im Münchner Abkommen festgehaltene Abtretung der Sudetengebiete von der Tschechoslowakei und deren Angliederung an Deutschland brachte für das Tatra-Werk eine eigenartige Situation. Die Trennlinie der als deutsch deklarierten Landstriche zur restlichen Tschechoslowakei verlief genau durch das Werksgelände. Solcherart teilbesetzt kam die Produktion zum Erliegen. Ledwinka eilte ins Werk zurück und übernahm sofort die Führung. Es galt zu retten, was zu retten war und die Produktion wieder aufzunehmen. Ungezählte Fäden wurden gesponnen und Verhandlungen geführt. Schließlich gelang es, die Grenze im Sinne von Tatra zu verschieben. Der Betrieb musste sich allerdings verpflichten, im Gegenzug die gegen VW beim Haager Schiedsgericht eingebrachte Klage wegen Patentrechtsverletzungen bei der Konstruktion von Porsches Volkswagen zurückzunehmen. Ende November 1938 kam diese Grenzberichtigung zustande und die Ortsschilder trugen erneut den Namen Nesselsdorf. „Die Tatra-Werke wurden Deutsch“ schrieb die Propaganda, obwohl die tschechoslowakische Ringhoffer-Tatra AG in Prag nach wie vor Eigentümer war.

Im März 1939 liquidierte Hitler die Souveränität der Tschechoslowakei. Der von Hermann Göring unterzeichnete „Schell-Plan“ beinhaltete zur Produktionssteigerung und Typenbeschränkung der deutschen Automobilindustrie auch für Tatra einschneidende Richtlinien. Tatra hatte sich auf Fahrzeuge der Hubräume zwischen 2 und 3 Liter zu beschränken. Somit war das Urteil über die kleinen Tatra-Typen gesprochen, die Produktion der erst im Vorjahr vom erfolgreichen T57 a zum Typ 57b verbesserten Wagen musste beendet werden. Auch die Produktion der kleinen Stromlinie T97, die komfort- und leistungsmäßig und eine überlegene Alternative zum Volkswagen dargestellt hätte, war nach nur 510 hergestellten Fahrzeugen somit eingestellt. Es verblieb nur noch der T87 in Personenwagenproduktion.

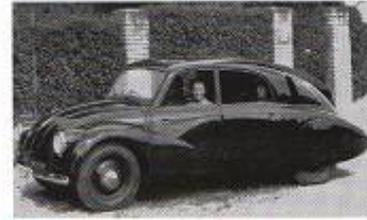
Eine ähnliche Verordnung hingegen sicherte Tatra die Produktion schwerer Lastkraftwagen, die auch schon vor 1938 den Schwerpunkt im Kraftwagenbau gebildet haben. Aber da auch Bedarf an leichten Kübelwagen gegeben war, gelang es Ledwinka die stillgelegten Fertigungsanlagen des T57 b wieder zur Produktion des 1940 entwickelten T57 K in Betrieb zu setzen. Während sich Erich Ledwinka, der seit Kriegsausbruch die Konstruktions- und Entwicklungsabteilung geleitet hatte, in den letzten Kriegsmontaten noch zu seiner schon früher evakuierten Familie nach Bayern absetzen konnte (und der dann bei Steyr viel später für die Entwicklung des

T 75, die obere Mittelklasse von Tatra mit Sodomka Sonderaufbau.



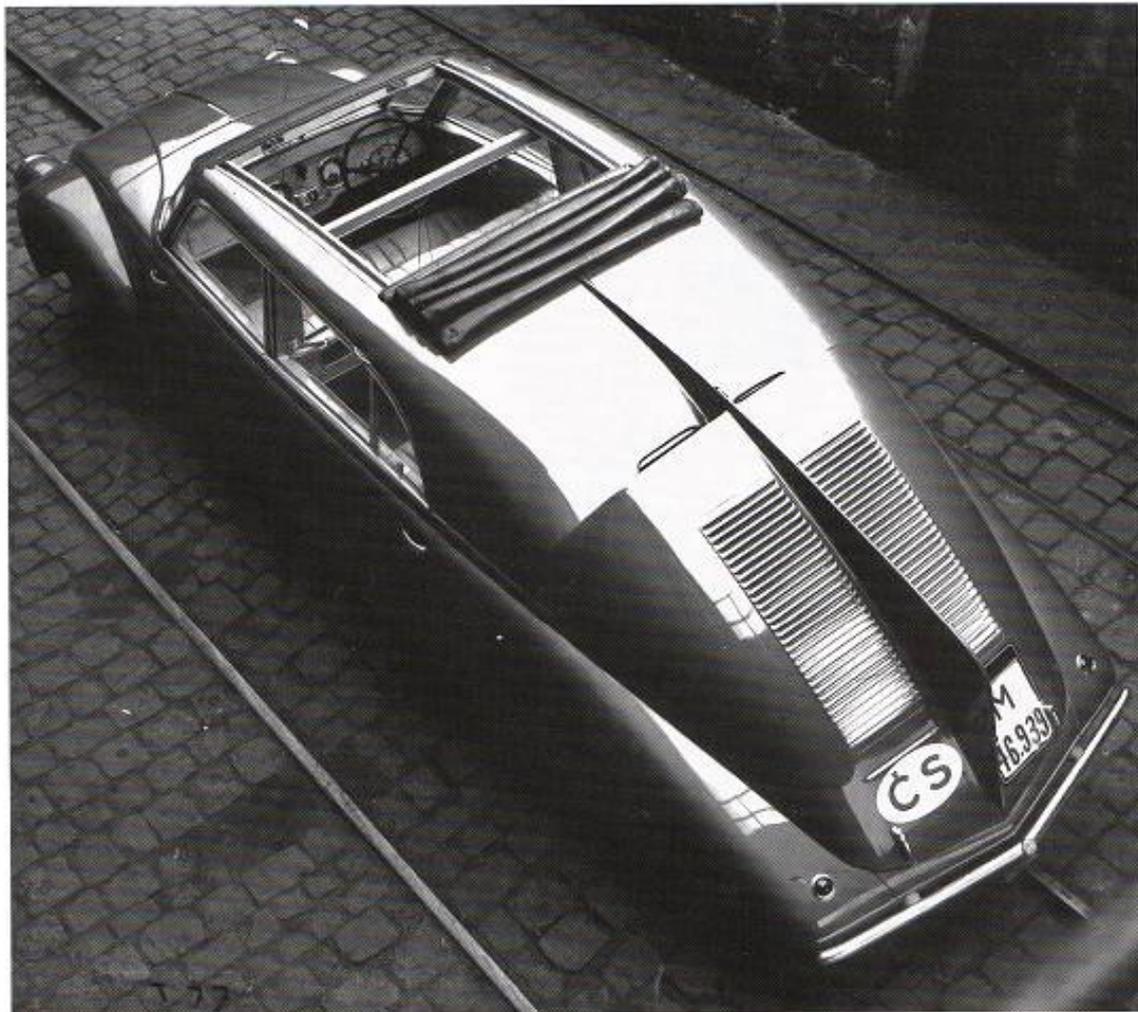
298

TATRA GESCHICHTE



**T 97, Hans Ledwinkas Volkswagen.
Links: T 87, dieser Prototyp besitzt
noch die Frontscheibeneinfassung des
T 77.**

**T 77, die zweite Serie mit
Webasto-Dach und
Trennwand zum Chauffeur.**



DIE WICHTIGSTEN PERSONENWAGEN AUS NESSELSDORF/KOPRIVNICE



Nesseltdorf "Präsident" 1897
Das erste, industriell gefertigte, in der Österr.-Ungarischen Monarchie hergestellte Kraftfahrzeug.



Nesseltdorf Typ B 1901 „Neuer Vlezer“
Die Konstruktionen aus Nesseltdorf bewähren sich, ein Exemplar dieses Modells steht im Wiener Technischen Museum.

Nesseltdorf Typ S4 und S6 (1910-1917)
Hans Ledwinka's Wiederertritt in Nesseltdorf bringt die Automobilproduktion mit den neuen Modellen wieder in Schwung.

Tatra 11 und 12 / 1923-1936
Hans Ledwinka baut den ersten luftgekühlten Tatra mit vorne liegendem Motor und erstmalig mit Zentralrohrchassis und der Pendelachse hinten.

Tatra 57 1931-1948 „Háčimrská“. Das bewährte Konzept des „Volksautos“ wird beibehalten und modernisiert, ein Vierzylinder-Boxermotor sorgt für den Antrieb.

Tatra 75 1934-39
Die Ausweitung der Produktpalette mit Zentralrohr und luftgekühltem Boxermotor vorne in die Mittelklasse.



Tatra 77 / 1934
Der Meilenstein im Automobilbau, das erste serienmäßige Stromlinienfahrzeug von Hans Ledwinka. Mit luftgekühltem V8 im Heck.

Die Mannschaft des „Präsidenten“ im Fotostudio, von links: Direktor Hugo Fischer, Graf Pötting-Persing, W. Hardy und Baron von Liebig.

NW Typ B „Vlezer“. Die Kutsche wurde zum Auto, bereits mit gleich großen Rädern und schräger Lenksäule.

T 57, die Tatra-Stromlinie wird erwachsen.



Logo des T 77.

Tatra 80 / 1932
Bis 1938 wurden nur insgesamt 26 Stück von diesem Luxusfahrzeug gebaut. Etliche Fahrgestelle wurden von verschiedenen Karosseriefirmen mit Aufbauten versehen.



T 70 und T 80, die Luxusklasse von Tatra, hier ein Modell T 70 mit Sodomka-Aufbau.



Tatra 57 / 1936
Das verbesserte Stromlinienmodell brachte mehr Kunden und festigte den Ruf von Tatra als innovativer Fahrzeughersteller vor dem Zweiten Weltkrieg.

Tatra 97 / 1936
Die Stromlinienslettle wurde zur Mittelklasse hinunter abgerundet. Das Konzept mit dem Vierzylinderboxermotor im Heck auf Plattformrahmen fand sich in Ferdinand Porsches Volkswagen wieder.

Tatra 600 / 1949 „Tatraplan“
Das nun verstaatlichte Tatra-Werk griff das Konzept des T97 auf und konnte 51% der Produktion in den Westen exportieren, 435 Tatraplans kamen davon nach Österreich.

Tatra 603 (1955-1974)
Tatras große Limousine mit V8 in der sozialistischen Nachkriegs-Tschechoslowakei.

Tatra 613 (1973-1996)
Die Bonzen wollen mehr, größer, breiter, stärker und edeliger war die Weiterentwicklung der großen Tatra-Limousine.

Tatra 700 (1996-1998)
Der letzte, gescheiterte Versuch, das bereits 62 Jahre alte Konzept mit postkommunistischen Mitteln am Leben zu erhalten.

T 613 produziert erst ab 1974, sechs Jahre nach der Präsentation der Prototypen von Vignale.



Puchautos, des Haflinger und des Pinzgauer verantwortlich war; aber das ist eine ganz andere Geschichte), blieb Hans Ledwinka gesundheitlich angeschlagen zurück und wurde prompt von den tschechischen Revolutionsgarden verhaftet. Der Mithilfe zur Stärkung der Deutschen Wehrmacht angeklagt wurde er erst 1951 schwer gezeichnet aus der Haft entlassen.

6. Feudal in Zeiten des Sozialismus,

Nesseltdorf hieß wieder Koprivnice, die im Krieg nicht in Mitleidenschaft gezogenen Tatra-Werke wurden, wie alle Autofirmen verstaatlicht, die neuen Regierungsorgane legten großen Wert auf sofortige Wiederaufnahme der Produktion.

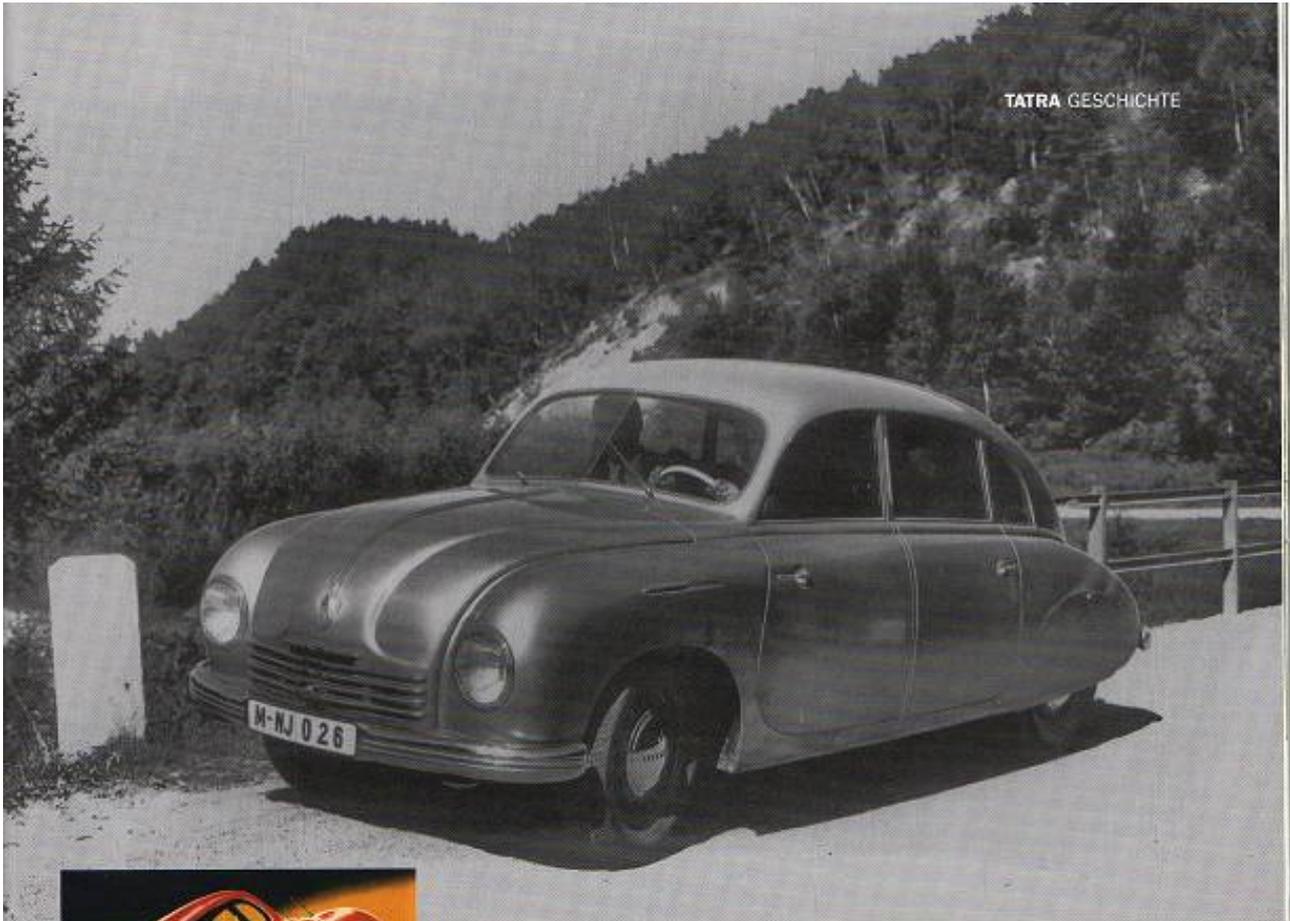
Der Plan sah die Produktion der Personenwagen der Type 57 b und der Lastwagen Type 111 (mit 12-Zylinder-Motor und 10 t Nutzlast) vor. Tatsächlich baute das Werk auch in beschränkter Zahl das Stromlinienmodell T87 bis 1950 weiter.

Wegen der begrenzten Absatzmöglichkeiten für große Personenkraftwagen konzentrierte man sich auf die Entwicklung eines Mittelklassewagens. Diese Bestrebungen gipfelten 1947 schließlich im T600, der mit seinem luftgekühlten vierzylinderigen Boxermotor mit 2 Litern Hubraum und 38 KW/52 PS auch im Ausland seine Abnehmer fand. Bis 1959 wurde er in Koprivnice gebaut, danach wurde die Fertigung zu Skoda nach Mlada Boleslav (Jung Buzlau) verlegt, vornehmlich, um in Koprivnice die Lastwagenfertigung (T 128 und T 805) zu forcieren. Planwirtschaft macht es möglich. Die Fertigungsmoral bei Skoda war aber derart niedrig, dass die Reklamationsflut schließlich 1952 zum Produktionsende führte.

Trotz der abgezogenen Produktion von Personenwagen arbeitete man in Koprivnice dennoch weiter an der Entwicklung eines großen Motors. Der im T805 verwendete neue 2,6 Liter Achtzylindermotor wurde von Chefingenieur Julius Mackerle weiterentwickelt, mit einer Ejektorabkühlung versehen und, in Monopostos eingebaut, erreichte er in Wettbewerben sensationelle Erfolge.

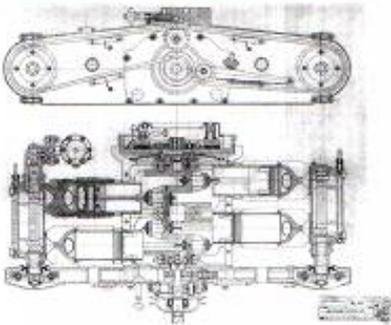
Bestärkt durch die Erfolge dieses Triebwerkes und in Erinnerung der vor langer Zeit eingeschlagenen Richtung, luftgekühlte Achtzylinder-Heckmotorwagen mit pontonförmigen, windschlüpfrigen Aufbauten zu verbinden, präsentierte Tatra 1955 schließlich den Prototyp zu einem neuen, sechssitzigen Reisewagen.

Der von Mackerle und seinen Mitarbeitern entwickelte Typ 603 ging als Repräsentationslimousine schließlich ab 1957 in Serie, anfangs verließen nur zwei Wagen pro Tag das Werk. Sportliche Erfolge im In- und Ausland waren zwar vielbeachtet, aber der erhoffte Verkaufserfolg im We-



T 600 Tatrapian, auf dem genialen Vorkriegskonzept des T 97 aufgebaut.

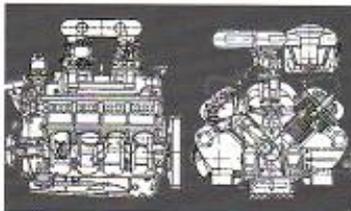
Der Boxermotor des Tatra T 97.



TATRA GESCHICHTE



**T 603, manche
Gleiche unter Gleichen
brauchen
einfach acht Zylinder.**



**T 613 in der Prager Burg,
ein roter Prinz findet seine
rote Prinzessin.**



sten blieb aus. So blieb der T603 in erster Linie Funktionären und Begüterten vorbehalten, wengleich die Farbgebung neben dem sattsam bekannten schwarz durchaus auch andere Farbtöne kannte: knallrot, grün, beige, weiß (Fidel Castro soll noch so einen haben, mit Klimaanlage), ja sogar türkis und lila sind überliefert.

Mit 95, später 105 PS aus zweieinhalb Litern Hubraum brachte der T603 auch in der zivilen Version beachtliche Fahrleistungen auf die Straße, erste ab 1969 halfen Scheibenbremsen bei der Verzögerung. In der bis 1975 dauernden Bauzeit kam es mehrfach zu Retuschen an Karosserie und Technik, oft wurden auch die frühen Baujahre mit neuen Karosserien versehen und verjüngt, wenn die Zuteilung eines neuen Modells noch nicht im Plan war.

Heute ist gerade der T 603 das, was man mit Fug und Recht als „Einstiegsdroge“ für den so raren Nachwuchs unter den Veteranenliebhabern nennen kann.

1973 erscheint das Nachfolgemodell T613. Der italienische Karosser Vignale war mit der Formgebung beauftragt. Der gut 5 m lange Wagen zeichnet sich durch gerade kantige Linien und eine langgezogene Fahrgastzelle aus. Der Hubraum des nach wie vor luftgekühlten V8 stieg auf 3,5, später sogar auf 4,3 Liter. Der Export des in 11.000 Exemplaren gebauten T 613 erfolgte, ebenso wie der seines Vorgängers Typ 603, fast ausschließlich in die sozialistischen Bruderländer, im Westen blieben diese Tatrás nahezu unbekannt.

7. Die Wende zum Untergang?

Die Wende und die damit verbundene Marktöffnung brachte Tatra durch den nun spürbaren Gegenwind des Mitbewerbs in finanzielle Schwierigkeiten. Die Personenwagenproduktion wurde 1998, in Ermangelung ausreichender Nachfrage mit dem neuen T700 (weiterhin V8 mit Luftkühlung) nach 101 Jahren eingestellt. Zu hohe Kosten in der Fertigung standen nicht marktgerechten Produkten gegenüber. Ohne Features wie geregelten Kat oder Airbags fanden nur sehr wenige Fahrzeuge Abnehmer, die für gleiches Geld immerhin Sternfahrzeuge der S-Klasse bekommen konnten.

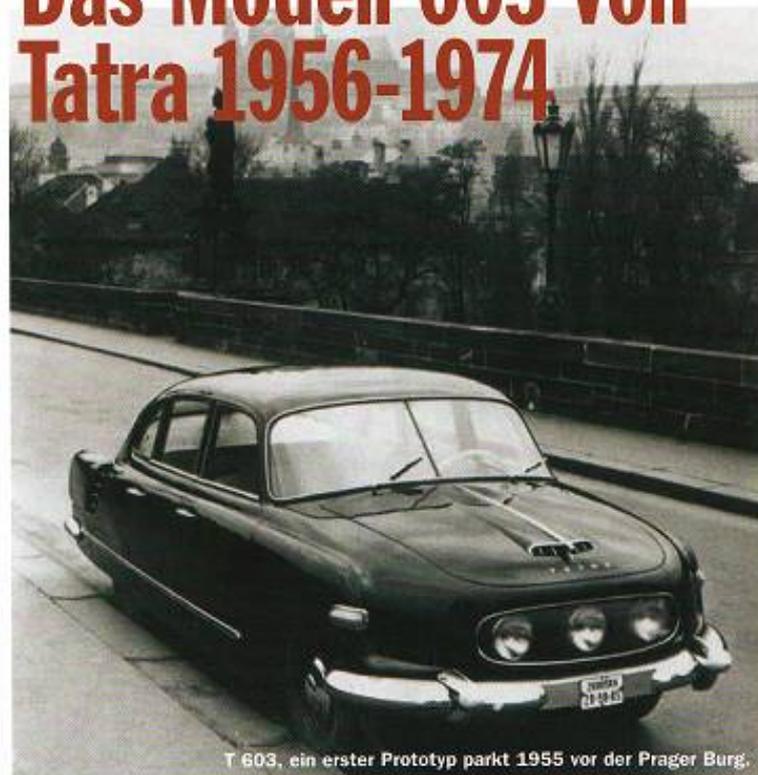
Die Aktienmehrheit von Tatra wurde schließlich 2002 vom amerikanischen Konsortium SDC und Terex aufgekauft, das auf die von den Irakern im erste Golfkrieg eingesetzten Tatra LKWs und ihre, durch das bewährte Prinzip des Zentralrohres und der gelenklosen Pendelachsen garantierte enorme Geländetauglichkeit aufmerksam geworden war. Die den Investoren wie üblich abgerungenen Fristen bezüglich Beschäftigungsgarantie sind nun schon länger abgelaufen. Der Personalstand von ehemals 12.000 beträgt der-

zeit nur mehr 2.500 Mitarbeiter, die Produktionszahlen von jährlich 15.000 LKW in den Achtzigern sanken auf 2000 Einheiten. Schön langsam werden die Fertigungsstraßen nach und nach demontiert und verbracht. Motore werden bereits seit längerem zugekauft, gleiches gilt auch für Getriebe und Antriebe. In Indien, einem der letzten Großabnehmer für Tatra-Militärlastwagen, ist eine eigene, von Tatra unabhängige Fertigungsanlage im Entstehen. Einige Idealisten versuchen noch regelmäßig, die Marke in Wüstenrennen wie

Paris-Dakar hochzuhalten, auch im Trial-sport sind die schweren Lastwagen sehr beliebt. Vor wenigen Wochen wurde ein Buggy mit luftgekühltem Tatrator (einem auf 6 Zylinder kupierten Motor des T613) italienischer Meister im Rallye-Cross Division 3.

Noch ist die Marke nicht tot, und wie die Geschichte zeigt, hat sich Tatra von Grenzverschiebungen und Regierungswechseln nie wirklich unterkriegen lassen. Wer weiß, vielleicht, wie Phönix aus der Asche...?

Das Modell 603 von Tatra 1956-1974



T 603, ein erster Prototyp parkt 1955 vor der Prager Burg.

Die Genossen in der sozialistischen Tschechoslowakei hatten nach dem Zweiten Weltkrieg einen Plan: Die Aufgabentrennung ihrer beiden großen, volkseigenen Fahrzeughersteller Tatra und Skoda, Pkw wurden ab 1951 nur bei Skoda, LKW nur bei Tatra produziert. Aus Stolz über diese geniale Idee nannte man den 1947 entwickelten Tatra 600 nunmehr Taträplan. Die Freude über das Tatra-Kuckucksei aus Kopřivnice hielt sich bei Skodaleuten in Grenzen (dort gab es ja eigene Konstruktionen), die Qualität der bei Skoda erzeugten Taträplane ebenfalls. Doch die Taträleute in Kopřivnice hielten sich nicht an die planwirtschaftlichen Vorgaben, sie wollten ein Auto bauen, das

ihrem Anspruch als innovativste Fahrzeugfabrik hinter dem Eisernen Vorhang gerecht wurde. Der Ingenieur Jiří Kloš entwickelte 1950 einen neuen Motor für Tatrás neuen 5 to LKW T805. Kloš behielt das ursprüngliche Motorkonzept von Hans Ledwinkas V8-Motoren bei. Sein Entwurf hieß nun Motor Typ 603A, hatte seine acht Zylinder V-förmig mit 90 Grad angeordnet, eine kettengesteuerte, obenliegende, zentrale Nockenwelle, eine Bohrung von 70 mm bei 2.472 cm³ Hubraum und leistete 70 KW/95 PS. Mehrere Prototypen mit der modifizierten T87-Karosserie dienten als Versuchsträger für diesen Motor.

1953 stellten die Genossen in Prag fest, dass sie mit den kleinen Taträplanen, und

GENIALES UND KURIOSSES VON TATRA



T80 Chassis, gut zu erkennen sind die gerundeten Zylinderkopfflächen und die Parallelgrammfederung der Vorderachse.

Tatra Typ 80
Hans Ledwinka's Auftritt in die automobile Luxusklasse manifestierte er mit der Konstruktion des T80. Der wassergekühlte, vorne eingebaute V12-Motor mit 65 Grad Neigung hatte eine ellipsoide Zylinderkopffläche, eine zentrale oberliegende Nockenwelle für alle 24 Ventile, 5,9 l Hubraum und das Zentralrohrchassis mit Pendelachse hinten und Parallelgrammfederer vorne.



Tatra V 855 (1942) „Schnoemobil“

Die Deutsche Wehrmacht versuchte ihre Situation im russischen Winter zu verbessern und gab Tatra den Auftrag zu diesem Fahrzeug. Der V8-Motor aus dem T87 trieb den Propeller und die Heckwälze an.



Tatraplan Cabriolet (1949) „Stalin 600“

Der Wind blies nun von Osten und um sich das Wohlwollen von Josef Wissarionowitsch Deschugaschwill zu sichern, schenkte Tatra dem großen Führer des Brudervolkes dieses Spielzeug. Nach Stalins Tod gelang das Unikum in den Siebzigern im Tausch gegen einen neuen T 613 von den Russen nach Koprivnice zurück.



Tatra JK 2500 (1955)

Julius Kubinsky aus Brünn baute 1955 dieses Einzelstück nach seinen Vorstellungen. Zuerst noch mit einem 6-Zylinder-Alfa Romeo-Motor, später mit einem 603-Motor ausgerüstet, später mit verschiedenen T603-Motoren. Der Wagen existiert noch heute.

Bestechende Einzelleistung 1955.

T90 (1934)
Nur zwei Prototypen entstanden, da die Kunden die avantgardistische Karosserie des T77 nicht wirklich wertschätzten und so baute Tatra einen geschmackvollen Pseudostromlinienwagen mit einem schwachen Vierzylinder-Boxermotor.



Tatra V 809 (1941) „Rommel-EI“

Von diesem vierradgetriebenen Kommandowagen wurde drei Exemplare gebaut, vordergründig für das DAK. Der T87-Motor wurde um 180 Grad gedreht und vorne eingebaut, der Luftfilter wanderte wegen des Sehenschaus in die Fahrgastzelle. Generalfeldmarschall Rommel konnte sich trotzdem nicht in Afrika halten.

Tatra 603 MB (1961) „Microbus“

Dieser Prototyp wurde in Bratislava gebaut, der T603-Motor war als Mittelmotor hinter der Vorderachse eingebaut.



T 605 mit Werksfahrer Alois Mark 1956 auf dem Maseryk Ring in Brünn.



Tatra 605 (1956) Rennsportwagen
Mit Zweizylinder-Mittelmotor und Ejektor-Kühlung, 54 PS aus 636 ccm und 320 kg Kampfgewicht.

603MB, zwei Exemplare wurden gebaut, eines hat überlebt



den nur in geringen Stückzahlen vom großen Bruder gelieferten Limousinen ZIL, GAZ und Volga nicht wirklich standesgemäß weiterkommen. In Erinnerung an die Vorkriegstradition erteilten sie dem Tatra-Werk nun den Auftrag, eine neue Luxuslimousine zu entwickeln. Der Leiter dieses Projektes, Julius Mackerle, konnte zwar auf den neuen leistungsfähigen Motor von Kłos zurückgreifen, die leicht überarbeitete Karosserie des T87/603 überzeugte allerdings nicht. Der Künstler Frantisek Kardeus wurde in Folge hinzugezogen. Inspiriert von einem Nash-Ambassador, den die Tatrarajungs zu dieser Zeit testeten, zeichnete er seinen Entwurf. Der erste 603-Prototyp wurde gebaut und den obersten Genossen präsentiert. Deren Entscheidung fiel leicht. Endlich konnten sie wieder standesgemäß in einer großen Luxuslimousine ihren sozialistischen Herausforderungen nachgehen.

Die Eckdaten des 1956 präsentierten Tatra 603 Typ1 sind den damaligen kapitalistischen Fahrzeugen überlegen. Nur der Mercedes 300 Adenauer hatte vergleichbare Werte mit Ausnahme von Verbrauch, MB 300 19l / T603 12l, und Preis, MB 300 in Deutschland 1958 18.000 DM / T603 12.500 DM.

Das Fahrwerk besitzt vorne Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, hinten die bewährte Ledwinka-Pendelachse. Der Motor hat nun 2.545 cm³ und leistet 70 KW/95 PS bei 4000 U/min. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Sechs Passagiere finden in der luftwiderstandsarmen Karosserie Platz, deren Gepäck im relativ geräumigen Frontkofferraum zusätzlich zu einer Staufäche hinter den Rücksitzen. Der T603 hatte keine Konkurrenz im Osten, das überzeugende Konzept dieser Konstruktion schlägt sich auch in der langen Bauzeit von 18 Jahren nieder. Nach den Prototypen wurde eine Vorserie mit ca. 25 Fahrzeugen gebaut. Daraus stammt die in diesem Heft vorgestellte „Marie“, die äußerlichen Unterschiede zur eigentlichen ersten Serie waren an den hinteren Radabdeckungen, der durchgehenden seitlichen Chromleiste und den kleinen weißen Blinkerleuchten ersichtlich.

Die wichtigsten Modelländerungen waren:

1962: der Typ2 bekommt eine enge, 4-teiligen Scheinwerferfront, spätere Exemplare dieser Ausführung bekommen ein schlechteres Armaturenbrett.

1968: der Typ3 bekommt geänderte Kofferrückwand und Motorhauben, eine verbesserte Vorderachse, später sogar Scheibenbremsen an allen Rädern. Nun weiter auseinanderliegenden vier Scheinwerfer, eine höhere Windschutzscheibe, vergrößerte hintere Lufteinlässe und lange Heckleuch-

ten sind die äußeren Unterschiede. Auch Stoßstangen und Radkappen fanden eine geänderte Form. Im Fahrgastraum wurde das schlichte Armaturenbrett des Typ 2 verbaut und endlich gab es eine verstellbare Rückenlehne an den Vordersitzen. Darunter befindet sich die Benzin-Warmluftheizung. Bei den frühen Typen gab es noch importierte Eberspächer, danach kopierte PAL dieses Heizgerät, was nicht unbedingt zu deren Zuverlässigkeit beitrug. Ein gängiger Witz aus der damaligen Zeit: Woran erkennt man einen Tatra 603-Fahrer? An den Pelzstiefeln, dem warmen Wintermantel und der tropfenden, roten Nase.

Der produzierten Stückzahl von 20.422 tat dies keinen Abbruch, der größte Teil davon entfiel auf den Typ 3, die zweite Serie ist schon seltener und der erste Typ mit den drei Scheinwerfern ist heute das gesuchteste Modell.

Die Preise: Für ein brauchbares Exemplar der dritten Serie in Zustand 3 muss man mit 5.000,- Euro rechnen, für die raren ersten Typen werden bereits Liebhaberpreise bezahlt.



Lokales Rennen mit Tatra 603 aus der zweiten Serie in Stramberg/Nordmähren.