

Oldtimer Praxis

nur 3 DM

Technik · Tips · Termine

Juni 6/1998

DM 3,-

Lit. 4200,- Plus 225,- sfr. 3,- ÖS. 25,- Hf. 5,-



Fiat 600 einmal ganz anders:
1000 Kubik, 70 PS, heißes
Abarth-Outfit und Spaß ohne
Ende – erlaubt ist, was gefällt!

25 Jahre BMW /6: Power
auf Dauer – das Plädoyer eines
Fans für den wackeren Münchner
Youngtimer mit Alltags-Qualitäten

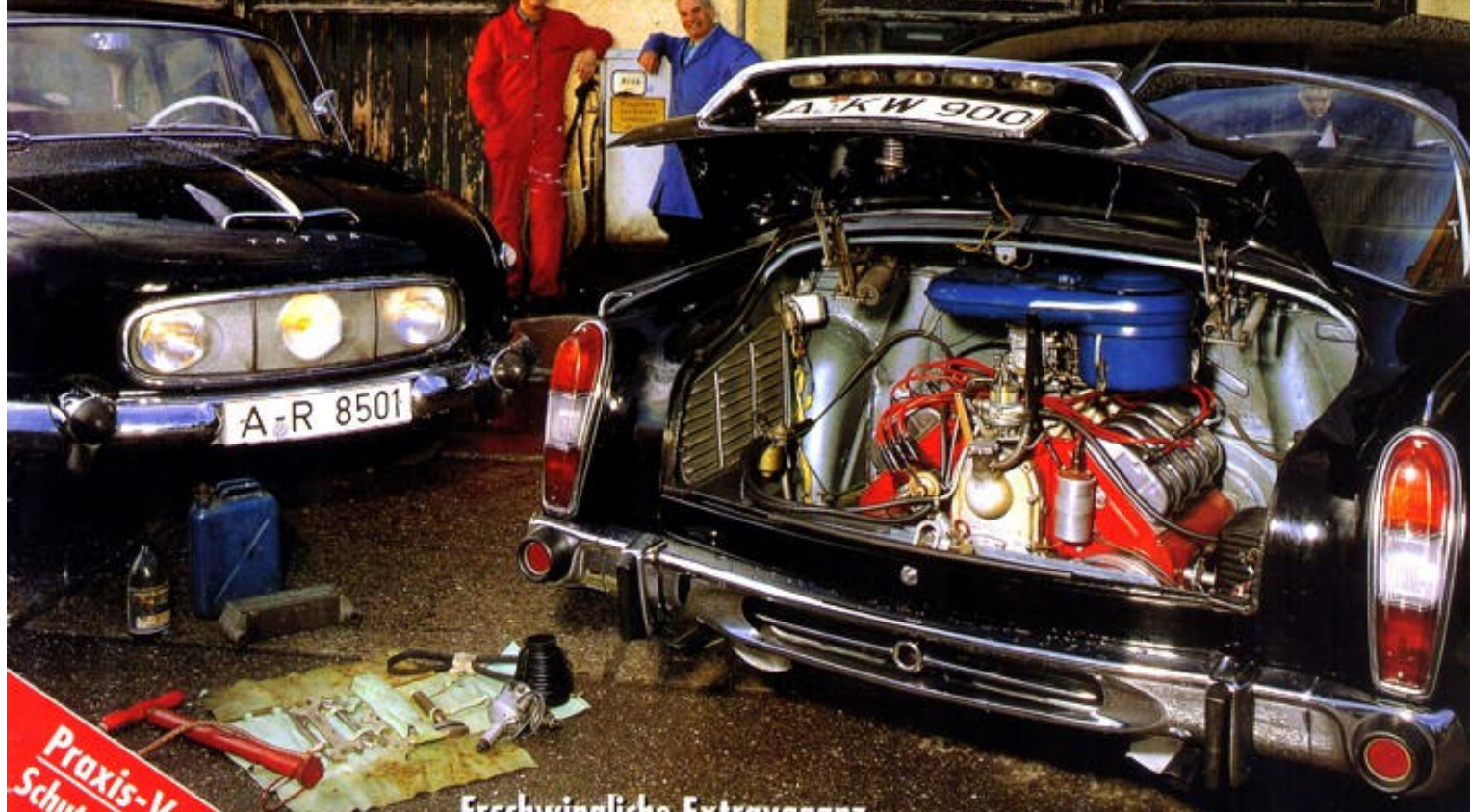


Einer für immer

**Opel Admiral B –
in erster Hand!**

Alternative zu Vespa und Co.

**IWL Stadroller Berlin –
fürs schmale Budget!**



Erschwingliche Extravaganz

Tatra 603 – Ostblock de Luxe

**Praxis-Vergleichstest
Schutzgasschweißgeräte
für Einsteiger**

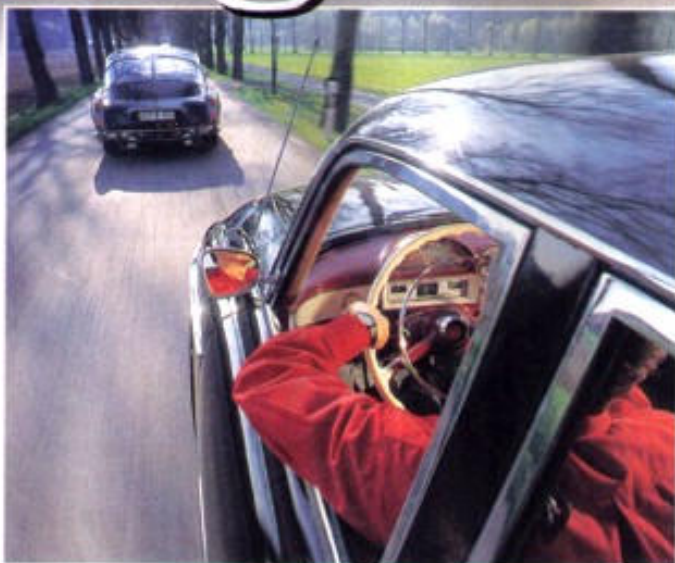


Sozialistische Avantgarde



Tatra 603 –
der schwarze Wal
aus Koprivnice

Es gibt viele Gründe dafür, sich in einen ganz bestimmten Klassiker zu vernarren. Es kann die schöne oder bizarre Form sein, die Seltenheit, die ausgefallene Technik, sogar der Nutzwert und der Preis können eine Rolle spielen. Und über jeden einzelnen dieser Pfade kann ein Oldtimerfan an den Tatra 603 geraten – wenn er ein Herz für die skurrilen Dinge des Lebens hat...



Die Form der großen Repräsentations-Limousinen vom Typ 603 ist unvergleichlich. Fünf Meter Länge, fast zwei Meter Breite und gut anderthalb Meter Bauhöhe lassen den schwarzen Wal freilich behäbiger wirken, als er tatsächlich ist

Die großen Tatra 603 haben mich schon immer interessiert, auch ohne sonderlich viel von den Details der einstigen Repräsentationskalesche der sozialistischen Eliten zu wissen. Es war die außergewöhnliche Form der raren Saurier aus Koprivnice, die sich mir schon bei der ersten Begegnung unauslöschbar einprägte. Und dann erst dieser Motor: ein luftgekühlter 2,5-Liter-V8 im Heck – wo gibt's das sonst noch? Richtig, nirgends. Als ich kurz darauf erstmals ein wenig in der Tatra-Kleinanzeigenrubrik der Oldtimer-Mark stöberte, wurde ich endgültig unruhig: Restaurierte Autos wurden da teilweise deutlich unter 10.000 Mark angeboten, Restaurierungsobjekte von 1500 Mark an aufwärts. Mal ehrlich, wo gibt's ähnlich viel Auto

fürs Geld. Faszination und Komfort inklusive? Es kam, wie meist. Die Tatra-Fantasien blieben ein Planspiel. Nun stehe ich hier nahe Augsburg neben dem „dreiäugigen“ Ur-603 von Lutz Fischer und Werner Kratzats Exemplar der dritten Serie. Die Geschmäcker sind verschieden. Und die Schönheit liegt allein im Auge des Betrachters, das ist bekannt. Daß dabei auch der Blickwinkel und der Bildausschnitt entscheidend sein können, beweist freilich nichts besser als der Tatra 603. Die aerodynamisch gerundete, skurrile Front des großen Tschechen ist unbestritten interessant, manche nennen sie sogar hübsch. Das sanft abfallende, gerundete Heck mit den großen Lufteinlässen, der zweigeteilten Panora-

mascheibe und der durch den „Fenstersteg“ und einen Blechfalz angedeuteten tatra-typischen „Mittelflosse“ ist schlicht einmalig. Alles, was zwischen Front und Heck liegt, ist dagegen eigentlich nur eines: sehr groß. Wie schon bei der ersten Begegnung drängt sich mir der Vergleich mit einem Wal auf: Die schwarzen Autos wirken riesig und ein wenig behäbig – aber keinesfalls plump. Daß der eher gemütliche Eindruck des Autos indes nur die halbe Wahrheit ist, wird klar, sobald der luftgekühlte 2,5-Liter-V8 läuft: Ein wenig heiser klingt er, das typische V8-Geräusch ist da, aber ganz anders als bei anderen Aggregaten und untermalt durch das Geräusch der beiden Turbinen, die Kühlluft ansaugen.



68

143

50

TATRA

47

38

38

116

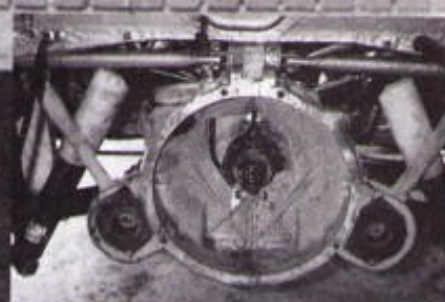
TATRA

A-R 8501

So sehen sie doch alle aus: Werner Krätzels Tatra 603-2 war zwar deutlich gebraucht, aber immerhin halbwegs fahrbereit und komplett, als er ihn 1992 in Pilsen kaufte. Der Preis: 2000 Mark



2000 Arbeitsstunden und 10.000 Mark investierte der Augsburger. Gut, daß der Sohn Lackierer ist



Der Leichtmetall-V8 hängt mit nur vier Schrauben am Getriebe – und sonst nirgends!



Typisch: Die meiste Mühe machte das Blech des 603 der zweiten Serie. Die Technik ist robust



Ost-Block: Einen komplett gemachten AT-Motor samt Auspuff gab's für 1100 Mark in Ostrau



Der Motor dreht recht spontan hoch, viel spontaner, als man angesichts des knapp zwei Meter breiten (!) Anderthalbtonners annehmen möchte. 95 PS lieferte der fünffach gelagerte Kurzhuber zwischen 1956 und 1962, danach waren es 105 PS. Zum Vergleich: Ein anerkanntermaßen flotter Ponton-Mercedes 220 S brachte es anno 1956 auch nur auf 100 PS, ein großer Adenauer-300er auf 125 PS!

Der Augsburger Tatra-Freund Lutz Fischer kam einst ganz ähnlich auf den etwas besonderen Geschmack, wie er erzählt: „Als Kind war ich mit meinen Eltern in den sechziger Jahren öfter in Ost-Berlin. Der Tatra 603 war dort seinerzeit sehr präsent, und diese riesigen schwarzen Autos haben sich mir damals ein für allemal eingeprägt. Als ich dann 1982 von einem Exemplar hörte, das ein hochrangiger tschechischer Republikflüchtling während einer Dienstreise mit in den Westen gebracht hatte, schlug ich zu. Mehr als eine Handvoll dieser Autos gab's damals nicht bei uns – da konnte ich nicht widerstehen.“

Fischers erster Tatra hatte bereits eine West-Zulassung und auf verschlungenen Pfaden auch TÜV bekommen. Wie dies geschah, das kann der Augsburger heute nicht mehr nachvollziehen: „An dem Auto funktionierte so gut wie nichts, wie es sollte. Ich habe dann damals alles soweit in Schuß gebracht, daß ich den 603 als zuverlässiges Alltagsauto nutzen konnte, und hatte fortan meinen Spaß. Eine Restaurierung im heutigen Sinne war das aber natürlich nicht.“

Seit jenem Jahr war Fischer nie mehr so ganz ohne Tatra 603. „Ich muß zugeben, daß ich die Autos nicht gezählt habe. Zehn oder zwölf 603 müssen es aber insgesamt gewesen sein. Einige von ihnen waren lediglich Schlachtobjekte, die ich zu Tauschzwecken nutzte und mit denen ich mir ein kleines Ersatzteillager aufbaute, andere habe ich teilrestauriert und weitergegeben. Wenn man einmal in einer solch kleinen Szene drinsteckt, bekommt man halt regelmäßige Anfragen und Angebote.“

16 Jahre mit den skurrilen Autos aus Koprivnice – Zeit genug, reichlich Erfahrungen zu sammeln. Wie sieht es aus mit Alltagstauglichkeit und Zuverlässigkeit der großen Tschechen? Und wo liegen die Schwachstellen? „Vernünftig gemacht, sind die Autos allemal alltagstauglich, wenn man nicht ausgerechnet gerade in einer Stadt mit beengten Parkplatzverhältnissen lebt. Gerade im Langstreckeneinsatz bietet das Auto jede Menge Komfort und über einen Spritverbrauch von elf Litern im langjährigen Mittel kann man sich meiner Meinung nach wirklich nicht beschweren“, resümiert Lutz Fischer. „Wie zuverlässig die Autos sind, ist letztlich vorwiegend von der Wartung abhängig. Grundsätzlich ist fast alles hervorragend zugänglich, trotzdem ist es recht arbeitsintensiv, ein so komplexes Auto wie den 603 in Form zu halten. Das beginnt bei den normalen Routinearbeiten, und endet bei einigen Tatra-typischen Checks. Ein gutes Beispiel sind die Ölkühler: Zwei Stück davon besitzt



Bekanntes Übel: die Kunststoffteile der großen Tatra sind von mieser Qualität. Mittlerweile sind aber verbesserte Reproduktionen aufgelegt



Die Standheizung will gepflegt sein – und vielleicht sollte man die Astbestdichtungen austauschen...



Vorsicht bitte: Rund um die Achsaufnahmen gammelt's vorne wie hinten häufig

der 603. Sie sitzen rechts und links an der Unterkante des Motors, und wer ab und an dafür sorgt, daß die Kühler nicht mit Schmutz und Laub verdeckt sind, hat weniger thermische Probleme. Wer regelmäßig die Vergaserdüsen

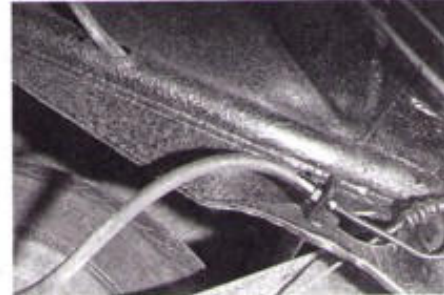


Malade Dichtungen sind schuld, daß oft Wasser im Reserveradabteil steht – mit rostigen Folgen

auf ihren festen Sitz untersucht, wird wahrscheinlich nicht erleben, daß sie sich losschüteln. Und wer, wie vorgeschrieben, die Standheizung alle 500 Stunden inspiziert, hat damit sicher weniger Ärger als derjenige, der sich die Arbeit spart. Ein anderes Beispiel: Die originalen Gummi-Teile sind von minderer Qualität. Das ist landläufig bekannt und sollte eben dazu verpflichtet, ein Auge auf Dichtgummis, Lenk- und Achsmanschetten zu haben."

Thermisch gelten die luftgekühlten V8 als ein wenig prekär, aber auch hier hängt viel vom richtigen Händchen ab, wie der Augsburger Tatra-Freund verrät: „Die Autos sind alles andere als langsam, aber für Dauer-Vollgas sind sie halt nicht gebaut. Man darf nun mal nicht eine Stunde lang mit Tempo 160 über die Bahn preschen, wenn man genau weiß, daß man anschließend im Stop-and-Go-Verkehr der Innenstadt steht. Meine Erfahrung: Tempo 130 ist eine ideale Reisegeschwindigkeit.“

Dafür, daß keine Motorschäden durch den Ausfall einer oder beider Kühlturbinen auftreten, hat Tatra vorgesorgt. Die linke Turbine beherbergt gleichzeitig die Lichtmaschine. Reißt Ihr Antriebskeilriemen, verrät dies die Ladekontrollleuchte. Die Funktion der rechten Turbine war ab Baujahr 1962 dankenswerterweise

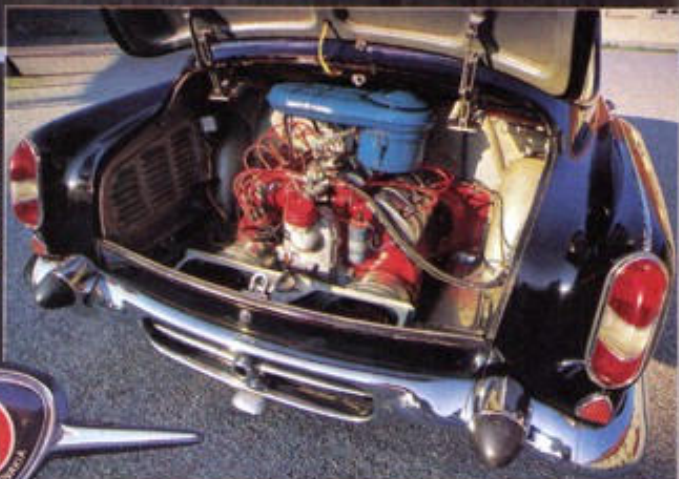


Links oben verschwindet das Batteriekabel im Verstärkungsprofil – und meist auch viel Wasser...

per Unterdruckschalter und Warnlampchen überwacht. Ein nettes Detail – vorausgesetzt es funktioniert... Ein Tip am Rande: Ein Teil der Heizkanäle der Standheizung ist mit Astbestmaterial gegeneinander abgedichtet; Wir wissen nicht, was der freundliche Lungenfacharzt empfiehlt, raten aber dringend, alles, was auch nur ansatzweise nach dem krebserregenden Stoff aussieht, gegen hitzebeständiges Gummimaterial auszutauschen!

Lutz Fischers aktueller 1960er 603 der ersten Serie befindet sich im unrestaurierten, aber teilüberholten – und astbestfreien – Originalzustand. Deutlich unter 10.000 Mark mußte er für das Ersthand-Exemplar zahlen, das in der ehemaligen DDR Dienstwagen eines prominenten Professors war. Die erwähnt miesen Kunststoffteile mußte er praktisch komplett tauschen – mittlerweile sind qualitativ bessere Reproduktionen zu haben –, und auch sonst stand einiges an Detailarbeit an. Grund, sich zu beschweren, sieht Fischer freilich nicht: „Ein fast 40 Jahre altes Auto, das sich mit relativ wenig Arbeit in alltagstauglichen Zustand versetzen läßt – das ist doch nicht schlecht oder?“ Deutlich mehr der typischen Schwachstellen hatte der Tatra 603-2 des zweiten Augsburger Tatra-Freunds. Werner Kratzat tat sein Exem-

Einzigartig: der luftgekühlte V8 im Heck mit seinen beiden Kühlturbinen. Wartungsarbeiten sind kein Hexenwerk, Laufleistungen von mehr als 500.000 Kilometern sind überliefert!



Ruhmreicher Name: Seit 101 Jahren werden in Kopřivnice Autos gebaut



Ostblock de Luxe: Der Tatra-Innenraum bietet zeitgenössische Ausstattungsdetails – und viel Platz



Rücksichtnahme: Der Blick durch die zweigeteilte Heckscheibe während der Fahrt ist spektakulär.



Drei Scheinwerfer hinter Glas kennzeichnen die erste Serie. Ab 1965 kam die neue Front (unten)



plar durch einen Zufall 1992 während eines Urlaubs in Tschechien auf. Eigentlich sollte er nur eine 603-Betriebsanleitung für einen Bekannten aufreiben, aber die lag natürlich ausgerechnet in einem Handschuhfach. ... Der gelernte Kfz-Mechaniker und Karosseriespenger saß schon wieder in seinem Auto, als er bei läufig nach dem Preis fragte. Eine Frage mit Folgen, wie sich der heute 62jährige erinnert: „2000 Mark wollte der Mann haben. Ach ja, habe ich gedacht und mich auf den Weg nach Hause gemacht. Erst zurück auf deutschem Boden ratterte es in meinem Kopf. 2000 Mark für das Auto? Eine Woche später habe ich den Tatra mit roten Nummern am Grenzübergang übernommen. Halb fuhr er nach Hause, halb mußten wir ihn schleppen weil das Getriebe muckte, aber ich war zufrieden.“

Knapp 2000 Arbeitsstunden und rund 10.000 Mark investierte Kratzat zwischen 1992 und 1994 in seinen großen Tatra. Er ließ fast keine Schraube unberührt und das Werkstattagebuch des Ruhständlers läßt keine der typischen Karosseriemacken aus: „Am Vorderwagen gibt es vor allem drei Schwachstellen. Das Reserve Radfach unter der vorderen Stoßstange ist mit Gummileisten abgedichtet, die praktisch immer Wasser einlassen. Das bleibt dann schön in allen Ecken stehen und läuft erst ab, wenn das Blech durch ist. Vor der Pedalerie läßt sich eine Glasfaser-Verkleidung wegschrauben, auch dahinter rostet es schlimm. Grund dafür ist meist Wasser, das durch den Kofferraum eindringt. Dieser Bereich ist ziemlich verbaut, zusätzlich sind die Kurbelarme der Vorderachse und die Spurstangen hier angelenkt, was die Sache zu einem sicherheitsrelevanten Thema macht. Das gilt auch für die Achsaufnahme am Unterboden selbst. Die Befestigungspunkte sind fast immer morsch. Und die vielen anderen Ecken und Winkel, die vorne am Auto faulen, aufzuzählen, würde lange dauern.“

Die Liste der – an Kratzats Auto ebenfalls morsch – Schwachstellen in der Mitte des Fünf-Meter-Tschechen ist vergleichsweise kurz – aber prägnant: Schweller, Türblätter, Bodenbleche. Letztere rosten von außen wie von innen. Eine Styroporschicht und Fasermatten sind innen als Dämmschicht eingebracht – und sorgen für tropisches Klima am Bodenblech, weil sie Schwitzwasser und von den Passagieren hereingetragene Feuchtigkeit nicht entweichen lassen, sondern speichern. Pikanterweise sind die Wagenheberaufnahmen der späten Modelle auf alle vier Ecken des Bodenblechs verteilt, das ausgerechnet an diesen Stellen Vertiefungen zeigt, in denen sich Wasser sammeln kann. ... Das „Stromlinien-Heck“ ist natürlich auch nicht frei von Schwachstellen: die beiden wichtigsten sind die verstärkten Aufnahmen der Längsschubstreben sowie die Versteifungsprofile zwischen der Querwand und den Stoßdämpferdomen. Durch letztere läuft unter anderem das Batteriekabel. Dort, wo es in das Rundprofil eintritt, tritt praktisch immer auch Wasser und Schmutz ein – wenn man die Öffnung nicht penibel abdichtet.

Der Karosseriespengler Kratzat klopfte fröhlich monatelang Blech zurecht, orderte die ganz große Gasflasche fürs Schutzgasschweißgerät, ohne Groll gegen die tschechischen Autobauer zu entwickeln: „So schlimm, wie es die Auflistung der Schwachstellen vermuten läßt, sind die 603-Karosserien auch wieder nicht. Gucken Sie sich doch mal einen Heckflossen-Mercedes an, der 30 Jahre lang täglich ohne besondere Pflege in unserem Klima gefahren wurde. Sieht der etwa besser aus?“

Auch bei der Mechanik ließ der Augsburger kein Stein auf dem anderen – und fand, mit Ausnahme kleinerer Probleme, eine ausgereifte Konstruktion vor: „Natürlich verlangt eine Schaltung mit vier Umlenkungen und fünf Metern Übertragungsweg eine penible Einstellung, aber insgesamt betrachtet sind praktisch alle Technik-Komponenten durchdacht und langlebig konstruiert. In der Szene sind beispielsweise Motoren bekannt, die weit über 500.000 Kilometer auf dem Buckel haben.“

Kratzats eigenes Triebwerk ist heute allerdings ein AT-Teil. Während einer Ersatzteiltour zu den Oldtimerfreunden in Koprivnice bekam er Kontakt zu einem Restaurator in Ostrau. Bei einer Stippvisite fiel Kratzat sofort ein strahlend sauberer, generalüberholter V8 ins Auge. Angesichts der Pracht – und einem Preis von 1100 Mark inklusive Auspuff! – legte er den Plan, das Original-Aggregat zu überholen, spontan ad acta.

Womit wir beim Thema Ersatzteilversorgung wären. Die Auskunft der beiden Augsburger Tatra-Freunde ist gleichlautend: Viele ursprüngliche DDR-603 wurden in den neun Jahren seit dem Mauerfall ausgebeint und so mancher Keller ist noch voll mit der Ausbeute der „Hausschlachtungen“. Einiges – auch an Neuteilen! – ist zwar zwischenzeitlich in den Schredder gewandert, aber wer einmal in der Tatra-Szene steckt und vielleicht sogar Kontakte nach Tschechien geknüpft hat, kann praktisch alles auftreiben, und das zu bürgerlichen Kursen. Die Dumping-Preise, die einst in Tschechien aufgerufen wurden, gehören freilich weitgehend der Vergangenheit an.

Eine kleine Allee nahe Augsburg. Der Fahrtwind zerrt an der glättflächigen Karosserie, für die einst ein hervorragender Cw-Wert von 0,36 versprochen wurde. Weit hinten im Heck macht der V8 auch akustisch klar, daß wir es hier mit einem Verbrennungsmotor zu tun haben, in dessen Brennräumen ein Luft/Benzingemisch explodiert. Der Blick nach hinten vermittelt den vielleicht faszinierendsten Eindruck während der Fahrt im großen Tatra: Unvergleichlich, wie die Straße unter der weit und tief nach hinten gezogenen, zweiteiligen Panoramasscheibe herausläuft. In unserem Kielwasser schwimmt der zweite schwarze Wal mit dieser fantastischen Frontpartie. Und in der aktuellen OLDTIMER-MARKT werden gleich fünf dieser bizarren Autos offeriert – allesamt erschwinglich...

**Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Michael Herbold/W. Kratzat**

Historie: Tatra 603

In den zwanziger und dreißiger Jahren machte Hans Ledwinka die Marke Tatra weit über die Grenzen der Tschechoslowakei hinaus bekannt. Mit Konstruktionselementen wie luftgekühltem Heckmotor, Zentralrohrrahmen, Einzelradaufhängung und Stromlinienform erregten die tschechischen Autos überall Aufsehen. Der Prototyp des 603, dessen Konzept auf Ledwinkas Ideen beruhte, erschien 1955 als Nachfolger des Typs 87. Der berühmte Konstrukteur hatte mit seiner Entstehung jedoch nichts mehr zu tun – Ledwinka verließ die mittlerweile sozialistische Tschechoslowakei nach dem Ende seiner Inhaftierung als Kollaborateur.

Der 603 sollte den neuen Machthabern im Lande als Repräsentationsfahrzeug dienen und nur in geringer Stückzahl entstehen. Im Jahre 1956 wurden neun weitere Vorserienfahrzeuge gebaut, bevor 1957 die Produktion richtig einsetzte. Ungewöhnlich war nicht nur seine Technik, sondern auch die Optik mit den drei Frontscheinwerfern und der geteilten Panorama-Heckscheibe. 1959



Die geteilte Heckscheibe erinnert an die Stabilisierungsflosse, ein Tatra-Merkenzeichen

gewann ein 603 bei einem Auto-Schönheitswettbewerb in Wiesbaden das Goldene Band für sein elegantes Aussehen. Sein 2,5-Liter-V8 erhielt 1962 im modifizierten 2-603 etwas mehr Leistung, bereits ein Jahr zuvor war die Front geändert und mit vier Scheinwerfern versehen worden. Einen Achtungserfolg erzielte ein 603-Trio beim Marathon de la Route 1966, wo die wichtigen Wagen die ersten drei Plätze ihrer Klasse belegten. Bis zu seinem Produktionsende 1975 gab es lediglich Detailverbesserungen am schließlich 3-603 genannten Modell. Insgesamt wurden 20.422 Tatra 603 hergestellt. Der aktuelle Tatra 700 führt das bewährte Konstruktionsprinzip bis heute fort – Ledwinkas Ideen leben.



16 Jahre Tatra 603: Lutz Fischer ist erklärter Fan der großen Tschechen



Batterie platt? Kein Problem, die Anlasserkurbel gehörte noch 1960 zur Grundausstattung

Die Adresse

Lutz Fischer
Schulstraße 32
86391 Stadtbergen

