

Die Stromlinienform des Tatra 603 wurde auch für das neue Modell T 2 beibehalten. Sie bringt einen wesentlichen Vorteil: selbst bei 140 km/h sind kaum Windgeräusche wahrzunehmen.

TATRA 603 T 2

DATEN UND FAHREINDRÜCKE

Vor kurzem hatten wir Gelegenheit, den neuen Tatra, Modell T 2, näher kennenzulernen und mit ihm eine kleine Rundfahrt zu machen. Gegenüber dem bisherigen Tatra 603 hat das neue Modell einige wesentliche Verbesserungen, obwohl man die Grundkonzeption des Wagens nicht verändert hat. Äußerlich erkennt man den Wagen an den vier Scheinwerfern. Die äußeren beiden haben Biluxlampen und asymmetrisches Abblendlicht, während die beiden mittleren als Zusatzscheinwerfer zum Fernlicht eingeschaltet werden können. Beim Abblenden verlöschen sie gleichzeitig mit dem Umschalten der Hauptscheinwerfer. Hinten fallen am Tatra T 2 die neu gestalteten Heckleuchten und seine zwei Auspuffrohre auf.

Diese Änderung der Auspuffanlage hat neben der Erhöhung der Verdichtung auf 8,2 : 1 und der geänderten Vergaseranordnung wesentlichen Anteil an der auf 105 PS gesteigerten Motorleistung, die bei einer Motordrehzahl von 4800 U/min erreicht wird. Der Acht-Zylinder-Motor ist in V-Form gebaut. Er hat 75 mm Kolbenbohrung, 70 mm Hub und einen Hubraum von insgesamt 2472 cm³. Das maximale Drehmoment beträgt 17 kpm bei 4000 U/min.

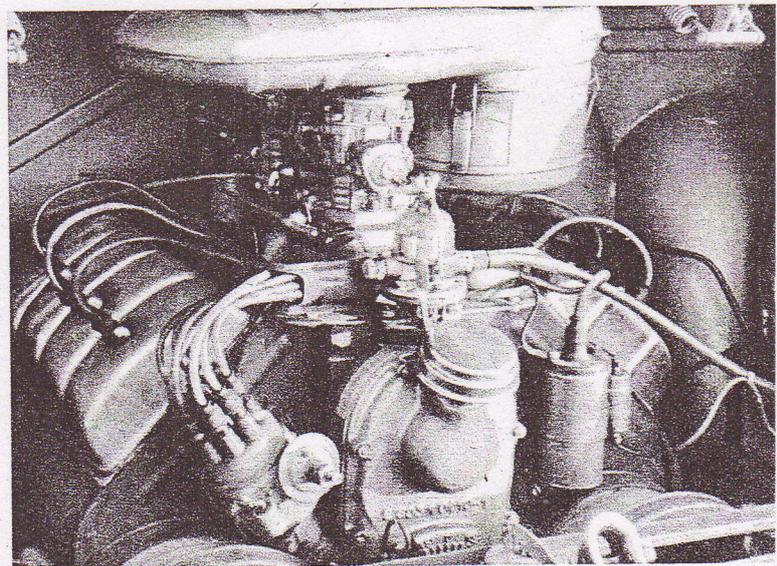
Vom Motor überträgt eine Einscheiben-Trockenkupplung – hydraulisch betätigt – das Drehmoment zum angeblockten Vierganggetriebe, das in allen Vorwärtsgängen synchronisiert ist. Die Hinterachse ist als Pendelachse ausgebildet und mit Schraubenfedern abgestützt. Die Führung der Hinterräder in Längsrichtung übernehmen zusätzliche Längslenker. Die Vorderräder hängen an Kurbelarmen mit schräg stehenden Drehachsen. Zur Federung dienen wie hinten Schraubenfedern, und hydraulische Teleskopstoßdämpfer unterdrücken die Schwingungen. Der Wagen ist 5065 mm lang, 1910 mm breit, 1530 mm hoch, hat einen Radstand von 2750 mm und eine Eigenmasse von 1470 kg. Das zulässige

Gesamtgewicht beträgt 1960 kg. Seine Reifen haben die Größe 6,70–15 und sind speziell für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt.

Auf Grund der kompakten Anordnung des Triebwerksblocks im Heck waren die Tatra-Wagen schon immer etwas hecklastig, und der relativ große Sturz der Hinterräder verbesserte ebenfalls nicht gerade ihre Straßenlage bei nasser und besonders bei schmieriger Straße. Beim neuen Modell T 2 wurde die Hinterachse verändert. Die Räder stehen jetzt auch bei unbelastetem Wagen nahezu senkrecht. Bei Belastung und beim Einfedern stellt sich dann ein negativer Sturzwinkel ein – d. h., die Räder neigen sich nach innen –, und die Rutschfestigkeit wird wesentlich besser. Außerdem tragen das neue Reifenprofil und der Querstabilisator zu dem gegenüber der früheren Ausführung erheblich besseren Fahrverhalten vor allem in Kurven bei. Durch diese Änderungen ist auch die Seitenwindempfindlichkeit des Wagens geringer geworden.

Auf unserer kurzen Probefahrt – rund 80 km – bekamen wir einige Eindrücke von den imponierenden Fahrleistungen dieses Wagens, der zu

Zwischen den beiden Zylinderreihen des V-8-Motors sitzen die beiden Vergaser. Die Unterdruckzündverstellung am Verteiler (links vom Öleinfüllstutzen) ist beim Modell T 2 nicht mehr angeschlossen.



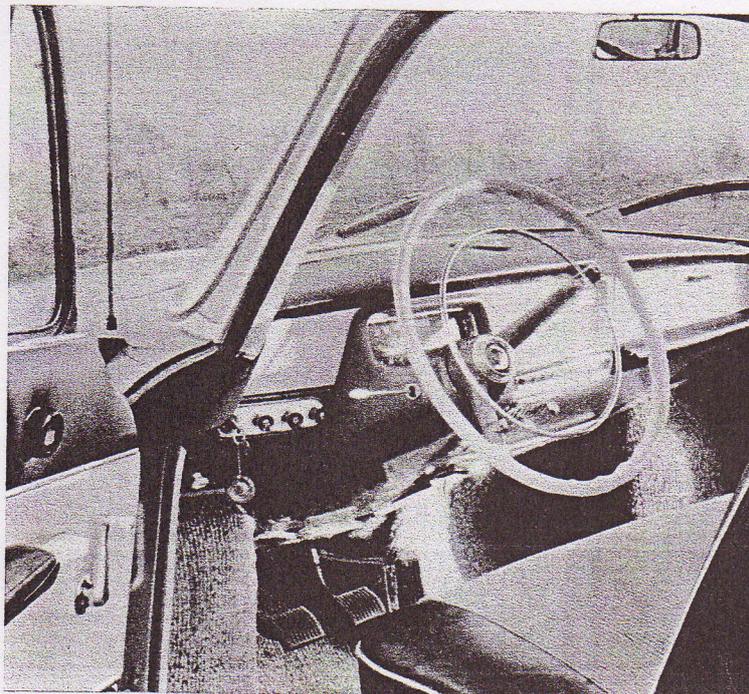
den schnellsten Serienlimousinen gehört, die im internationalen Maßstab gebaut werden. Im Stadtverkehr oder bei Fahrt auf Fernverkehrsstraßen braucht man den Gashebel nur anzutippen und allenfalls beim starken Beschleunigen einmal etwas weiter durchzutreten. Bei gleichbleibender Fahrt auf der Autobahn läuft der Wagen im vierten Gang 100 km/h, wenn man den Gashebel gerade so zart berührt, daß er hart neben der Leerlaufstellung steht. Man hat dann durchaus noch nicht den Eindruck, schnell zu fahren. Der Motor summt ruhig und leise in mittleren Drehzahlen, und von Windgeräuschen ist nichts zu hören, vorausgesetzt die Fenster sind geschlossen. Genauso wohl fühlt sich der Wagen bei Geschwindigkeiten zwischen 130 und 140 km/h. Auch hier merkt man weder am Motor- noch am Windgeräusch, daß dieses „Schiff“ eine beachtliche Fahrt macht. Öffnet man bei diesen Geschwindigkeiten aber auch nur ein Fenster um einen kleinen Spalt, so merkt man am Fahrtwind recht deutlich, daß man keine 80, sondern beinahe 140 km/h fährt.

Die Beschleunigung ist ebenso imponierend. Wir stoppten 15 Sekunden von 0 bis 100 km/h, wobei sich jedoch bei einem Geschwindigkeitsvergleich die vom Tachometer angezeigten 100 nur als 93 wirkliche km/h herausstellten. Bei diesen Beschleunigungsmessungen wurde zwar schnell geschaltet, aber durchaus nicht der Motor bis in die letzten Drehzahlgrenzen ausgefahren. Bei einiger Anstrengung und wiederholten Versuchen hätten sich noch bessere Zeiten erreichen lassen. Im Vergleich dazu braucht der Wolga rund 25 Sekunden, um aus dem Stand auf 100 km/h zu kommen.

Mit diesem Beschleunigungsvermögen machen selbst Überholvorgänge bei langen Lastzügen Spaß. Der Wagen ist blitzschnell vorbei, und ein am Horizont auftauchender Gegenverkehr kann nicht gefährlich werden. Diese Bemerkungen beziehen sich auf die Verwendung des dritten Ganges zum Überholen. Er reicht bis 120 km/h und ist damit für alle Überholvorgänge einschließlich der Autobahn geeignet. Auch im vierten Gang beschleunigt der Tatra noch recht beachtlich. Noch bemerkenswerter ist aber hier die große Elastizität des Motors. Man kann bis etwa 20 km/h im vierten Gang in der Geschwindigkeit heruntergehen. Der Wagen beschleunigt von da aus wieder geschmeidig und ruckfrei bis zur Höchstgeschwindigkeit. Das ist das Verdienst der acht Zylinder, die pro Kurbelwellenumdrehung eben die doppelte Zahl an Arbeitstakten liefern wie ein Vierzylinder.

Als Höchstgeschwindigkeit stoppten wir auf der Autobahn 21 Sekunden für den Kilometer. Das sind 171 km/h! Dabei ist natürlich sowohl am Motorgeräusch wie auch am Windgeräusch und am Lenkverhalten zu merken, wie schnell man fährt. Diese Geschwindigkeit kann man nicht immer fahren (abgesehen davon, daß die StVO das nicht erlaubt – wir haben für Testfahrten eine Sondergenehmigung), denn in diesen Bereichen genügen schon geringe Einflüsse wie zum Beispiel leichte Windböen, um ernste Gefährdungen herbeizuführen. Daß der Bremsweg bei 170 km/h auch sehr lang ist und daß man gewissermaßen nicht auf Sicht, sondern auf Fernsicht fahren muß, um eventuelle Hindernisse noch reagieren zu können, sei nur am Rande erwähnt. Diese Höchstgeschwindigkeit zeigt aber sehr deutlich, daß beim Tatra selbst

Anstatt der bisherigen drei Scheinwerfer hat das neue Modell vier. Die beiden inneren sind Zusatzscheinwerfer zusätzlich zum Fernlicht. Beim Abblenden der äußeren Scheinwerfer verlöschen sie.



Am Armaturenbrett findet man nur die notwendigen Instrumente und Schalter. Die Sitzbank ist bequem und hat einzelne Lehnen, die in ihrer Neigung bis zum völligen Umlegen verstellt werden können.

auf der Autobahn die mögliche Reisegeschwindigkeit nicht von der Motorleistung bestimmt wird, sondern von den Verkehrsverhältnissen, den Windverhältnissen, dem Straßenzustand usw.

Auf unserer Probefahrt hatten wir leichten Frost und damit auch die beste Gelegenheit, die vom Motor unabhängige Benzinheizung des Wagens zu erproben. Bei diesem Heizaggregat werden die Grenzen des Möglichen ebenfalls nicht von der Heizleistung bestimmt, sondern von dem, was die Fahrgäste ertragen. Schaltet man die volle Heizleistung ein und schließt sämtliche Fenster, so kann man sich buchstäblich braten lassen, gleichgültig ob der Motor läuft oder nicht. Man kann also auch eine Viertelstunde vor der Abfahrt erst einmal die Heizung einschalten und findet dann beim Losfahren einen auf Wohnzimmerwärme temperierten Fahrgastraum vor.

e-p

Leider ist es uns trotz intensiver jahrelanger Bemühungen bisher nicht gelungen, einmal einen Tatra als Testwagen zu erhalten. Wir können Sie deshalb nicht ausführlicher informieren.
Die Redaktion

Der Kühlluftaustritt im Mittelteil der Stoßstange wird von einer mit einem Thermostat gesteuerten Klappe erst geöffnet, wenn der Motor betriebswarm ist. Vorher zirkuliert die Luft nur im Motorraum.

