

Vorwort der Redaktion

Bereits ist das erste Halbjahr des Jahres 2011 mit leider sehr vielen negativen Schlagzeilen, wie Umweltkatastrophen und Bürgerkriegen in Nordafrika, schon wieder Vergangenheit. Für die Schweizer Oldtimerszene und viele weitere Gruppierungen hat das Jahr bereits am 12. Januar mit einer positiven Meldung angefangen. An diesem Tag gab das UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) bekannt, dass auf das Projekt für die Einführung von Umweltzonen in der Schweiz verzichtet werde. Zu diesem Entscheid kam das UVEK, nachdem beim entsprechenden Vernehmlassungs-Verfahren, an welchem die Kantone und alle einschlägigen Verbände und Club's teilnehmen konnten, ca. 3700 Stellungnahmen mit grossmehrheitlich ablehnender Haltung eingegangen waren. Somit ist es uns nun glücklicherweise auch in Zukunft erlaubt sich mit unseren schönen und immer besser gepflegten Oldtimern im Zentrum einer historischen Altstadt zu treffen.....

In den letzten Jahren haben die Oldtimer-Veranstaltungen in der Schweiz zahlenmässig enorm zugenommen. Kaum ein Wochenende an dem man nicht Gelegenheit hätte, an einem oder mehreren Treffen teilzunehmen. Leider trifft man an diesen Treffen sehr selten einen Tatra an. Dabei wäre es doch sehr wichtig, den Bekanntheitsgrad unserer Marke beim Publikum mit einer vermehrten Präsenz zu erhöhen. Wenn unsere tollen Fahrzeuge nicht vermehrt gesehen werden, wird es in absehbarer Zeit in der Schweiz bei einem Verkaufsangebot eines Tatra-Wagens keine Interessenten mehr geben und wir können dann zuschauen, wie ein Auto nach dem andern ins Ausland abwandert, wie bereits schon mehrfach geschehen.

In diesem Zusammenhang möchte ich Euch die Teilnahme am FNA Jahrestreffen vom 4. September bestens empfehlen, welches diesmal auf dem Areal des im letzten Jahr neu eröffneten „**Zuger Technikmuseum**“ in **Neuheim ZG** stattfindet. Bis vor ein paar Jahren hat das Tatra-Register-Schweiz regelmässig mit einer Delegation an den Jahrestreffen der FNA (Freunde Nostalgischer Autos) teilgenommen.

Leider haben wir auch einen Todesfall zu verzeichnen. Unser Clubmitglied, Paul Nussbaumer ist am 17. 6.2011 überraschend, nach kurzer Krankheit in seinem 83. Altersjahr verstorben. Paul war schon 1982 bei der Gründung der IG – TRS mit dabei und in früheren Jahren sehr aktiv im In- und Ausland. Paul nimmt ein grosses Wissen über die Tatrascene mit ins Grab und wir vermissen Ihn sehr.

Am Sonntag, den 3. Juli konnten wir bei schönstem Wetter und mit einer erfreulich grossen Beteiligung das Jahrestreffen mit GV im schönen Emmental abhalten. (ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Nummer)

An dieser Stelle möchte ich den Organisatoren des schönen Treffens, Mäni Stöcklin, Gustav Kaldarar und Kurt Ziehbrunner nochmals ganz herzlich danken.

Allen Klubmitgliedern mit ihren Familien wünsche ich auch im 2. Halbjahr 2011 alles Gute und viele schöne Erlebnisse mit unserem interessanten Hobby.

Ernst Meier

Techno Classica 2011

TFI Club-Stand

Bericht von Ernst Meier

Der Besuch der weltgrössten Oldtimer- und Teilemesse stand auch dieses Jahr wieder auf dem Jahresprogramm von Xaver Hürlimann und dem Schreibenden. Um die ganze Ausstellung in Ruhe zu „geniessen“ benötigen wir jeweils immer 3 Tage (Donnerstag bis und mit Samstag). Wir mussten auch dieses Jahr wieder feststellen, dass die globale Wirtschaftslage absolut keinen negativen Einfluss auf die Oldtimer – Szene bewirkt hat. Im Gegenteil, das Angebot an teuren, toprestaurierten Luxusfahrzeugen hat sich nochmals erhöht. Vorallem Exponate der Marken Mercedes, Horch, sowie der englischen Nobelmarken sind jedes Jahr in einer grösseren Anzahl vorhanden und dies zu bald astronomischen Preisen.

Der grösste Überraschungsmoment ist natürlich jedes Jahr wieder der Besuch unserer Freunde vom Club der „Tatra-Freunde-International“, welche in Essen jedes Jahr mit einem attraktiven Clubstand aufwarten. Auf diesem Stand können wir uns auch jedesmal am Wiedersehen mit weiteren Stammgästen aus der Tatra-Szene erfreuen, mit welchen wir bei einem von den Standbetreuern offerierten tschechischen Bier oder einem Kaffee die Geselligkeit pflegen können.

Die bewährten Standbauer unter der Leitung von Roland Henkel wählten dieses Jahr den Staatsbesuch des russischen Partei- und Staatspräsidenten Michail Gorbatschow vom 9. April 1987. Er wurde auf dem Flughafen in Prag vom damaligen tschechoslowaischen Staats- und Parteichef Gustav Husak empfangen. Michail Gorbatschow war der erste russische Präsident, welcher nach der Niederschlagung des „Prager Frühlings“ im Jahr 1968 die Tschechoslowakei besucht hat und wurde in Prag von einer grossen Menschenmenge mit Begeisterung empfangen, denn mit diesem Besuch schöpfte die Bevölkerung neue Hoffnung im Hinblick auf die Demokratisierung ihres Landes.

Der hohe Gast wurde selbstverständlich mit einer schwarzen Staatslimousine der Marke Tatra am Flughafen abgeholt. Bei diesem Fahrzeug handelt es um einen Typ 613 Spezial, welcher mit einem um 15 cm längeren Radstand und allem erdenklichen Luxus und vielen zusätzlichen Sicherheitseinrichtungen gegenüber dem normalen Typ 613 in nur kleinen Stückzahlen gebaut wurde. Bei der Darstellung der erwähnten Szene haben die Standbauer wieder an alles gedacht, auch der rote Teppich wurde nicht vergessen.....

Bei der Bewertung des Klubstandes waren die Tatra-Freunde-International von jeher immer auf den vordersten Rängen anzutreffen und erreichten auch dieses Jahr wieder den hervorragenden 5. Rang.

Zu dieser Glanzleistung gratulieren wir der innovativen Bauequippe ganz herzlich.

*Das gelungene
Werk wird bestaunt*



*Stammgäste in
geselliger Runde*

*Der Chauffeur
wartet auf die
hohen Gäste*





*Links: Gustav Husak, Präsident der Tschechoslowakei von 1975 – 1989
 Rechts: Michail Gorbatschow, Mitglied des obersten Sowjets, Staats- und Parteipräsident der Sowjetunion von 1983 bis Ende 1991, später Reformpolitiker und Friedensnobelpreisträger.*



Die jedes Jahr wiederkehrenden Besucher aus der Schweiz



Die Modellreihe T 613 löste 1974 die von 1957 bis 1975 gebauten legendären 603- Modelle ab. Mit dem Modellwechsel wurde auch auf die bei Tatra bekannte, traditionelle Stromlinienform verzichtet. Die neue Karosserie wurde vom italienischen Designer Alfredo Vignale entworfen. Die technischen Merkmale, wie zum Beispiel Heckmotor und Luftkühlung wurden jedoch beibehalten. Anfänglich wurde eine kleine Stückzahl des neuen Modells noch mit dem bewährten Motor des 603er's angetrieben, wurden aber bald mit einem neuen Achtzylinder mit 3,5 Liter Hubraum und einer Leistung von 165 PS abgelöst.

Ab 1980 wurde für die Bedürfnisse der höchsten Parteifunktionäre und Regierungsbeamten im damaligen Ostblock ein exklusives Sondermodell mit einem um 15 cm verlängerten Radstand gebaut, der **Tatra 613 Special**.

Dieses nur in wenigen Stückzahlen gebaute Prestigefahrzeug wurde in der Regel von Chauffeuren gefahren. Dank dem verlängerten Radstand hatten die Beamten mehr Fussraum auf dem Rücksitz. Der Wagen war zusätzlich mit allem erdenklichen Luxus, wie z. B. einer Bordbar, sowie mit erhöhten Sicherheitsvorkehrungen versehen. Optische Veränderungen an diesen Wagen war eine neue Front mit rechteckigen Scheinwerfern und modernere Stosstangen. Auch eine Anzahl technischer Verbesserungen bewirkten schlussendlich, dass der Wagen das Doppelte kostete als die gewöhnliche Ausführung des T 613. Das Modell T 613, auch in der Serienversion, kann leider in der Schweiz nicht in Verkehr gesetzt werden, da es den damals schon geltenden Abgasnormen nicht entspricht.

Schon am ersten Besuchstag entdeckten wir auf unserem Rundgang einen weiteren Tatra – Aussteller, die tschechische Oldtimer-Restaurierungs-Firma

„Böhmen Classic Cars Ltd., 150 00 Prag 5 Motol“

Die Firma wird von Ingenieur Pavel Lacina geleitet und verfügt über eigene Carrosseriespengler, Autolackierer und Mechaniker.

Die auf dem Stand charmant präsentierten Fahrzeuge machten uns einen perfekten Eindruck.

*Tatra 603, Mod. 1965
Toprestauriert*

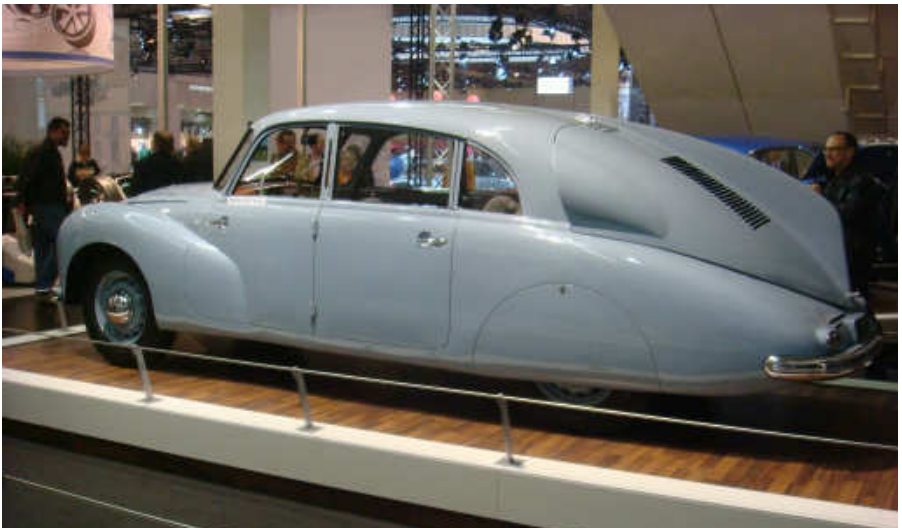
*Preisvorstellung:
54'900 Euro*





Tatra 87, Baujahr 1948, tadellos restauriert

Preisvorstellung: 125'000 Euro



Dieses Jahr stand der Skoda-Stand ganz im Zeichen seines 110-jährigen Motorsport Jubiläums.

Im Jahre 1901 schickten Vaclav Laurin und Vaclav Clement, die beiden Gründer des heutigen Automobilherstellers Skoda, zum ersten mal ein Motorrad ins Rennen mit dem Ziel die Marke mit Sitz im böhmischen Mlada Boleslav bekannter zu machen und damit den Umsatz zu steigern. Dies war dann der Beginn eines neuen und erfolgreichen Kapitels in der bewegten Firmengeschichte der Traditionsmarke Skoda. Anlässlich des Jubiläums wurden nun dem Publikum einige der erfolgreichsten Renn- und Rallymodelle präsentiert.



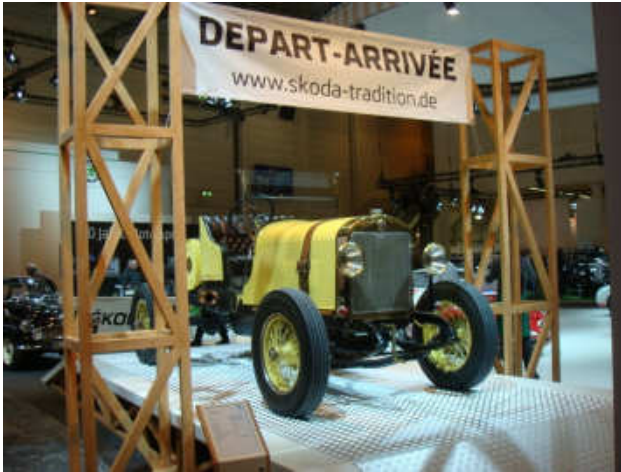
L + K, Typ L80

Baujahr: 1903

502 ccm, 3 PS

60 Km/h





*Rennwagen
Skoda L+K 300
4 Zylinder, 4,7 Liter
50 PS
Bauzeit: 1917 - 23*



*Skoda 1101 Sport
Baujahr: 1950
4 Zylinder, 1089 ccm
50 PS
140 km/h*



*Skoda 1100 OHC
Baujahr: 1957
4 Zylinder, 1089 ccm
92 PS
200 km/h*

Skoda 130 RS
 Baujahr 1975
 4 Zylinder, 1289 ccm
 140 PS
 220 km/h



Skoda Octavia WRC
 Baujahr: 2001
 4 Zylinder, 1999 ccm
 300 PS
 230 km/h



Skoda Fabia S 2000
 Baujahr: 2010
 4 Zylinder, 265 PS
 174 km/h



Bilder + Text: E. Meier

Tatra – Lizenzen und Fremdfertigungen

Bericht von Jürg Denzler

Am 27. Mai fand mit einer kleinen Feier in der Central Garage in Bad Homburg (D) die Vernissage der wohl einmaligen Tatra Ausstellung statt. Die Hälfte der gezeigten Objekte ist weltweit nur noch in einem Exemplar bekannt.

Der Gastgeber Herr Dressel eröffnete mit herzlichen Worten offiziell die äusserst sehenswerte und liebevoll zusammengestellte Schau. Wo hat man schon einmal Fahrzeuge der Marken Tatra, Detra, Austro-Tatra, Unitas-Tatra, Röhr, Stoewer, Lorraine und Schenk Motorspritzen (mit Tatra-Motoren) beieinander stehen gesehen!!!

Anwesend waren zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland, welche zur Tatra-Szene und den Marken Röhr und Stoewer eine enge Beziehung haben. Besonders erwähnen möchte ich die Enkelin von Hans Ledwinka.

Im Referat von Herrn Hübner wurden die Meilensteine der Entwicklungen vom Erfinder und Konstrukteur Hans Ledwinka und seinem Sohn Erich aufgezeigt. Zu erwähnen sind Zentralrohrchassis, Pendelachsen und luftgekühlte Boxer-Motoren. Mit dieser Kombination legten sie den Grundstein zum Erfolg der Tatra Automobile.

Durch die politische und geographische Lage war das Werk gehalten für seine Autos Produktionsstätten im Zentrum Europas zu errichten. Auch wurden Lizenzen vergeben, welche dem Fahrzeugkonzept eine weitere Verbreitung ermöglichten.

Die Ausstellung stellte der Tatra-Kenner Herr Buschbaum mit Unterstützung der Herren Bauer (Stoewer) und Schollenberger (Röhr) zusammen.

Ausgestellt sind auch ein Kühlschranks, ein Kühlaggregat und ein Fleischwolf der Marke Tatra-Ate, nebst einem Tatraplan von Skoda und zahlreichen Illustrationen, Prospekten und anderen sehenswerten Gegenständen.

In einem Nebenraum wird ein spektakulärer Film mit einem von der Polizei verfolgten Tatra gezeigt. Neben der Leinwand stehen ein Tatra T 87 und ein Tatra 603.

Die Ausstellung in der Central Garage dauert noch bis zum 28. November 2011 und ist ein Muss für jeden Tatra-Freund und Technikinteressierten. Es ist unwahrscheinlich, dass je wieder so viele verwandte Produkte dieser Marke miteinander ausgestellt werden.

Jürg Denzler

Ausstellungseröffnung vom 27. Mai 2011

Bilder von Jürg Denzler



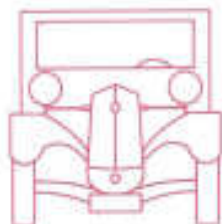
*Austro – Tatra 57
Kleinvieh-Lieferwagen
im Familienbesitz von
Hans Engl , Kötschach-
Mauthen (Kärnten)*

*3 Stoewer –
Exponate*



CENTRAL**GARAGE**

Automobil-Museum Bad Homburg v. d. Höhe präsentiert:



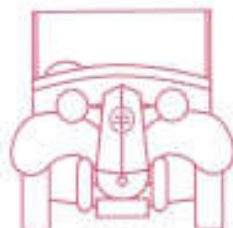
DELTA



DETRA



AUSTRO-TATRA



LORRAINE



TATRAPLAN



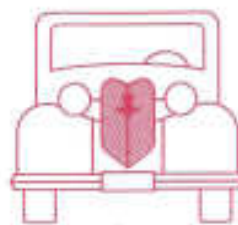
TATRA 11



STOEWER



FITZMAURICE



RÖHR

Central-Garage Automaten
 Niederstedter Weg 5
 61368 Bad Homburg v. d. H.
 Telefon 06172-307-9037
 E-Mail: info@central-garage.de
 www.central-garage.de



Öffnungszeiten:
 Mittwoch bis Sonntag
 jeweils 12 bis 16:30 Uhr
 Auf Anfrage sind auch
 andere Öffnungszeiten möglich
 Der Eintritt ist frei

26. Mai bis 26. November 2011

TATRA • LIZENZEN • FREMDFERTIGUNGEN

Jahrestreffen des Tatra-Register-Schweiz vom 4. Juli 2010 In Murten und Studen BE und Schweizer Alpenpässe

Bericht von Helmut Hoffmann

Auch diesmal nahm ich die Einladung des TATRA Register Schweiz zum TATRA-Treffen in der West-Schweiz an. Ich war Gast bei einem TATRA-Kollegen und der einzige Nicht-Schweizer. Wir starteten am Sonntag bei herrlichem Wetter im Zentrum der schönen historischen Stadt Murten am Murten-See (etwa 25 km westlich von Bern). Die Ausfahrt ging durch abwechslungsreiche Landschaft mit schönen kleinen idyllischen Dörfern.

In Dotzigen machten wir einen Besuch bei der Oldtimer-Reparaturwerkstatt Ackermann, wo auch ein Museum – hauptsächlich mit amerikanischen Packard-Limousinen aus den 30er bis 50er Jahren - angeschlossen ist. Auch mein TATRA Sport wurde seinerzeit hier gepflegt.

In Studen fand noch die jährliche Generalversammlung statt, wo wir dann auch unser TATRA-Treffen mit einem Abschlußessen beendeten. Abends machte ich noch einen Kurzbesuch bei Familie Müller in Gerlafingen, wo ich vor einem Jahr meinen TATRA 57 Sport erworben habe. Sie waren erfreut über das Wiedersehen mit dem TATRA, den sie 28 Jahre lang besessen und liebevoll restauriert und gepflegt hatten.

Am nächsten Tag (Montag) verabschiedete ich mich von meinen Gastgebern, wollte aber die Gelegenheit nutzen, noch mehr von der schönen Schweiz zu sehen. Ich nahm meinen TATRA „huckepack“ (auf dem Anhänger), fuhr über Bern den Thurner See (Interlaken) und den Briener See entlang, um bei Meiringen ins Gadmental zu gelangen. Dort lud ich meinen „Hadimrška“ ab und machte bei schönem Wetter die 3-Pässe-Runde. Die langanhaltende gleichmäßige Steigung – ohne Erholungsphasen – machten ihm zu schaffen. Oben am Sustenpaß (2.224 m) angekommen, erweckte er gleich das Interesse der anderen Autofahrer und freute sich über das Lob. Talwärts konnte er sich erholen, doch mußte man auch auf die Bremsen achtgeben. Für die Sehenswürdigkeiten (Kehrschleifen der Gotthard-Bahn bei Wassen, Schöllenen Schlucht und Teufelsbrücke) hatte ich leider nicht genug Zeit. Bei Andermatt gings wieder bergan zum Furka-Paß, meist dem „Glacier-Express“ entlang. Auf der Paßhöhe angekommen, stellte ich meinen TATRA am Parkplatz neben die Tafel „Furka Pass 2.436 m“, um ihn stolz zu präsentieren. Anschließend suchte ich den Aussichtspunkt auf, von dem aus die wunderschöne schweizerische Alpenlandschaft zu bewundern war. Inzwischen beobachtete ich, wie sich Touristen um meinen TATRA scharten, um sich gegenseitig zu fotografieren.

Dann kam ein großer Autobus mit japanischen Touristen, die sogleich zu meinem TATRA strömten und ihn samt ihren Fotoapparaten umzingelten. Der Reiseleiter stand hilflos da. Er wollte eigentlich auf die schweizerische Landschaft hinweisen – jetzt wird der TATRA der Höhepunkt der Schweiz-Reise sein.

Von da abwärts, am Fuße des Rhone-Gletschers, über Gletsch gings wieder bergan zum Grimselpaß (2.165 m). Ich atmete noch Schweizer Gebirgsluft, mußte mich dennoch beeilen, meinen TATRA zu verladen.

Ich fuhr über den Brünigpaß, mehreren kleinen Seen entlang auf die Autobahn, wo mitten im Tunnel die Strecke Richtung Altdorf abzweigt. Der Straßenkarte sei Dank! Denn das „Navi“ war an dieser Stelle selber blind. Ein kurzer Blick auf den Vierwaldstättersee, dann durch den ca. 10 km langen Seelisbergtunnel nach Altdorf (kurzer Fotohalt vor dem Wilhelm Tell-Denkmal) und ins Schächental, von wo der TATRA am Dienstag den Klausenpaß bezwingen durfte.

Der Klausenpasse war deshalb so in meinem Gedächtnis verankert, weil beim Klausenpaß-Rennen 1925 ein österreichischer STEYR Typ VI einen hervorragenden Sieg (Streckenrekord) herausgefahren hatte, sodaß man ihn künftig als „Klausen-Sport“ bezeichnete.

Beim Klausenpass (1.952 m) angekommen, trübte sich das Wetter ein – ein kurzer Fotohalt bei der Höhenmarke, dann bergab Richtung Linthal. Dort begegnete uns die „planmäßige“ Postkutsche (für gut betuchte Touristen). Inzwischen hatte der Himmel seine Schleusen voll geöffnet und ich hatte Sorge, daß mir die Murenabgänge der letzten Tage den Rückweg versperren könnten. Doch ich hatte Glück und konnte diese Stellen trotz starkem Regen noch passieren. Zurück auf der Paßhöhe erholte ich mich kurz – die Fahrt mit „Fetzendachl“ bei diesen Wetterunbilden und nasser Kleidung war doch sehr anstrengend – und je weiter ich mich talwärts bewegte, umso schöner wurde es. Jetzt war endgültig die Heimfahrt angesetzt. Den TATRA verladen, dann am Ostufer des Vierwaldstättersees entlang über den Sattel bei Rothenthurm zur Autobahn, dem Walensee entlang, über Buchs und Bregenz zurück nach Hause. Zu Hause angelangt, war erst einmal „Service“ für mich und den TATRA nötig.



Helmut Hoffmann hat im Jahr 2010 mit seinem Tatra 57 Sport und dem Tatra 57 A Halbcabriolet an nicht weniger als 23 Oldtimerveranstaltungen teilgenommen und somit die Marke TATRA einem breiten Publikum bekannt gemacht. Wir gratulieren ganz herzlich zu dieser grossen Aktivität. (Red.)

Exkursion nach Tschechien 2010 des Tatra – Register – Deutschland

Bericht von Uwe Engberts

Schon während der Exkursion 2009, die mir sehr gut gefallen hat, hatte ich entschlossen 2010 wieder dabei zu sein.

Zuvor musste mein 603er sich auf der Fahrt zum Tatra-Treffen in Bergamo (Italien) bewähren. Danach stand fest, dass er (der 603er) mich auch in die Tschechoslowakei mit dem Ziel: „Tatra-Museum –Koprivnice“ fahren darf.

Es begann am Mittwoch, den 2. Juni morgens um 08.00 Uhr in Achim bei Bremen. Die Anfahrt zum ersten Treffpunkt „Zdice“ ging über Hannover, Magdeburg, Leipzig, Dresden und Prag. Vor Prag bin ich eine Teilstrecke über Landstraßen gefahren, dies erschien mir nach Einsicht der Straßenkarte als Abkürzung. Leider konnte ich die Landschaft nicht genießen, denn es fing fürchterlich an zu regnen. So kam ich leicht verspätet am Eisenbahndepot und Museum an.

Von Tatra 111 bis 146 waren hier einige LkW neben diversen Zügen ausgestellt. Der Tatra Triebwagen M131.1302, ausgerüstet mit einem luftgekühlten 12-Zylinder Tatra-Motor, mit dem wir am nächsten Tag fahren sollten, stand im Freigelände vor dem Depot.

Am 2. Tag der Exkursion trafen wir uns wieder am Depot zu unserer Eisenbahnfahrt. Um vom Betriebshof des Museums in das öffentliche Schienennetz zu gelangen fuhren wir zuvor über eine Drehbrücke und mehrere Weichen. Die Fahrt ging zum ca. 80 km entfernten Ort Breznice, mit Zwischenhalt in Pribram. Dort, vom Bahnhof ca 500m zu Fuß zur Brauerei Herold, wo wir eine Führung durch den Betrieb bekamen. Wer mochte konnte die verschiedenen Biersorten zum Verkosten kaufen. Anschließend zum gemeinsamen Mittagessen im Lokal direkt nebenan. Die Wurzeln der Brauerei Herold liegen 500 Jahre zurück. Das Bier wird noch nach den alten Rezepten traditionell gebraut. Auch die Gebäude sind mindestens aus dem 18. Jahrhundert. Vor der Rückfahrt hatten wir noch die Gelegenheit einen Blick auf den Motor

durch die geöffnete Bodenklappe zu werfen. Die Bodenklappe war wegen einer zwischenzeitlichen Reparatur (einer der beiden Anlasser war ausgefallen) geöffnet..

Nach der Ankunft auf dem Betriebshof der Museumseisenbahn, es war inzwischen 16.00 Uhr und wir hatten noch 260 km zu fahren, ging es über Prag-Ostumgehung, Autobahn D11, Landstraße Nr. 11 nach Zabreh in Nordwest-Mähren. Wenige km vor dem Ziel, es war inzwischen Nacht geworden, hatten wir noch eine Paßstrecke mit vielen Serpentinaen zu bewältigen. Da kam starker Nebel auf, was nur noch eine Geschwindigkeit von max. 30 bis 40 km/h ermöglichte. So kamen wir erst kurz vor Mitternacht im Motel „U Kovare“ an.

Am Freitag, dem 3. Tag, eine kurze Fahrt innerhalb des Ortes Zabreh zum Schulungszentrum „Vyssi odborna skola a Stredni skola automobilni“.

Das ist eine Schule und Ausbildungsstätte für Berufe rund ums Kraftfahrzeug. Auf dem Hof des Zentrums wurden wir von einigen Oldtimerbesitzern mit ihren Oldtimern empfangen. Die deutschsprachige Führung durch das Schulungszentrum fand während der praktischen Ausbildung statt. Einige Schüler waren gerade in der Prüfung, wo vorgegebene Aufgaben in einem bestimmten Zeitraum zu erfüllen waren. Die Ergebnisse wurden von den Schülern zur späteren Auswertung auf einen Prüfbogen eingetragen. Auch Reparaturen werden hier durchgeführt. In der Werkstatt wurde gerade der Fahrschulwagen der Schule, ein Tatra-813 für die Technische Abnahme vorbereitet. In der Aula stand zu unserer Überraschung ein Oldtimer der Firma „Maurer Union Motorwagen“ von 1912, hergestellt in Nürnberg, in sehr guten Zustand. Weiter ging es in die angrenzende Tatra-LKW-Werkstatt. Hier wurden alle anfallenden Reparaturen durchgeführt. Die Lehrlinge des Schulungs-Zentrums konnten in den verschiedenen Arbeitsbereichen Ihr Berufspraktikum durchführen. Nach dem gemeinsamen Mittagessen fuhren wir weiter zum Museum „Historickych“ in Oloumouk. Dies Museum wurde gerade erst eröffnet und stellt mit zwei Ausnahmen ausschließlich Tatra-Personenwagen aus. Von Tatra 12 bis Tatra 700 war alles Vorhanden und im besten Zustand. Wir konnten uns an dieser einmaligen Ausstellung nicht satt sehen, so das wir erst am Abend nach Koprivnice zum Tatra-Hotel weiterfuhren.

Am Samstag Vormittag fuhren wir nach Koprivnice-Lubina zur Besichtigung der Restaurierungswerkstatt „Ecorra“. Anschließend gemeinsames Mittagessen mit dem ehemaligen Chefkonstrukteur der Tatra-Werke Milan Galia, der einiges aus der Tatra-Zeit zu berichten hatte, wobei uns Georg Metlitcka als Dolmetscher zur Seite stand. Eine Geschichte ist mir besonders aufgefallen. Es ging um die

Fortführung des PKW-Baues nach dem Auslaufen der Produktion des 603er. Der Antrag, die Pkw-Produktion mit dem 613er fortzuführen wurde nie endgültig beschieden. Er wurde weder abgelehnt noch genehmigt. Vielmehr wurde er von der Staatsregierung an die unteren Gremien weitergeleitet. Auch hier wurde nie eine Entscheidung getroffen. Bis sich die Werksleitung dazu entschloss, einfach die Produktion aufzunehmen.

Danach ging es zurück nach Koprivnice, wo wir im Tatra-Museum von Peter Marek zur Führung durch das Tatra-Museum erwartet wurden. Zum Abschluss trafen wir uns am Samstagabend mit Karel Rosenkranz, dem ehemaligen Direktor des Tatra-Museums und Verfasser vieler Tatra-Bücher und Peter Marek zum gemeinsamen gemütlichen Beisammensein.

Am Sonntagmorgen traten wir die Heimreise an. Roland ist bis kurz vor Prag meinen 603er gefahren, so dass ich mich, wie schon im letzten Jahr, ausgeruht ans Steuer setzen konnte. Einen Besuch bei unserem Tatra-Freund Thomas Gabel und seiner Frau Ute in Meissen hatte ich noch eingeplant. Das Angebot dort zu übernachten und am anderen Morgen weiterzufahren hatte ich gerne angenommen. Mein 603er hat die 2400 km klaglos und störungsfrei abgerollt, es ist eben ein Tatra.

Danke Roland für die sehr gute, perfekte Organisation. Du warst ein guter Beifahrer und hast auch über weite Strecken das Steuer übernommen. So konnte ich am Ende ausgeruht meine Heimfahrt antreten.

34. Jahrestreffen der Tatrafreunde International In Kötschach-Mauthen vom 2. – 5. Juni 2011

Bericht von Ernst Meier

Traditionsgemäss, wie jedes Jahr am Auffahrts-Wochenende, fand das von 45 Teams aus 6 verschiedenen Ländern besuchte Treffen des Klub's der „Tatrafreunde International“ statt.

Diesmal ging die Reise in den Süden von Österreich, nach Kötschach-Mauthen im Gailtal zu unserem bestbekanntesten Tatrafreund und Vizepräsident des Vereins.

Für den Schreibenden ist dies nun schon der 3. Besuch eines von Hans Engl immer hervorragend organisierten Treffens seit dem Eintritt in den Verein im Jahre 1995.

Am Donnerstag Morgen punkt 6 Uhr war für uns Neuheimer (Elisabeth und Max Landert, Xaver Hürlimann und E. Meier) der Start angesagt, nachdem wir den Tatraplan bereits am Vorabend auf den Hänger verladen haben. Bei bestem Reisewetter kamen wir zügig und ohne Stau voran, so dass wir bereits in einer Raststätte an der Inntal-Autobahn eine Kaffeepause einlegen konnten. Nachdem wir in Wörgl die Autobahn verlassen haben, ging es weiter nach St. Johann im Tirol und nach Aurach bei Kitzbühl, wo wir im Gasthaus Hechenmoos ein ausgezeichnetes Mittagessen genossen haben Nun wurde auch noch das Zugfahrzeug aufgetankt, bevor wir den Pass Thurn, die Felbertauernstrasse und den Gailbergsattel in Angriff genommen haben. So erreichten wir unser Ziel ohne irgendwelche Probleme um ca. 16 Uhr, wo wir vom fast gleichzeitig angekommenen Neuheimer, Stephan Knecht erwartet wurden. Stephan hat Neuheim bereits am Montag verlassen und ist mit seinem neuerworbenen Moto Guzzi in mehreren Tagesetappen durch das Tessin, Engadin, Südtirol und kreuz und quer durch die Dolomiten gefahren um dann mit uns am Tatratreffen teilzunehmen.

Nach der Begrüßung der vielen bekannten Gesichter und den weiteren Schweizer Teilnehmern (Rolf Furrer, Gustav Kaldarar, Mäni Stöcklin, Gisela und Kurt Ziehbrunner) und dem Zimmerbezug im Gailtaler Hof, wartete auch schon die erste Sonderprüfung auf uns.

Die Aufgabe bestand darin, dass der Fahrer mit verbundenen Augen einen mit Pilonen markierten Parcour auf dem Parkplatz eines Supermarktes absolvieren musste. Dabei wurde er jedoch vom Beifahrer mit den Kommandos „Links“ oder „Rechts“ unterstützt, wobei der Beifahrer selbstverständlich nicht ins Steuer greifen durfte. Dies wurde auch von einem neben dem Auto hergehenden Helfer kontrolliert. Diese Aufgabe war gar nicht so einfach, denn mit verbundenen Augen verliert man jedes Gefühl punkto Fahrriichtung und Geschwindigkeit. Für angefahrene oder überfahrene Pilonen (Hüte) wurden Strafpunkte kassiert. Vorallem diejenigen welche die Sache zu schnell angingen, kamen nicht fehlerfrei über die Runde.

*Hans Engl, wie er leibt
und lebt.*

*Ein perfekter Organisator
und ein charmanter Gastgeber.*



*Vaclav Studlar
kurz nach dem
Start zur ersten
Sonderprüfung.*

Pech gehabt...!!

*Ein Teilnehmer mit
einer Fremdmärke*

(Triumph TR 7)



Bilder: www.tatraclub.at

Am Freitagmorgen um 9,00 Uhr fand die Fahrerbesprechung im Rathaus statt, wobei Gustav Kaldarar als Dolmetscher für die tschechischen Teilnehmer im Einsatz war. Punkt 9.30 Uhr schickte Hans Engl die Fahrzeuge im Minuten-Abstand auf die Reise. Die Rallystrecke führte fast durchwegs über schmale und kurvenreiche Nebenstrassen, durch kleine, malerische Dörfer auf der rechten Seite des Gailtales Richtung Hermagor. Unterwegs erwarteten uns selbstverständlich auch wieder ein paar knifflige Sonderprüfungen. So musste zum Beispiel eine Strecke mit einer festgelegten Durchschnittsgeschwindigkeit befahren werden. Die Instruktionen für sämtliche Sonderprüfungen wurden von den Helfern vor Ort schriftlich und dreisprachig abgegeben. Erstmals wurde an einem Tatra-Rally das Roadbook erst unmittelbar vor dem Start abgegeben und

das Ausfüllen von Fragebögen wurde mit der Stoppuhr auf eine sehr kurze Zeit begrenzt. Die ausgefüllten Bögen wurden beim jeweiligen SP-Posten sofort wieder eingezogen. Somit wurde das früher übliche Diskutieren unter den Teilnehmern und das gegenseitige Abschreiben im Keime erstickt. Bravo Hans !! Leider stand aber auch das bei vielen Teilnehmern verpöhlte „Bildersuchen“ wieder auf dem Programm, welches für alleinfahrende Teilnehmer eine Sache der Unmöglichkeit ist und auch für 2 Personen ein grosser Stress bedeutet. Nebst dem dadurch erhöhten Unfallrisiko, kann auch die durchgefahrene, schöne Landschaft von den Team's nicht richtig wahrgenommen werden und dies wäre doch meines Erachtens in einer Fremdenverkehrsregion ein wichtiger Punkt.

Nach einer kurzen Kaffeepause ging es weiter durch die Altstadt von Hermagor und nach einer ungefähr 20 Kilometer langen gefahrenen Schlaufe nach Weissbriach erreichten wir punkt 12.00 Uhr das Gasthaus Lerchenhof am Stadtrand von Hermagor, wo ein feines Mittagessen auf uns wartete.

In der Mittagspause konnte man noch eine weitere Sonderprüfung absolvieren. Hier war die Aufgabe, neun unterschiedliche Schrauben und Muttern mit verschiedenen Gewinden wieder richtig zusammenzufügen und dies auch wieder in einer mit der Stoppuhr kontrollierten sehr kurzen Zeit.

Nach der Mittagspause fuhren wir direkt zurück nach Kötschach, da ich leider übersehen hatte, dass auch auf der Rückfahrt noch eine Sonderprüfung mit einer Zeitmessung eingeplant war. So hatten wir nun genügend Zeit, um unser Tatraplan wieder auf den morgigen Tag vorzubereiten und im Gailtalerhof ein kühles Bier zu trinken.

Um 16.00 Uhr fand im Rathaus die Hauptversammlung der TFI statt. Der Präsident, Ulli Platzek führte die Versammlung wiederum in seiner gewohnt lockeren Art durch die statutarischen Traktanden. Sämtlichen Geschäften haben die Mitglieder zugestimmt und auch der Vorstand wurde mit Bravour wiedergewählt.

Im Anschluss an die Versammlung besuchten das Ehepaar Landert und ich noch das ebenfalls im Rathaus untergebrachte „Museum 1915 – 18“. Die Trägerschaft dieses Museums ist der 1973 gegründete „Verein der Dolomitenfreunde“, welcher auch noch ein Freilichtmuseum über den Gebirgskrieg 1915-18 im Gebiet Plöckenpass betreibt.

Im 600 m² grossen Museum wird die Front zwischen Österreich-Ungarn und Italien im 1. Weltkrieg dokumentiert. Über 1500 Fotos und Dokumente, zahlreicher Exponate und dem Nachbau alpiner Stellungen wird auf die Schicksale der einfachen Soldaten und die Sinnlosigkeit eines Krieges hingewiesen. Es zeigt aber auch auf, dass die einstigen Kriegspfade nun heute zu „Wegen des Friedens“ werden können. So stand auch die Grundidee des Vereins unter dem Motto „**Wege, die einst Fronten trennten, sollen uns heute verbinden**“. Leider stand uns viel zu wenig Zeit zur Verfügung, um das interessante Museum zu studieren. Für jeden geschichtlich Interessierten wäre der Besuch dieses Museums (incl. des Freilichtmuseums) ein guter Grund nochmals nach Kötschach-Mauthen zu reisen.

Museum im Rathaus Kötschach-Mauthen

Dokumentation des Gebirgskrieges im Raum Plöckenpass, während des ersten Weltkrieges.



Sonderprüfung Nr.6:

Die verflixten Muttern wollen einfach nicht passen.....



Kaffeehalt bei km 51,4

Am Samstag wurde wiederum beim Rathaus, nach vorgängiger Fahrer-Besprechung, bereits um 8.30 Uhr im Minutentakt gestartet, da uns heute eine längere und anspruchsvollere Strecke bevorstand.

Zuerst führte uns das Roadbook der Bundesstrasse entlang vorbei an Hermagor bis nach St. Stefan im Gailtal. Dort bogen wir links ab und befuhren nun die anspruchvollste Wegstrecke des heutigen Rallys. Eine schmale, kurvenreiche Strasse, meist in schlechtem Zustand, führte uns über die „Windische Höhe“ auf 1110 m ü.M.. Auf der 18 km langen Strecke trafen wir mehrmals Steigungen und Gefälle von 15 – 17% an, was aber für einen Tatra kein Problem darstellt.

Schliesslich erreichten wir am Ende des Überganges die Ortschaft Feistritz an der Drau, wo zu unserer Überraschung die Rallyroute dirkekt am Haus eines Verwandten von mir vorbeiführte. Dass hier ein nicht planmässiger Zwischenhalt gemacht werden musste, war für uns selbstverständlich. Wir wurden herzlich empfangen und mit (nichtalkoholischen) Getränken verwöhnt. Nach ca. einer halben Stunde machten wir uns wieder auf den Weg und unsere Gastgeber, welche ebenfalls Oldtimerbesitzer sind, bekundeten die Absicht, uns in der Mittagspause nochmals zu besuchen, um die ganze Tatra-Karawane bewundern zukönnen.

Nun führte uns der Weg weiter Richtung Villach, wo wir gleich am Ortsanfang rechts abbiegen mussten. Durch eine malerische Gegend erreichten wir das Thermenhochtal Bad Bleiberg (920 m. ü.M.) . Bad Bleiberg liegt am Rande des Naturparkes Dobratsch und ist das bekannteste Badekurort in der Urlaubsregion Kärnten und hat weit über die Landesgrenzen hinaus einen guten Ruf. Dann führte uns die Strasse wieder hinunter ins Gailtal, wo wir wieder wie am Vortag eine Zusatzschleufe, diesmal nach Hohenthurm, absolvieren mussten.

Trotz unseres nicht vorgesehenen Zwischenhaltes erreichten wir das Hotel „Alte Post“ in Feistritz im Gailtal noch rechtzeitig. Das schmackhafte Mittagessen wurde uns in einem originellen Raum, einer umgebauten Pferdeunterkunft, wahrscheinlich aus der Zeit der Pferdepost, serviert.

Nach der Mittagspause erwartete uns noch die heute einzige und zugleich letzte Sonderprüfung dieser Rally. Sämtliche Fahrzeuge mussten über eine Brückenwaage fahren und das geschätzte Bruttogewicht deklarieren. Die Differenz zwischen der Schätzung und des tatsächlich gewogenen Gewichtes hatte dann mehr oder weniger Strafpunkte zur Folge. Unserem Team nützte zwar die fast kilogenaue Gewichtsangabe nichts mehr, da wir infolge der am Vortag ausgelassenen Sonderprüfung ohnehin schon aus der Wertung gefallen waren.

Anschliessend ging es wieder über Nebenstrassen durch Wald und Wiesen zurück nach St. Stefan, von wo wir dann über die Bundesstrasse in zügiger Fahrt unseren Ausgangspunkt Kötschach erreichten.

Nach einer gewitterbedingten Pause, die uns jedoch auch Gelegenheit bot, endlich ein wohlverdientes Bier zu trinken, machten sich die meisten Teams ans Bereitstellen der Fahrzeuge für die am Sonntag bevorstehende Heimfahrt.

Am Samstagabend um 19.00 Uhr war das gemeinsame Abendessen mit anschliessender Schlussveranstaltung angesagt.

Nach diversen Ansprachen und Dankesreden wurde zur immer mit grosser Spannung erwarteten Siegerehrung geschritten. Dieses Jahr wurde an alle Teilnehmer ein originelles Erinnerungsgeschenk abgegeben. Dieses besteht aus einem Holzsockel mit eingraviertem Metallschild und eingepflanzten Ventilen. Auch die im 1. und 2. Rang platzierten Teilnehmer jeder Kategorie erhielten gleichartige Auszeichnungen, welche dann allerdings anstelle der Ventile mit einer Pleuelstange oder einem Kolben bestückt waren.

Sieger in der Kategorie Tatraklapp und Gesamtsieger wurde das sympatische Team Litschauer aus Wien. Den guten 2. Platz in der gleichen Kategorie belegte das Team Ziehbrunner aus der Schweiz. Ganz herzliche Gratulation !!

Bei allen anderen Kategorien figurieren dieses Jahr keine weiteren Schweizer auf den vorderen Rängen.

Leider nur allzu schnell verstrich die Zeit und ein gemütlicher und geselliger Abend ging (für die Meisten...) seinem Ende entgegen. Da die Teilnehmer in verschiedenen Gasthäusern untergebracht waren, haben sich die Tatra-Leute schon hier, mit den besten gegenseitigen Wünschen und der Hoffnung auf ein Wiedersehen, voneinander verabschiedet.

Hans Engl und seinen fleissigen Helfern möchten wir an dieser Stelle für die schönen und interessanten Tage ganz herzlich danken. Das Treffen und auch die sinnvollen Sonderprüfungen waren perfekt geplant und organisiert, wie dies auch bei den früheren, von Hans organisierten Treffen immer der Fall war.

Trotzdem das Wetter nicht immer optimal mitgespielt hat, war das Treffen 2011 aus unserer Sicht wieder ein voller Erfolg !

Am Sonntagmorgen, nach dem Frühstück verabschiedeten auch wir Neuheimer uns von den sympatischen Gastgebern Hans und Christine Engl.. Stephan fuhr mit dem Motorrad weiter Richtung Slowenien und Kroatien und die restlichen Neuheimer wählten für die Heimfahrt die Strecke Lienz – Toblacher Feld – Brenner – Inntal – Arlbergtunnel – Feldkirch – Sargans – Neuheim. Trotz eines längeren Stau's vor Feldkirch kamen wir bereits am frühen Abend wieder wohlbehalten in Neuheim an.

Die von Hans Engl kreierten,originellen Erinnerungsgeschenke.

Die dazu benötigten vielen Ventile hat er auf einem Oldtimer-Teilemarkt eingekauft.



Das Team Litschauer mit Tatravan 1949 am Start

Gesamtsieger 2011





*Rudolf Friehs in
alter Frische mit
seinem bewährten
Beifahrer Walter Eckl*



6 Tatraplan in Lauerstellung vor dem Start



*René Berger und
Ossi Pitsch im Gespräch*

*Das Team Meier –
Landert vor dem
Gasthaus alte Post
In Feistritz a. d. Gail*



*Helmut Hoffmann mit
seinem Tatra 57 A
auf der Waage*



*Unser Präsident
Ulli Platzek mit
Thomas Gabel und
Uwe Engberts im
Gespräch*



Eine gesellige Runde, Stephan Knecht (r) mit den Tatrafreunden Sachsenland.

*Ein seltenes Exemplar::
Steyr 55 Baby
Bauzeit: 1938 – 1940
4-Zylinder Boxermotor,
wassergekühlt
1158 ccm, 25 PS*



*Tatra 75 Sodomka
von Rolf Furrer*

*Neuheimer Tatrafreunde
Im Gespräch*



Besuch in Kopřivnice (via „Tatra Heritage“) vom 14. / 15.04. 2011

Bericht von Roland Henkel

In den Mitteilungen des „Tatra-Register Schweiz“ gibt es meiner Meinung nach zu wenige Berichte, vor allem solche, die von anderen Mitgliedern als immer wiederkehrenden bekannten Namen verfasst sind. Deren Berichte sind zwar schön zu lesen, aber eine Entlastung täte ihnen bestimmt gut. Denn ein Club ist nicht nur FÜR die Mitglieder da, sondern lebt vor allem VON den Mitgliedern. Obwohl ich kein Schweizer bin, sondern aus Deutschland stamme, möchte ich an dieser Stelle von einem besonderen Besuch kurz vor Ostern in Kopřivnice berichten.

Anfang des Jahres erreichte mich eine Nachricht vom österreichischen Tatra-Club „Tatra-Freunde International / TFI“, wonach es einen neu gegründeten Verein „Tatra Heritage“ in der Tschechischen Republik gäbe, der sich um eine engere Zusammenarbeit der Tatra-Clubs, des Tatra-Werks, von Tatra-Museen, der Stadt Kopřivnice und ähnlichen Institutionen bemühe. Zu verschiedenen Terminen biete der Verein zweitägige Veranstaltungen in Kopřivnice an, wobei die Programmpunkte jeweils gleich seien. Ich interessierte mich näher für das Angebot und fand vier Tatra-Freunde aus Deutschland, die mitfahren wollten. Das Angebot klang zu verlockend, als dass man es unbeachtet sein lassen konnte. Der Termin lag während der Woche, konkret am 14. und 15. April, also donnerstags und freitags.

Der Preis von 150 Euro pro Person beinhaltete ein zweitägiges Programm in deutscher Sprache ohne weitere Kosten. Und die Übernachtung im Hotel „Tatra“ (wo auch sonst!) war ebenfalls inbegriffen.

Da das Programm von „Tatra Heritage“ am Donnerstag zur Mittagszeit begann, konnten wir entspannt anreisen. Lange vor der Reise bewegte uns alle der Gedanke, was wir dort zu sehen bekommen würden und wer alles an der Veranstaltung teilnehmen würde. Durch vielfältige Kontakte in die Tatrascene war mir Letzteres nicht so recht klar.

Beginn der Veranstaltung war um 12.30 Uhr im Rathaus von Kopřivnice, dem ehemaligen Verwaltungsgebäude von Tatra. Außer uns fünf Deutschen fanden sich leider nur drei Österreicher, die keine Tatra besaßen und scheinbar eher beiläufiges Interesse hatten, zur Veranstaltung ein. Begrüßt wurden wir zunächst vom Organisator der Veranstaltung und Vorsitzenden des Vereins „Tatra Heritage“, Josef Kasperkevič. Und seinem Kollegen, Jan Hrubý, der als Fotograf fungierte.

Die vielleicht wichtigste Person der Veranstaltung sollte aber Petra, eine junge Lehrerin aus Brünn/Brno, sein, die uns als Dolmetscherin für die nächsten zwei Tage zur Seite stehen sollte.

Im Gebäude begaben wir uns in den 7. Stock, wo wir offiziell von Seiten der Stadt durch deren Pressesprecherin willkommen geheißen wurde, die uns alles Wissenswerte rund um Kopřivnice erklärte. Auch der Bürgermeister, Herr Jakub Jalůvka, stieß zu unserer Runde und freute sich sehr über unseren Besuch.

Leider musste er bald weiter zu einem wichtigeren Termin, so dass er uns nur begrenzte Zeit Rede und Antwort stehen konnte. Immerhin erfuhren wir, dass er auch einen Oldtimer besitzt - natürlich einen Tatra (Typ 57a)!

Danach ging es direkt in das Technische Museum von Tatra, direkt neben unserem Hotel gelegen. Dort wurden wir von Radim Zátópek begrüßt, der für uns in perfektem Deutsch eine exklusive Führung durch die gesamte Ausstellung machte. Zu nahezu jedem Exponat gab es Geschichten zu hören. Bis 18 Uhr, weit nach offizieller Schließung, durften wir uns im Museum bewegen und Fotos machen und dabei auch das eine oder andere Mal die Absperrung übertreten. Danke auch an dieser Stelle noch mal an Radim Zátópek für die tolle Führung, bei der es das Wort „Zeitplan“ überhaupt nicht gab.

Als Abendessen gab es für uns ein Drei-Gänge-Menü, das speziell für uns in einem ganz neu hergerichteten Salon des Hotels im 1. Stock gereicht wurde. Daran schloss sich ein (nicht im Programm stehender) Film-Vorführabend an. Natürlich gab es ausschließlich Filme mit und über Tatra zu sehen, einer interessanter als der andere.

Was sollte der zweite Tag da noch als Steigerung bieten? Wir begannen morgens am Eingang des vor ein paar Jahren auf dem Werksareal neu bezogenen Verwaltungsgebäudes. In „oberen Etagen“ nahmen wir in einer Art Konferenz- oder Empfangsraum Platz, wo wir von Vertretern der Firma Tatra auf das Herzlichste willkommen hießen. In der nächsten Stunde wurde uns die Geschichte und die aktuelle Situation und Produktion des Unternehmens anhand von Bild- und Filmbeiträgen anschaulich und mit viel Hingabe erläutert. Interessant zu erfahren, dass ein nicht unbeträchtlicher Anteil der Tatra-Produktion auf den neuen Mittelklasse-Lkw T 810 entfällt. Dieser, eine Kooperation mit Renault, stellt leider eine Abkehr vom Tatra-Konzept dar und besitzt keinen Zentralrohrrahmen mehr. Die wassergekühlten Sechszylinder-Reihenmotoren und die Fahrerkabine stammen von Renault.

Zur Zusammenarbeit mit DAF wurden in dem Vortrag nur wenige Anmerkungen gemacht. Der geplante Typ 158 (Zentralrohrrahmen, Motoren und Fahrerkabine von DAF) wurde nicht bestätigt. Es hieß lediglich, dass auch mit DAF eine Zusammenarbeit angedacht sei.

Nach dem informativen Vortrag „in der Chefetage“ wurden wir zu einem Rundgang durch's Werk eingeladen, wo wir die Endmontage, die Motoren- und die Getriebefertigung zu Gesicht bekamen. Zeit schien keine Rolle zu spielen; alles durften wir eingehend anschauen und jederzeit Fragen stellen. Obwohl ich schon diverse Male im Werk zu Besuch sein durfte, fasziniert es doch immer wieder, wie aus einzelnen Komponenten (Motor, Getriebe, große Rohrstücke, Halbachsen, Federn, Bremsen, Räder und Anbauteile) innerhalb kurzer Zeit nur mit Verschraubung ein ganzes Fahrzeug wird. Und nicht nur bloß „ein Fahrzeug“, sondern mit bis zu sechs Achsen teilweise Monstren von Lastwagen! Die Größenordnung der Produktion soll bei etwa 1.500 Fahrzeugen jährlich liegen.

Nach dem etwa zweistündigen, sehr interessanten, Rundgang wurde uns im Hotel „Tatra“ erneut ein dreigängiges Menü zu Mittag serviert. Für den Nachmittag bekamen wir die Erlaubnis, mit unseren Privatfahrzeugen gemeinsam auf die werkseigene Teststrecke „Polygon“ zu fahren. Dort besichtigten wir zunächst eine Aufreihung von fünf aktuellen Tatra-Lkws in unterschiedlichen Ausführungen. Danach standen Mitfahrten für alle in einem Typ T 815-7 8x8 in Militärausführung an.

Der Werksfahrer am Steuer zeigte, welches Potential in dem Fahrzeug steckt. Dieses, einem Tausendfüßler gleich, glitt über alle Arten von Untergrund souverän hinweg und meisterte problemlos Schräglagen in Längsrichtung (bis nahe 45 Grad) und steilste Steigungen (22 Grad, entsprechend 45 Prozent), letztere von unten nach oben, aber gleichermaßen auch umgekehrt. Mir wurde fast schlecht beim Blick gen Himmel und dem plötzlichen nach vorn Abkippen. Ein Gefühl wie in einer guten Achterbahn.

Gegen 16 Uhr endete die Veranstaltung - leider! Es gab dann noch Geschenke für alle in Form einer Tüte vom Tatra-Werk mit allen möglichen Informationen zur aktuellen Produktion und ein paar Kleinigkeiten. Unter uns Teilnehmern wurde schließlich noch ein schönes Tatra-Modellauto verlost. Und Urkunden für die Teilnahme an dieser wunderbaren Veranstaltung bekam auch noch jeder.

Herrn Kasperkevič und Herrn Hrubý vom Verein „Tatra Heritage“ gebührt großer Dank und allergrößter Respekt vor der Organisation und Durchführung dieses umfangreichen Programms ! Niemand von unserer Gruppe hatte den Besuch bereit.

*Die Reisegruppe unter der
Leitung von Roland Henkel
(im Vordergrund)*



*aufmerksame
Zuhörer*



*Stimmungsbilder vom
„Polygon“, der werks-
eigenen Teststrecke.*

*Im Vordergrund:
Ulli Platzek, Präs. TFI
& Dolmetscherin Petra*

