

Tatra Cars Rezension von [Christoph Erlemeier](#) - [TOP 1000 REZENSENT](#)

Tatra war übrigens die einzige tschechische Marke, die vor dem 2. Weltkrieg auch auf dem deutschen Automarkt präsent war. Tatra hatte Niederlassungen in Frankfurt am Main, Stuttgart, Dresden und Berlin. Das Unternehmen Tatra ist heute in Deutschland allenfalls für die LKW Produktion bekannt.

Dabei hat das Unternehmen eine ganz bedeutende Rolle bei der Entwicklung des VW Käfers gespielt, was in der deutschen Literatur durchwegs verschwiegen wird.

Auf die unrühmliche Geschichte der Deutschen bin ich erstmals in der britischen Presse aufmerksam geworden. Ich möchte hier nicht alle Berichte dieses Buches und interessante Informationen wiedergeben, aber zumindest die Geschichte um den Käfer sollte kurz erzählt werden. Dazu gibt es in diesem Buch übrigens mehrere Kurzartikel.

Bei Tatra arbeitete seit den 1920er Jahren ein sehr talentierter Ingenieur, namens Hans Ledwinka, der auch mit dem ursprünglichen Tschechen Ferdinand Porsche gut befreundet war. Beide standen in ständigem Kontakt zwecks Ideenaustauschs. Tatra war ein Autohersteller der gehobenen Mittelklasse in den 1920er Jahren und 1930er Jahren und trotzdem arbeitete man an einem Konzept eines erschwinglichen Fahrzeugs für jedermann. Dabei handelt es sich um den Typ V570, der aber nie in Serie ging. Und es gab noch jemanden, der von den Tatra Fahrzeugen begeistert war, nämlich Adolf Hitler. In den 1920er Jahren ließ er sich selbst in einem Tatra (Typ T 11) zu politischen Veranstaltungen chauffieren und suchte auch später stets persönlichen Kontakt zu Ledwinka auf den Berliner Autosalons. Hitler begeisterte sich sowohl für den begnadeten Ingenieur Porsche und gleichzeitig auch für die stromlinienförmigen Fahrzeuge des tschechischen Automobilherstellers Tatra. Gegenüber Fritz Todt (zuständig für den Autobahnbau) äußerte sich Hitler, dass er sich so ein Auto wie es Tatra (Konzept - Auto: Tatra V-570, aber auch die Stromlinienfahrzeuge) baut, für seine Autobahnen wünsche.

Ferdinand Porsche stand durch Hitlers Drängen bezüglich der Entwicklung des Volkswagens unter enormen Zeitdruck. Da Porsche aufgrund seines Kontakts zu Ledwinka auch über die technischen und designrelevanten Neuerungen informiert war, konzipierte er ein Fahrzeug, den Typ 12, dessen äußere und technische Ähnlichkeit zum V570 kein Zufall sein konnte. Dazu zählte insbesondere auch der Heckmotor.

Bei Tatra wurde der V-570 zwar in Einzelstücken gebaut, ging aber nie in Serie. Er wurde als Vorstudie für den Tatra Typ 77 genutzt, aus dem später wieder das berühmte Art - Deco Auto, Tatra Typ 87 mit V8 (CW - Wert 0,38) hervorging (Zu besichtigen im Dt. Verkehrsmuseum München und in der Design - Abteilung der Pinakothek der Moderne in München, leider auch dort keine Infos zur Geschichte des Autos). Ebenso wurde aus den Studien des V-570 das Mittelklassefahrzeug Tatra Typ 97 als Mittelklassefahrzeug auf den Markt gebracht.

Die optische und technische Ähnlichkeit dieser Tatra Fahrzeuge zu den Studien des VW Käfers blieben nicht unbemerkt. Tatra strebte zur Peinlichkeit des Naziregimes einen Gerichtsprozess bezüglich der Urheberrechte an. Ferdinand Porsche war sogar noch hinsichtlich seines Ideendiebstahls geständig. Hitler wollte dann zugunsten eines friedlichen Kompromisses persönlich vermitteln. Nach der Besetzung des Sudetenlandes durch deutsche Truppen wurde auf Drängen Hitlers der Prozess sofort eingestellt. Tatra wurde die weitere Produktion des Typs 97 untersagt, weil dieser dem KDF Wagen ja so ähnlich war.

Der Typ 97 war übrigens eine kleinere und schwächer motorisierte Variante des Typ 87. Beide sahen sich ähnlich. Der Typ 97 hatte z.B. nur einen 4 - Zylinder Motor, während der Typ 87 V8 Motor angetrieben wurde.

Nach Beendigung des zweiten Weltkriegs wurde der Prozess gegen Volkswagen wieder aufgenommen. Nachdem sich die deutsche Wirtschaft von den Kriegsschäden einigermaßen erholt hatte, wurde Volkswagen im Jahr 1961 per Gerichtsbeschluss dazu verurteilt, der Firma Tatra eine Entschädigung von 3 Millionen Mark zu zahlen.

Der Typ 97, der nicht einmal drei Jahre produziert wurde, erreichte nur eine Stückzahl von 508 Modellen. In der deutschsprachigen Automobilliteratur zum Käfer oder in deutschen Technikmuseen werden die skandalösen Spekulationen durchwegs verschwiegen. Dabei verweist aber auch der Bestandskatalog des Louwman Museums in den Haag (Vgl. S. 95 Katalog) zusätzlich darauf, dass evtl. noch ein weiterer Kopf beteiligt war, nämlich der jüdische Ingenieur Josef Ganz (zumindest ein Buch existiert dazu in deutscher Sprache: Die wahre Geschichte des VW-Käfers: Wie die Nazis Josef Ganz die VW-Patente stahlen). Dieser bewarb sich über die Firma Standard für den VW. Leider werden im Buch keine Lizenzen benannt, die Tatra an deutsche Hersteller vergab, wie z.B. an die Autohersteller Stoewer und Röhr, die z.B. den Junior unter eigenem Label nachbauten.

Nach Aussagen Prof. Otl Aichers, dem ehemaligen Direktor der international geachteten HFG Ulm, hat der Typ 87, den er auch in seinem Buch "Kritik am Auto" ausführlich bespricht, zu einigen Fehlentwicklungen im Automobilbau geführt. Aicher dachte dabei vor allem an das aerodynamische Design, welches andere Hersteller von Tatra blindlings ohne Berücksichtigung der Funktionalität oder des tatsächlichen CW - Werts kopierten. Der gute CW Wert war bei den Fahrzeugen der anderen Hersteller nur eine optische Illusion, die nicht mit den Ergebnissen im Windkanal korrelierte. Leider wird Aichers Stellungnahme hier nicht berücksichtigt.

Nach dem Krieg wollten die Kommunisten zunächst die Automobilproduktion zugunsten der LKWs einstellen. Man setzte sich aber bei Tatra durch und produzierte noch bis zum Jahr 1999 Chauffeurlimousinen für hohe Staatsfunktionäre. Im Bericht S - Classki (auch in diesem Heft zu finden) zum letzten gebauten Tatra, Typ T 700, wird sogar kein Vergleich zur Mercedes S- Klasse gescheut. Zumindest war er länger als die 1995er S- Klasse. Allerdings verfügte der T700 immer noch über einen luftgekühlten 8 Zylinder - Heckmotor. Und das ganze Konzept war trotz optischer Retuschierungen des im Jahr 1968 von Vignale entworfenen Typ 613 nicht mehr zeitgemäß. Die tschechische Regierung gab damals Zusagen für die Abnahme der Fahrzeuge, entschied sich aber später doch zugunsten der Mercedes S - Klasse als Dienstwagen und damit wurde die bezuschusste Autoproduktion bei Tatra eingestellt.

Vorgestellt werden in diesem Buch vor allem die Typen President, V - 12, T57, T77, T 97, Tatraplan & Sport, Monopost, T 603, T2-603, T 605 Sport, T 607, T 613, T 613 - 2 und der Tatra T 700. Einen großen Testbericht gibt es auch zum Sportwagen Metalex Tatra V8 Supersport aus den 1990er Jahren mit Schwingtüren. Dabei handelte es sich um einen Sportwagen im Stil von Ferrari oder Venturi, der durchaus auch den westeuropäischen Geschmack traf. Darüber hinaus erhalten Sie Einblicke zur Firmengeschichte von der Gründung im Jahr 1887 bis zur Schließung im Jahr 1999 und der damit verbundenen Produktübersicht. Dazu zählt beispielsweise auch das Luxusfahrzeug T 80. Im Weiteren erhalten Sie zumindest ausschnittsweise auch einen kleinen Überblick an der einen oder anderen Stelle zur Produktion von Bussen, Militärfahrzeugen und LKWs.

Der Aufbau der Buchs folgt keiner wirklichen Struktur, da es sich um eine Aneinanderreihung verschiedener Testberichte aus unterschiedlichsten bekannten englischsprachigen Automagazinen handelt. Dennoch haben sich die Autoren darum bemüht, in etwa eine zeitliche Chronologie einzuhalten. Es wird zwar der Einfluss des aerodynamischen Fahrzeugs Frankreichs anhand eines Delahaye Coupes oder auch eines Chrysler Windsors auf Tatra berücksichtigt, aber dem Einfluss der Marke auf deutsche Fahrzeuge jenseits des Käfers wird keine Beachtung geschenkt. Dabei denke ich z.B. an den Adler 2,5 Liter, Horch 930 Stromlinie oder den Mercedes Benz Typ 130 oder Typ 150 bzw. auch an den Steyr Typ 50, den stromlinienförmigen Imperia Sportwagen von Dr. -Ing. Schröder aus Bad Godesberg oder den Maybach SW 35 Stromlinien - Limousine von der Fa. Spohn. Der Einfluss auf die Sportwagenmarke Porsche wird auch nur im Text erwähnt.

Fazit: Das Buch enthält äußerst interessante Informationen zur Automarke Tatra. Der Informationsgehalt verdient durchaus eine 5 - Sterne - Wertung. Demgegenüber steht aber eine schlechte Materialanmutung des broschierten Hefts, das rund 140 Seiten umfasst. Die Artikel bestehen sozusagen aus Laserjet bedrucktem Billigpapier in Schwarz - Weiß, das lieblos in einem farbbedruckten Cover zusammengefügt wurde. Das Ganze entspricht aber mehr dem Preisniveau einer 10 Euro Zeitschrift im Regal eines Supermarkts.