



Doch relativ selten an Schweizer Tankstellen zu sehen: ein Tatra T87. Er wurde von 1937 bis 1950 in 3023 Exemplaren als Nachfolger des Modells 77A gebaut.



Dominant das Lenkrad im Fahrgastraum, den man beinahe mit dem Begriff der «Guten Stube» in Zusammenhang bringen möchte. Die Lenkung geht mangels Gewicht überraschend leicht.



Rückwärtsparkieren macht nicht wirklich Spass. Zwischen dem Motor und der Rückbank liegt ein kleines Kofferräumchen. Der Deckel davor schützt vor Motorenlärm, der je nach Einsatz beträchtlich sein kann.



Im Gegensatz zum Vorgängermodell, dessen Stahlcarrosserie über ein Holzgerippe gezogen war, hatte der T87 eine halbselbsttragende Carrosserie mit Mittelträgrahmen und Y-förmigen Auslegern. Hans Ledwinkas Handschrift, zweifelsohne!

Das Fluchtfahrzeug

Manche Fahrzeuge sind auf verschlungenen Wegen in westliche Länder gelangt, wie etwa der wunderschön restaurierte Tatra T87 von Markus Gass. Um den 20. Dezember 1945 in Koprivnice – deutsch: Nesselsdorf – gebaut, diente er 1968 einer Familie nach dem Einmarsch der Warschauer-Pakt-Truppen in die damalige Tschechoslowakei als Fluchtfahrzeug nach Deutschland, wo er 14 Jahre später in Hamburg von einem Volkswagenhändler in Zahlung genommen wurde. Jener, auch Autosammler, stellte sich den 37-jährigen Exoten in sein privates Museum. Dort blieb dieser 21 Jahre lang stehen, bis er 2003 von Markus Gass erworben und in die Schweiz verfrachtet wurde. Gass, Ingenieur und eng mit der Automobilbranche verbunden, hatte bereits Mitte der Sechzigerjahre einen Tatra in seiner Garage stehen gehabt und ist heute noch Liebhaber der Marke. Er liess den T87, der sich mittlerweile sowohl optisch als auch technisch in einem erbärmlichen Zustand befand, von Grund auf restaurieren.



Vor allem von hinten wirkt der Tatraplan beinahe skurril, mit Sicherheit exotisch. Von den 6324 gebauten Fahrzeugen gingen 2164 in den Export, davon 153 in die Schweiz.



Der Tatraplan wird von einem luftgekühlten 1952-ccm-Boxermotor mit 52 PS angetrieben, der seine Kraft über ein Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung überträgt, die den 1200 kg schweren Wagen auf bis zu 130 km/h beschleunigt.



Das Innenleben ist üppig, die viertürige Limousine für sechs Personen zugelassen – wobei es dann eher eng zu und her geht.

Schweizer Tatra

Mit einem ganz anderen Vorleben wartet der Tatra 600 Tatraplan des Thuner Markenliebhabers Kurt Ziehbrunner auf. Ziehbrunner kaufte das Auto 1976, in verschiedene Schachteln verpackt, zusammen mit einem guten Freund, mit dem er dann den Zusammenbau bzw. die Restauration in Angriff nahm. Dass für diese nicht mehr überall Originalteile zur Verfügung standen, wundert einen nicht, denn obwohl doppelt so viele gebaut worden waren wie vom grösseren T87, sind nicht viele übriggeblieben; in der Schweiz sind es noch vier. Das liegt vorwiegend an den massiven Rostproblemen, die nicht zuletzt durch den konstruktionsbedingten doppelten Boden verursacht worden sind. Gemäss Chassisnummer wurde das Fahrzeug 1948 von der Firma Schenk in Worblaufen als Neuwagen importiert und dann an einen Zahnarzt verkauft, der das Auto bis 1956 gefahren hat. Die folgenden 20 Jahre können leider nicht mehr rekonstruiert werden. Kurt Ziehbrunner ist übrigens Präsident des Swiss Tatra Register (www.tatra.ch),



einer Vereinigung von Schweizer und Liechtensteiner Tatra-Besitzern und -Liebhabern mit 50 Mitgliedern und 60 Fahrzeugen aus tschechoslowakischer Produktion, und viel mit seinem Oldtimer unterwegs.