

KOMMENTAR ZUM THEMA

Herr Piëch, retten Sie Tatra!

ROGER GLOOR

Dies ist ein Aufruf zur Rettung einer der letzten individuellen Personenwagenmarken, zum Erhalt eines Namens, der mit einer langen, auf technischer Eigenwilligkeit basierenden Tradition verbunden ist.

Als oberster Patron des Volkswagen-Konzerns haben Sie, Herr Doktor Ferdinand Piëch, Ihre Gruppe binnen kurzer Zeit um grossartige Autonamen bereichert: Rolls-Royce mit Bentley, Lamborghini und Bugatti. Tatra ist für jugendliche Autofans zwar ebenso wenig ein Begriff wie Bugatti, hat aber für die bestandeneren Autofreunde einen faszinierenden Wohlklang.

LOB DEM UNKONVENTIONELLEN Denn mit dem Namen Tatra verbinden sich Erin-

nerungen an unkonventionelle Fahrwerks- und Antriebslösungen, begeisterte Stromlinienformen und das ganze Prestige einstiger osteuropäischer Autobaukunst. Zugegeben, ihre letzte Blütezeit erlebten die Tatra-Wagen noch in den Händen tschechoslowakischer Appartschiks. Dies aber war politisches Schicksal und kann einer Marke mit so grosser technischer Vergangenheit wohl kaum zur Last gelegt werden.

Vergeblich wurden nun in den vergangenen Jahren in Tschechien Versuche unternommen, die Pw-Marke Tatra am Leben zu erhalten. In eine Werkstattecke verdrängt, durften unentwegte Spezialisten zuletzt noch eine Anzahl Wagen auf die Räder bringen. Doch das einst so strahlende Tatra-Licht ist im vergangenen Jahr ganz erloschen.

BUGATTI ALS RENAISSANCEMUSTER Kaum einer weiss besser als Sie, Herr Dr. Piëch, was es braucht, um eine dahin gegangene Automarke auferstehen zu lassen. Sie ex-

erzieren uns dies jetzt mit den fabelhaften Bugatti vor. Auf die gleiche Weise könnten Sie der heutigen Autowelt auch Tatra als Pw-Marke erhalten. Sie könnten Sie unter die Fittiche von Skoda stellen, so wie Audi Lamborghini bemuttert.

Ihr Grossvater, Professor Ferdinand Porsche, der famose Konstrukteur des Volkswagen, und Ing. Hans Ledwinka, der ideenreiche Kreateur früher Tatra-Wagen, hatten viele Gemeinsamkeiten. Sie äusserten sich in der Heckmotorbauweise, in der Luftkühlung, in ähnlichen Fahrwerksdispositionen und in der strömungsgünstigen Karosserieform. Statt hieraus historische Rivalitäten abzulesen, könnte dies der Grund zu einem rettenden Link zur historischen Marke aus Koprivnice sein. Die Tschechen würden den Erhalt ihrer einst so berühmten zweiten Pw-Marke verdienen, und für Sie hätte sich ein weiterer Kreis geschlossen.

1999 ENTSTAND DER LETZTE TATRA

Grossartige Marke trat ab

1997 waren es noch 24, 1998 dann noch vier, und im vergangenen Jahr ist offenbar der letzte Tatra-Personenwagen entstanden.

Das zuletzt gebaute Modell 700 war eine stattliche Luxuslimousine völlig unkonventioneller Prägung, wie es die Tatra stets gewesen sind: Zwischen den Hinterrädern platzierter luftgekühlter V8-Motor mit 3,5 L Hubraum, 2x2 oben liegenden Nockenwel-

len und 200 PS Leistung. Mit überarbeiteter Karosserie war es im April 1996 lanciert worden.

Die Tatra von einst bestachen nicht nur durch die von ihnen beschrittenen (bzw. befahrenen) hoch individuellen technischen Wege, sondern ebenso durch ihre verwegene Stromlinienform.

Die Autowelt ist einer weiteren Individualmarke mit langer Tradition verlustig gegangen. rg



EIN MYTHOS Hier ein Modell 77A von 1935/36 (luftgekühlter V8-Heckmotor, 3380 cm³, 70 bis 75 PS bei 3500/min, 540 cm lang, 150 km/h Spitze).