

Optimismus trotz drohendem Kollaps

Die Belegschaft der tschechischen Traditionsmarke Tatra kämpft mit allen Mitteln ums Überleben des Unternehmens

VON BÄRHEL HUSTNER

Tatra gehört neben Peugeot und Mercedes-Benz zu den ältesten Automobilherstellern der Welt. Doch mit ihrer veralteten Produktion und ihrem überholten Luxusmodell kämpft die tschechische Traditionsmarke nach fast hundertjährigem Bestehen ums Überleben.

«Tatra erobert die Welt dank guter Qualitätsarbeit.» Die morschen Tafeln mit den Durchhalteparolen stehen wie zu Zeiten des Sozialismus. Die Arbeiter im Tatra-Werk Pribor schenken den Sprüchen heute so wenig Beachtung wie damals, als die Dinge bei Tatra scheinbar in Ordnung waren. Jetzt gelten die Gesetze der Marktwirtschaft, und mit Schönfärberei ist keinem geholfen. «Die Wende ist nicht schuld am schlechten Zustand der Fabrik. Auch im alten System hätten wir grosse Probleme bekommen», glaubt Milan Reha, der seit 37 Jahren bei Tatra Autos baut.

Wie lange er es noch tun kann, weiss derzeit niemand. Die Planwirtschaft hat der Belegschaft wenig Rüstzeug für den freien Markt hinterlassen. Die tschechische Marke mit fast hundertjähriger Tradition steht heute für wenig zeitgemässe Karosserien mit angestaubtem Charme. Das aktuelle Modell, der Tatra 613-4 mit 3,5-Liter-V8-Heckmotor, wird seit 1975 fast unverändert hergestellt.

Wer es sich leisten konnte, stieg auf Westmarken um

Die Welt lässt sich damit nicht erobern. Die Arbeiter und ihre Chefs wären schon froh, wenn sie wenigstens die angestammten Märkte in Tschechien, der Slowakei oder Russland zurückgewinnen könnten.

Doch die Lage ist desolat. Würden in den siebziger Jahren jährlich rund 1000 Exemplare der luxuriösen Limousine für die Funktionäre gebaut, ist der Absatz nach 1989 fast völlig zusammengebrochen. Freiwillig Tatra fahren das Auto



Mangelnde Nachfrage: Bei Tatra entstehen monatlich nur zehn Exemplare des Modells 613-4. Fotos: Schmid/automotor und sport

Tatra-Chef Hrbac: «Türen des Marktes neu aufmachen»

Wie lange wird Tatra noch Autos bauen?

Ivan Hrbac: Ich bin sehr opti-



stisch. Wir wollen etwas Besonderes und Ungewöhnliches machen, der Markt dafür ist da. Ich bin sicher, dass



er verhassten Bonzen und Apparatschiks? Wer es sich irgendwie leisten konnte, ist auf Westmarken umgestiegen.

Bei diesen Abtrünnigen will die neue Firmenleitung jetzt ansetzen. Geht es nach Ivan Hrbac, seit Ende 1994 Chef des Tatra-Automobilzweigs, soll es bald wieder aufwärts sein, sich als Staatsmann oder Fabrikdirektor in einem Tatra chauffieren zu lassen (siehe Interview).

Noch sitzt Vaclav Havel als tschechischer Staatspräsident in einer Limousine der S-Klasse von Mercedes – wofür Vertriebschef Pavel Podolski sogar Verständnis hat: «Nach der Wende konnte die neue Regierung kein Bonzenauto der alten Art fahren.» Heute scheint es umgekehrt, und tschechische Politiker kehren – mit Blick auf Arbeitsplätze und Wählerstimmen – zu einheimischen Produkten zurück.

Jahre, auch wenn ich derzeit noch nicht sagen kann, dass wir bereits auf der Gewinnstrasse angelangt sind.

Was wollen Sie tun, damit die Automobilproduktion von Tatra eine Zukunft hat?

Hrbac: Wichtig ist, dass wir unsere Qualität und unseren Service weiter verbessern. Wir arbeiten daran, unsere Kosten zu senken und eine effektive Autoproduktion zu schaffen.

Ist das derzeitige Modell, der Tatra 613-4, nicht völlig überholt?

Hrbac: Für die zweite Jahreshälfte ist eine überarbeitete Version in Vorberei-



ung. Wir wollen etwas Besonderes und Ungewöhnliches machen, der Markt dafür ist da. Ich bin sicher, dass

wir mit einer veränderten Karosserieform auch im Westen erfolgreich sein können. Auch Ihre einstigen Kunden in Osteuropa sind nach der Wende weitgehend ausgeblieben. Können Sie diese für Sie so wichtigen Käufer jemals für die Marke Tatra zurückgewinnen?

Hrbac: Besitzer von Westautos konnten feststellen, dass nicht alles Gold ist, was glänzt. Deshalb ist jetzt genau die richtige Zeit, um die Türen des Marktes neu aufzumachen. Auch aus Imagegründen werden manche zu Tatra zurückkehren. Viele Manager hier haben erkannt, dass sie selbst etwas für tschechische Produkte tun müssen.



Ein Stück des Stolzes: Luftgekühlter Tatra-Motor mit acht Zylindern



Bald mit einer neuen Karosserie: Tatra-Modell 613-4. Foto: CLK/Koystone

Für Sie gefahren: Renault R19 RSI

Grenzenlose Offenheit mit kleinen Einschränkungen

VON HEINZ SCHNEIDER

Renault hat seine Cabriolet-Palette durch eine zusätzliche Variante erweitert. Welche Vorteile der neue R19 RSI gegenüber den bisherigen Modellen aufweisen kann, zeigte die Fahrt über die Sonntagszeitung-Teststrecke.

Das R19-Cabriolet rollt bereits seit drei Jahren durch unser Land. Als Basis dient die Stufenheck-Limousine, die im Rohkarosserien-Stadium an den deutschen Karosseriespezialisten Karmann geliefert wird. Im Osnabrücker Familienunternehmen werden cabriospezifische Änderungen (Verstärkungen, Verdeckkasten) ausgeführt, anschliessend kehrt das Auto für die Endmontage ins Renault-Werk zurück.

Der offene RSI – im Vergleich zur Limousine ist er etwa hundert Kilogramm schwerer – steht erst seit ein paar Wochen im Programm. Erhältlich ist er in neuen Farben, als Antrieb dient jener 1,8-Liter-Vierzylinder-Motor mit 110 PS, der erstmals im Clio RSI zum Einsatz kam.

Dieses Aggregat verfügt über ein Drehmoment von 150 Nm bei 2750 Umdre-



Souveränes Vorankommen dank 110-PS-Motor: Das neue Cabriolet von Renault. Foto: Bruno Schlatter

hen Passagen der Sonntagszeitung-Teststrecke für souveränes Vorankommen sorgt. Dass der Griff zum Schalthebel nur selten nötig ist und das Triebwerk sich hinsichtlich Benzinkonsum bescheiden gibt, spricht für die neue Version.

Auf buckliger Piste gerät die Karosserie mitunter ins Zittern

Zu den von Cabrio-Fans geschätzten Vorzügen gehört primär die grenzenlose Offenheit ihrer Fahrzeuge. Diesem Punkt

tig: Kein henkelartiger Überrollbügel stört die Optik, was aber auch praktische Nachteile bringt. So fehlt es den Gurten an einem hoch liegenden oberen Anlenkpunkt, weswegen sie vor dem Anschlüssen von weit hinten hergangelnt werden müssen. Auch die versteifende Funktion des Überrollbügels fehlt, und so kommt es vor, dass der Fahrzeugaufbau auf buckliger Piste zittert wie Espenlaub.

Zu den positiven Punkten gehört die Verdeckkonstruktion, obwohl breite C-

etwas einschränken. Diesem Dilemma kann man innerhalb von 30 Sekunden entfliehen. So lange dauert es, bis das Dach abgeklappt und komplett unter der eigenwillig gestylten Metallabdeckung verschwindet ist. Zur schnellen Dachverschwendung trägt auch der Zentralschalter bei, dank dem alle Seitenscheiben zugleich in Sekundenschnelle nach unten fahren.

Kehrseite der Medaille: Zugunsten des Verdeckkastens mussten die Renault-Ingenieure einen Grossteil des Gepäckraums opfern. Fasst der geschlossene R19 stolze 463 Liter, so muss sich der Cabriolet-Besitzer mit 255 Liter Stauraum bescheiden. Ebenfalls kaum rekordverdächtig ist die Grösse der Kofferraumöffnung, durch die sich nicht einmal ein Mineralwasser-Harass zwingen lässt. Immerhin: Die hintere Sitzbank lässt sich umklappen.

Fazit: Der offene RSI verstärkt die R19-Palette eindrücklich, wofür in erster Linie der sparsame und elastische Motor verantwortlich ist. Zu den weiteren Vorzügen gehört das leicht bedienbare Verdeck. Das Platzangebot im Innenraum ist für zwei Erwachsene und zwei Kinder klassengerecht, hinsichtlich Kofferraum bietet der Neuling

reichen, dass Leben in die Montagelinie zurückkehrt. Doch ohne einen Nachfolger für die angehrte Luxuslimousine 613-4 lassen sich so wichtige Kunden wie Vaclav Havel kaum zurückgewinnen. «Mit der Karosserie muss etwas geschehen», sagt Josef Roznovsky, Chef der Endmontage. Nur auf den luftgekühlten Heckmotor, der jüngerst mit Einspritzung und Katalysator versehen wurde, lässt er nichts kommen: «Damit kann man noch eine Zeitlang leben.»

Autochef Hrbac sieht Tatra längst nicht am Ende. In einigen Jahren soll ein Kleinauto gebaut werden. Woher so viel Zuversicht kommt? Weltwirtschaftskrise, Hitlerfaschismus und sozialistische Planwirtschaft hat Tatra überlebt – kurz vor dem 100. Geburtstag in drei Jahren will man auf keinen Fall aufgeben.

Technik: Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Zahnstangenlenkung mit Servo, vorne Scheibenbremsen, hinten Trommeln, ABS. Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, 1783 cm³, max. Drehmoment 150 Nm/2750 U, 110 PS (79 kW).

Fahrleistungen: 0-100 km/h in 10,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 186 km/h (Werksangaben).

Verbrauch auf SZ-Teststrecke: 8,57 Liter pro hundert Kilometer.

Massen/Gewichte: Länge 416 cm, Breite 149,6 cm, Höhe 141 cm, Radstand 254 cm, Gewicht 1150 kg, Zuladung 370 kg, Kofferraum 255 l.

Ausstattung: Zentralverriegelung mit Fernbedienung, vier elektrische Fensterheber, elektrisch verstell-/beheizbare Aussenspiegel, Alufelgen, Fahrer-Airbag, Sportsitze, Wegfahrsperre, R/TB, umklappbare Sitzbank.

Preis: 32 980 Franken. Metall-Lackierung 410 Franken, Ledersitze (vorne heizbar) 2110 Franken.