



# Sozialistische Avantgarde



Tatra 603 –  
der schwarze Wal  
aus Koprivnice

Es gibt viele Gründe dafür, sich in einen ganz bestimmten Klassiker zu vernarren. Es kann die schöne oder bizarre Form sein, die Seltenheit, die ausgefallene Technik, sogar der Nutzwert und der Preis können eine Rolle spielen. Und über jeden einzelnen dieser Pfade kann ein Oldtimerfan an den Tatra 603 geraten – wenn er ein Herz für die skurrilen Dinge des Lebens hat...



Die Form der großen Repräsentations-Limousinen vom Typ 603 ist unvergleichlich. Fünf Meter Länge, fast zwei Meter Breite und gut anderthalb Meter Bauhöhe lassen den schwarzen Wal freilich behäbiger wirken, als er tatsächlich ist

Die großen Tatra 603 haben mich schon immer interessiert, auch ohne sonderlich viel von den Details der einstigen Repräsentationskalesche der sozialistischen Eliten zu wissen. Es war die außergewöhnliche Form der raren Saurier aus Koprivnice, die sich mir schon bei der ersten Begegnung unauslöschbar einprägte. Und dann erst dieser Motor: ein luftgekühlter 2,5-Liter-V8 im Heck – wo gibt's das sonst noch? Richtig, nirgends. Als ich kurz darauf erstmals ein wenig in der Tatra-Kleinanzeigenrubrik der Oldtimer-Mark stöberte, wurde ich endgültig unruhig: Restaurierte Autos wurden da teilweise deutlich unter 10.000 Mark angeboten, Restaurierungsobjekte von 1500 Mark an aufwärts. Mal ehrlich, wo gibt's ähnlich viel Auto

fürs Geld, Faszination und Komfort inklusive? Es kam, wie meist. Die Tatra-Fantasien blieben ein Planspiel. Nun stehe ich hier nahe Augsburg neben dem „dreißigigen“ Ur-603 von Lutz Fischer und Werner Kratzats Exemplar der dritten Serie. Die Geschmäcker sind verschieden, und die Schönheit liegt allein im Auge des Betrachters, das ist bekannt. Daß dabei auch der Blickwinkel und der Bildausschnitt entscheidend sein können, beweist freilich nichts besser als der Tatra 603. Die aerodynamisch gerundete, skurrile Front des großen Tschechen ist unbestritten interessant, manche nennen sie sogar hübsch. Das sanft abfallende, gerundete Heck mit den großen Lufteinlässen, der zweigeteilten Panora-

mascheibe und der durch den „Fenstersteg“ und einen Blechfalz angedeuteten tatra-typischen „Mittelflosse“ ist schlicht einmalig. Alles, was zwischen Front und Heck liegt, ist dagegen eigentlich nur eines: sehr groß. Wie schon bei der ersten Begegnung drängt sich mir der Vergleich mit einem Wal auf: Die schwarzen Autos wirken riesig und ein wenig behäbig – aber keinesfalls plump. Daß der eher gemütliche Eindruck des Autos indes nur die halbe Wahrheit ist, wird klar, sobald der luftgekühlte 2,5-Liter-V8 läuft: Ein wenig heiser klingt er, das typische V8-Geräusch ist da, aber ganz anders als bei anderen Aggregaten und untermalt durch das Geräusch der beiden Turbinen, die Kühlluft ansaugen.

Der Karoseriespengler Kratzat klopfte fröhlich monatlang Blech zurecht, orderte die ganz große Gasflasche fürs Schutzgassweißgerät, ohne Groll gegen die tschechischen Autobauer zu entwickeln: „So schlimm, wie es die Auflistung der Schwachstellen vermuten läßt, sind die 603-Karosserien auch wieder nicht. Gucken Sie sich doch mal einen Heckflossen-Mercedes an, der 30 Jahre lang täglich ohne besondere Pflege in unserem Klima gefahren wurde. Sieht er etwa besser aus?“ Auch bei der Mechanik ließ der Augsburger kein Stein auf dem anderen – und fand, mit Ausnahme kleinerer Probleme, eine ausgereifte Konstruktion vor: „Natürlich verlangt eine Schaltung mit vier Umlenkungen und fünf Metern Übertragungsweg eine penible Einstellung, aber insgesamt betrachtet sind praktisch alle Technik-Komponenten durchdacht und langlebig konstruiert. In der Szene sind beispielsweise Motoren bekannt, die weit über 500.000 Kilometer auf dem Buckel haben.“

Kratzats eigenes Triebwerk ist heute allerdings ein AT-Teil. Während einer Ersatzteiltour zu den Oldtimerfreunden in Koprivnice bekam er Kontakt zu einem Restaurator in Ostrau. Bei einer Stippvisite fiel Kratzat sofort ein strahlend sauberer, generalüberholter V8 ins Auge. Angesichts der Pracht – und einem Preis von 1100 Mark inklusive Auspuff! – legte er den Plan, das Original-Aggregat zu überholen, spontan ad acta.

Womit wir beim Thema Ersatzteilverorgung wären. Die Auskunft der beiden Augsburger Tatra-Freunde ist gleichlautend: Viele ursprüngliche DDR-603 wurden in den neun Jahren seit dem Mauerfall ausgebeutet und so mancher Keller ist noch voll mit der Ausbeute der „Hausschlachtungen“. Einiges – auch an Neuteilen! – ist zwar zwischenzeitlich in den Schredder gewandert, aber wer einmal in der Tatra-Szene steckt und vielleicht sogar Kontakte nach Tschechien geknüpft hat, kann praktisch alles auftreiben, und das zu bürgerlichen Kursen. Die Dumping-Preise, die einst in Tschechien aufgerufen wurden, gehören freilich weitgehend der Vergangenheit an.

Eine kleine Allee nahe Augsburg. Der Fahrtwind zerrt an der glattflächigen Karosserie, für die einst ein hervorragender Cw-Wert von 0,36 versprochen wurde. Weit hinten im Heck macht der V8 auch akustisch klar, daß wir es hier mit einem Verbrennungsmotor zu tun haben, in dessen Brennräumen ein Luft/Benzingemisch explodiert. Der Blick nach hinten vermittelt den vielleicht faszinierendsten Eindruck während der Fahrt im drucken Tatra: Unvergleichlich, wie die Straße unter der weit und tief nach hinten gezogenen, zweitürigen Panoramamascheibe herausläuft. In unserem Kielwasser schwimmt der zweite schwarze Wal mit dieser fantastischen Frontpartie. Und in der aktuellen OLDTIMER-MARKT werden gleich fünf dieser bizarren Autos offeriert – allesamt erschwinglich...

Text: Lars Rosenbrock  
Fotos: Michael Herbold/W. Kratzat

## Historie: Tatra 603

In den zwanziger und dreißiger Jahren machte Hans Ledwinka die Marke Tatra weit über die Grenzen der Tschechoslowakei hinaus bekannt. Mit Konstruktionselementen wie luftgekühltem Heckmotor, Zentralrohrrahmen, Einzelradaufhängung und Stromlinienform erregten die tschechischen Autos überall Aufsehen. Der Prototyp des 603, dessen Konzept auf Ledwinkas Ideen beruhte, erschien 1955 als Nachfolger des Typs 87. Der berühmte Konstrukteur hatte mit seiner Entstehung jedoch nichts mehr zu tun – Ledwinka verließ die mittlerweile sozialistische Tschechoslowakei nach dem Ende seiner Inhaftierung als Kollaborateur. Der 603 sollte den neuen Machthabern im Lande als Repräsentationsfahrzeug dienen und nur in geringer Stückzahl entstehen. Im Jahre 1956 wurden neun weitere Vorserienfahrzeuge gebaut, bevor 1957 die Produktion richtig einsetzte. Ungewöhnlich war nicht nur seine Technik, sondern auch die Optik mit den drei Frontscheinwerfern und der geteilten Panorama-Heckscheibe. 1959



Die geteilte Heckscheibe erinnert an die Stabilitätsflosse, ein Tatra-Markenzeichen

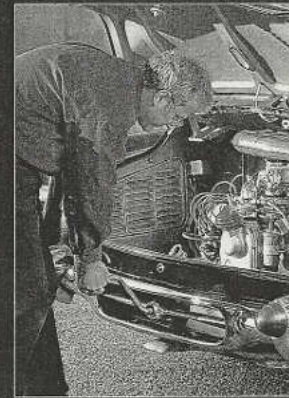
gewann ein 603 bei einem Auto-Schönheitswettbewerb in Wiesbaden das Goldene Band für sein elegantes Aussehen. Sein 2,5-Liter-V8 erhielt 1962 im modifizierten 2-603 etwas mehr Leistung, bereits ein Jahr zuvor war die Front geändert und mit vier Scheinwerfern versehen worden. Einen Achtungserfolg erzielte ein 603-Trio beim Marathon de la Route 1966, wo die sachtigen Wagen die ersten drei Plätze ihrer Klasse belegten. Bis zu seinem Produktionsende 1975 gab es lediglich Detailverbesserungen am schließlich 3-603 genannten Modell. Insgesamt wurden 20.422 Tatra 603 hergestellt. Der aktuelle Tatra 700 führt das bewährte Konstruktionsprinzip bis heute fort – Ledwinkas Ideen leben.



16 Jahre Tatra 603: Lutz Fischer ist erklärter Fan der großen Tschechen

## Die Adresse

Lutz Fischer  
Schulstraße 32  
86391 Stadtbergen



Batterie platt? Kein Problem, die Anlasserkurbel gehörte noch 1960 zur Grundausstattung

