

Tag der Phantome



Einst fünf Jahre lang als Jagdwagen im Dienst des Grafen Schwarzenberg, hat dieser Typ 52 in Herrn Swoboda aus Aussig a. d. Elbe einen leidenschaftlichen Restaurator gefunden

Es fehlten: Regen, Nebel, Dämmerung und die Gischtfontänen einer Autobahn im Schwefelgelb. Aber sonst waren alle da, bunte flatternde Föhnchen im Salzkammergut.
 TEXT: DAVID STARETZ, FOTOS: LOIS LAMMERHUBER



Tatra ist eine große tote Sprache. Ein Kulturträger ohne direkte Funktion, ein wichtiger Zitatenschatz, aus dem mehr zu lernen ist als die Vokabeln der Modellbezeichnungen: Tatra unterrichtet uns in den Tugenden klarer Lösungen, folgerichtiger Verbesserungen, kühner Erneuerungen und darin, wie man konsequent einen eigenen Weg verfolgt, ohne dabei blind für neue Möglichkeiten zu werden.

Tatra hat andere Sprachen beeinflusst, Wortstämme finden sich wieder, Sprachverwandtschaften haben sich gebildet und weiterentwickelt.

Und über das Technisch-Grundlegende hinaus hat Tatra verschiedene Empfindungen in unseren Köpfen verursacht, wie es nur den Dingen gelingt, die aus unserer Wahrnehmung in eine Überhöhung hineingestaubt sind als Wolke von Mythos und unbestimmter Größe.

Für mich zum Beispiel ist Tatra eine regennasse Autobahn, auf der sich ein schwarzer Buckel mit Schwertflosse die Überholspur entlangsaugt. Ein König der Phantome mit sprühender Nebelschleppe.

Und wer fährt solche Autos? Jene Leute sehen die Welt doch gewiß anders als solche, die noch nie in einem Tatra gesessen sind. Ich stelle mir vor, daß es einen Menschen prägt, wenn er sein halbes Leben lang in Tatra unterwegs war. Möglicherweise kauft er beim Bäcker keine runden Semmeln mehr, sondern die Weckerln mit dem aerodynamischen Doppelstromkörper, System Jaray.

Es könnte nun der Eindruck entstehen, Tatra habe immer nur Autos wie Fische gebaut.

Aber die Vorgeschichte Tatras beginnt schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, als der ausgebildete Sattler, Wagenbauer und Lackierer Ignaz Schustala einen Betrieb zur Erzeugung von Kutschen gründete.

Was folgt, liegt als fünfzehn-Seiten-Manuskript in unserer *Lade für zu lange geratene Geschichten*. Wer sich für die Tatra-Historie genau interessiert, findet in Wolfgang Schmarbecks Buch „Tatra“ alles, was er in gesammelter



und illustrierter Weise zu diesem Thema erfahren kann.

Ein Name kommt immer wieder darin vor, der auch dem aufgeschlossenen Laien bekannt vorkommen wird: Ledwinka. Ingenieur Hans Ledwinka prägte die Marke zu einer Zeit, als es genialen Technikern noch möglich war, mit persönlichem Zugriff und persönlicher Verantwortung Erfolg oder Mißerfolg einer Unternehmung zu beeinflussen.

Ing. Ledwinka hatte stets einen guten Zugriff, das zeigte sich bereits beim ersten Erfolgsmodell, dem Typ 11 von 1923. Sein technisches Grund-

Hans Ledwinkas erster großer Wurf: Der revolutionäre Tatra-11-Motor mit zwei luftgekühlten Zylindern in Boxeranordnung. Er leistete damals (1923) 12 PS



Ein Auto wie eine Stromschnelle: Der Tatraplan

Die Passagiere waren wie von einem Kokon umhüllt, die Fenster relativ klein, von der hohen Karosserieflanke beengt.



Ing. Steichen aus Luxemburg, Besitzer zweier Hinterachsen



Im Tatra 87: Viel zartes Chrom und dezente Lenkradspeichen mit Krawattennadeln. Das große Vorbild aller Autodrom-Autos: Der Tatra 603 mit luftgekühltem V8-Motor im Heck und viel Verlegenheit am Bug



konzept wurde bis zu den heutigen (unbedeutenden) Modellen beibehalten: Zentralrohr-rahmen, unabhängige Radaufhängung, luftgekühlter Motor. Der saß damals noch vorne, hatte zwei Zylinder, 12 PS und das markante Tackern einer Nähmaschine. Manche sagen auch, er kloppte wie ein Teppichpracker. Er hatte halt eine Art Haushaltsgeräusch, so oder so.

Luftkühlung war damals so

beliebt, weil wassergekühlte Motoren technisch noch nicht reif waren, es gab ständig thermostatische Probleme und Undichtheiten.

Luftgekühlte Motoren hatten aber den Nachteil, daß sie sehr laut liefen (weil sie nicht mit Kühlfüssigkeit ummantelt waren und ihren Lärm noch dazu mit dem Fahrtwind nach hinten zu den Passagieren sandten).

Aus dieser Überlegung her-

aus entstand das Prinzip des luftgekühlten Heckmotors, den Ledwinka zu Beginn der dreißiger Jahre in Prototypen einbaute. Er unterhielt sich oft mit seinem guten Bekannten Ferdinand Porsche darüber, so ist es auch kein Wunder, daß Porsches erste Volkswagen-Vorläufer starke Ähnlichkeit mit Ledwinkas Prototypen hatten. Als Ledwinka einmal darauf angesprochen wurde, winkte er ab: „Es ist nämlich

so: Einmal schaut der Porsche von mir etwas ab, nächstens wieder ich von ihm.“

Zusammen mit seinem Sohn Ernst (der, inzwischen 82jährig, kein ernstzunehmendes Tatra-Treffen auslöst) entwickelte Ledwinka einen großen V8-Motor, luftgekühlt natürlich, mit dem er die Heckmotor-Idee weiterführen wollte.

Das tat er auf sehr mutige und konsequente Weise: Sein Tatra 77, der im März 1934

vorgestellt wurde, war der erste seriengefertigte Stromlinienwagen der Welt, ein schwarzer Riese, der mit nur 60 PS 150 km/h schnell war. Der Fahrer saß, flankiert von Beifahrern, in der Fahrzeugmitte, auf den Rücksitzen war noch Platz für weitere drei Personen.

1937 rutschte die Stromlinie auch in die Mittelklasse, der Typ hieß Tatra 97, hatte einen neuen Heckboxer (OHC) mit 40 PS aus vier Zylindern, was ihm immerhin 130 km/h Spitze ermöglichte.

Im selben Jahr war der Typ 87 erschienen, ein windkanalgeformter 75-PS-Wagen, dem man einen c_w -Beiwert von 0,31 zuschrieb. (Das entspricht ziemlich genau dem Audi 100, damals blieb so ein Wert aber bislang Versuchsfahrzeugen vorbehalten.)

Die Tropfenformen besaßen damals eine mächtige, unheimliche Ausstrahlung, die durch die meist schwarze Lackierung gesteigert wurde. Die Passagiere waren wie von einem Kokon umhüllt, die Fenster relativ klein, von der hohen Karosserieflanke beengt. Rückfenster fielen ganz aus oder wurden zu Bullaugen degradiert. Lange Radstände und

lange Überhänge schafften bessere Aerodynamik („Länge läuft“, sagen auch die Bootsbauer), die äußere Unterscheidbarkeit von Motor- und Passagierraum ging verloren, was den Wagen undurchschaubarer machte. Die Räder versanken unter den Karosserien wie unter einer weichen Tuchtent.

Der Wegfall eines Kühlergrills ermöglichte zwar erst die konsequente Anwendung aerodynamischer Konzepte (die in den Grundzügen von Jaray entwickelt worden waren), man war sich aber unschlüssig darüber, was mit dem Bug stylistisch geschehen sollte. Man pflanzte einen Breitstrahler mitten auf die Nase oder schnitt ein paar zaghafte Luftschlitze hinein, wie das beim Nachkriegsmodell Tatrplan geschah. Bei den späten Modellen (der Tatra 603 wurde bis 1968 gebaut) behalf man sich mit einer Menge Chrom, das um die Doppelscheinwerfer gewunden wurde.

*

Mattsee ist eine kleine saubere Fremdenverkehrsgemeinde nordöstlich von Salzburg und liegt am gleichnamigen See. Hier ist der Sitz des Österreichischen Club der Tatra-Freunde. Dieser Club hat

alles, was ein funktionierendes, selbstbefruchtendes Gefüge korrespondierender Begeisterung ausmacht:

□ Einen rührigen Präsidenten. Dr. Düring ist der Sohn des ehemaligen Tatra-Werksphotographen, besitzt selbst sechs Tatras und organisiert jedes Jahr das internationale Tatra-Treffen in Mattsee.

□ Einen prominenten Vizepräsidenten. Dipl.-Ing. Dr. Erich Ledwinka ist der vorhin erwähnte Sohn, der 1950 die Versuchsabteilung für Lkw, Traktoren und Dieselmotoren in Steyr leitete und fünf Jahre später die Fahrzeugentwicklung in Graz übernahm. Dort arbeitete er am kleinen Puch 500/650 und an den Geländewagen Haflinger und Pinzgauer.

□ Eine Clubzeitung, in der sich Tatra-Historie, Aufsätze über die letzten Clubausflüge ins Tatra-Museum von Koprivnice, Spezial-Firmeninserate und Hinweise wie diese finden: „Die Firma Semperit beabsichtigt eine Neuauflage der Reifendimension 5.50 x 16“ wenn sich genügend Käufer fix melden.“

□ 135 Mitglieder aus Österreich, Deutschland, Schweiz,

Luxemburg, Frankreich, Schweden, Belgien, Norwegen, England, Schottland und USA. Es gibt auch korrespondierende tschechische Freunde, die dem Gedanken eines Auflebenlassens von Automobilgeschichte wohl am engsten verbunden sind. Wenn sie sich auf die 400-km-Reise begeben, so hat das immer noch eine Art Expeditionscharakter. Jede Ankunft ist ein Sieg.

Jeder Autoclub läßt sich genau charakterisieren, weil alle Clubtreffen ziemlich ähnlich ablaufen. Man kann also die Teilnehmer bei den immerwiederkehrenden Situationen des Begrüßens, Aufpflagens, Abendzusammensitzens, Übersautoredens beobachten.

Das Tatra-Völkchen zeigt sich seriös, hängt keinen aufflackernden Moden nach, kreischt spätabends nicht exzessiv an der Hotelbar, pflegt seine Autos entweder gar nicht (was alt ist, soll alt aussehen, jede Schramme ist hart erlebt) oder fürsorglich, aber nicht in jener fieberhaften Hektik, wie man sie vor Schönheitsbewerben schweizerischer oder amerikanischer Autoclubs beobachten kann.

Tatra-Fahrer sind hart zu sich: Ing. Steichen, Seniormitglied aus Luxemburg und Erstbesitzer seines grün-silbernen Tatrplan, erzählt mir die Geschichte einer Tatra-Reservehinterachse, die – wenn ich recht verstand – vorausschauend am Beginn einer langen Reise gekauft worden war, aber dann nie eingebaut werden mußte. Die Geschichte gipfelt darin, daß diese Hinterachse jetzt über dem Bett des alten Herrn hängt. „Wenn alles so hält wie die Hinterachse“, sagt er, „dann kann ich ruhig schlafen.“ Damit meint er wohl beide Achsen.

Tatra-Fahrer sind hart gegeneinander: Der stiernackige Vermirovsky, Sohn des berühmten Tatra-Rennfahrers, und Erich Ledwinka stehen bekümmert vor einem Vorkriegs-Tatra. Ledwinka sagt zum Besitzer: „Die Reifendimension ist zu groß, das geht auf Kosten der Kupplung.“ Vermirovsky dreht sich mit hängendem Kinn resignierend weg – er dreht sich so mächtig um wie fünf Leute gleichzeitig. Ledwinka folgt ihm als Nummer sechs des eisigen Bedauerns. Der Autobesitzer ist gesellschaftlich erledigt.

Wie eine Schnur mit bunten Fähnchen flatterte der Konvoi durch das Salzkammergut Richtung Wolfgangsee, hinten nach ein gelbes Auto: Der Pannendienst. Für ihn war es ein besonders langweiliger Tag: Erstens machte er sich nichts aus alten Autos, zweitens wurden sie nicht einmal kaputt. □



Wie eine Schnur mit bunten Fähnchen flatterte der Konvoi durch das Salzkammergut

