

Tatra 625 měla nahradit papalášskou T 613. Nikdy nevyjela autor: Radek Pecák

Erschienen in „zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto“

Tatra 625 sollte die Regierungslimousine ersetzen – aber es kam nie dazu

24. 8. 11:30

Dieses Projekt gab es in den 80.Jahren... Schliesslich wurde er aber mangels an Geld eingestellt



Dieses Modell im Massstab 1 : 5 entstand in der Hälfte der 80er Jahre | Foto: Radek Pecák

Tatra 613, bei den kommunistischen Funktionären war sehr beliebt – nun sollte er einen Nachfolger bekommen. Geldmangel und dann auch Fall des Regimes bedeuteten Ende dieses Vorhaben.

Ing. Jiří Drvota arbeitete damals in dem Prager Tatra-Entwicklungsbüro. Er nahm Teil an der Entwicklung des Nachfolgermodell.

„Man plante ein Auto für eine viel breitere Nutzung als es der T 613 war. Auch die Produktion sollte wesentlich grösser sein – man sprach von 2000 Stück gegenüber 500 Stück des T 613 , jährlich versteht sich.“ erinnert sich Hr. Drvota.

Der neue Tatra mit der Bezeichnung „625“ sollte auch als Taxi in Einsatz kommen.



Dieser Vorschlag stammt vom Konstrukteur Jiří Drvota. Er sagt, dass es sich nur um eine Idee handelte.

Foto: Radek Pecák

Für die ersten Schritte stand die Forderung im Raum: man sollte einen Wagen konventioneller Konzeption bauen – Motor vorne, Antrieb hinten, bei 490 cm Länge und Radstand 285, wie z.B. der heutige Skoda Superb.

Es sollte mit einem neuen Achtzylinder motorisiert werden

Drvota behauptet, dass man gleichzeitig an einem neuen Motor arbeitete. Die Entwicklung war so fortgeschritten, dass man den Motor auf der Bremse hatte – wegen Lärm und Gewichtsneigung sollte er aber Wasserkühlung haben.



Ansicht der Heckpartie - Tatra 625 – damals noch als Fronttriebler

Foto: Radek Pecák

„Schliesslich zeigte sich, die Traktion ungenügend war – also versuchte man sie mit 4x4 zu verbessern. Allerdings verliess man bald diese Variante. Aus Kostengründen kehrte man hingegen zum altbewährten Heckantrieb, den die Tatra schon Jahrzehnte benutzte. Weiter ist man aber nicht gegangen. „Es kam der November 1989 und das Projekt wurde eingestellt“ schliesst Ing. Drvota.

Es blieben Zeichnungen und ein Modell im Massstab 1:5. Während in Koprivnice an dem Projekt Jiří Španihel arbeitete, hat das Prager Büro Dienste des renommierten Designer Václav Král beansprucht.



An diesem design, mit Motor hinten war auch Václav Král beteiligt. Das Reserverad kam unter die Kofferraumhaube.

Foto: Radek Pecák

Das Projekt hatte keine Chance

„Kral arbeitete am Tatra Supersport und ich am T 625. Da viele Probleme an beiden Autos gleich waren halfen wir uns gegenseitig. Ich war in Zusammenarbeit mit dem Institut für Automobilforschung mit der Kühlung beschäftigt. Im Gegenzug bat ich ihn einen Entwurf mit Heckmotor zu zeichnen.“ erinnert sich Ing. Drvota.

Der Konstrukteur war sich bewusst, dass T 625 auf dem freien Markt nicht konkurrenzfähig wäre. „Westliche und japanische Autos waren uns voraus. BMW hatte serienmässig ABS und wir hatten im Interieur Belüftung von Skoda Favorit.“



Konstrukteur Jiří Drvota hütet bis heute die gesamte Projekt-Dokumentation

Foto: Radek Pecák

Als innovativ kann man die Platzierung des Benzintanks bezeichnen – er lag unter den vorderen Sitzen, was später Honda nachahmte.



Letzter Projekt des Prager Büros war der Umbau von T 613 zum schnellen Sanitätswagen.

Es wurden nur wenige Autos gebaut. Die letzten Exemplare wurden dann als Leichenwagen verkauft.

Foto: Radek Pecák

Deutsche Fassung ausgewählter Abschnitte des tschechischen Artikels

Jirka

KOMMENTARE:

J.V.: Den Namen DRVOTA habe ich noch nie gehört...und ich erinnere mich an so vieles in Sachen Tatra

K.R.:Ewige Streits über Front-oder Heckantrieb führten zum Ende – zwei Designer sind mir bekannt, Drvota nicht. Es ist aber möglich, dass er auch daran gearbeitet hat...

Link: http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/tatra-625-mela-nahradit-papalasskou-t-613-nikdy-nevyjela/r~d83398aa29ec11e480e50025900fea04/?utm_source=centrumHP&utm_medium=newsbox&utm_campaign=A&utm_term=position-2