

# Tatra-Heritage

## (beschreitet neue Wege...)

Anfang des Jahres erreichte mich eine Nachricht vom österreichischen Tatra-Club „Tatra-Freunde International / TFI“, wonach es einen neu gegründeten Verein „Tatra Heritage“ in der Tschechischen Republik gäbe, der sich um eine engere Zusammenarbeit der Tatra-Clubs, des Tatra-Werks, von Tatra-Museen, der Stadt Kopřivnice und ähnlichen Institutionen bemühe. Zu verschiedenen Terminen bietet der Verein zweitägige Veranstaltungen in Kopřivnice an, wobei die Programmpunkte jeweils gleich seien. Diese Information hatte das „Tatra-Register Deutschland“ leider nicht erreicht. Gleichwohl interessierte ich mich für das Angebot und hörte mich bei verschiedenen Leuten um, ob Interesse an einer Teilnahme bestehe. Das alles klang zu vielversprechend, als dass man dieses Angebot unbeachtet sein lassen konnte.

Da der Termin während der Woche lag, konkret am 14. und 15. April, also donnerstags und freitags, war es für viele Leute nicht so einfach mit der Planung. Aber letztlich gab es mit Jens Keufner, Oliver Marx und Max Trebing doch drei Tatra-Freunde, die ebenfalls Lust an einer Teilnahme hatten. Dazu gesellte sich noch ein Tatra-Fahrer aus Brandenburg, der kein Klubmitglied ist, sich unserer Runde aber anschließen wollte. Jens Keufner kümmerte sich um die Buchung von uns, was kein Problem war. Pro Kopf waren 150 Euro zu entrichten, dafür gab es zwei Tage lang Programm ohne weitere Kosten. Und die Übernachtung im Hotel „Tatra“ (wo auch sonst!) war ebenfalls inbegriffen.

Die Anreise hatten wir für den Vortag geplant, um uns noch ein wenig in Prag umzuschauen, so zum Beispiel das nach der Renovierung wieder eröffnete Nationale Technische Museum. Siehe hierzu die Anmerkungen in der Rubrik „Neues aus der Tatra-Welt“ bzw. Abdrucke von Berichten in der tschechischen Presse in der Rubrik „Pressespiegel“ (siehe Kapitel XX).

Da das Programm von „Tatra Heritage“ in Kopřivnice am Donnerstag zur Mittagszeit begann, konnten wir entspannt anreisen und uns rechtzeitig mit der Stadt Kopřivnice, dem Hotel „Tatra“ und der engeren Umgebung vertraut machen. Lange vor der Reise bewegte uns alle der Gedanke, was wir dort zu sehen bekommen würden und wer alles an der Veranstaltung teilnehmen würde. Durch vielfältige Kontakte in die Tatra-Szene war mir Letzteres nicht so recht klar. Denn jeder, den ich kontaktiert hatte, winkte ab. Dies hatte unterschiedliche Gründe. Zumeist lag es am Zeitpunkt in der Arbeitswoche oder aber auch an der zu weiten

Anreise. Aufgrund der deutschen Sprache war die Veranstaltung wohl weniger für Einheimische gedacht.

Leider herrschte sowohl auf der Anreise als auch in Kopřivnice Regenwetter. Die sommerlichen Temperaturen von einer Woche vorher waren leider völlig verschwunden. Daher machten wir es uns zunächst im Café „Fifty fifty“ im Hotel Tatra bequem, um dort vielleicht schon näheres in Erfahrung zu bringen. Schnell machten wir die Bekanntschaft mit Petra, einer jungen Lehrerin aus Brünn/Brno, die sich uns als die Dolmetscherin für die nächsten zwei Tage vorstellte und ebenfalls im Café wartete. Wie groß, die Gruppe sein würde, für die sie übersetzen sollte und wie viele Personen diese umfasste, war ihr auch nicht bekannt. Bei Kaffee und Erfrischungsgetränken in unserer Runde schwanden bei ihr aber schnell letzte Zweifel, ob ihr die Gruppe zusagen würde. Sie tat es...

Bald kam auch der Organisator der Veranstaltung und Vorsitzende des Vereins „Tatra Heritage“, Josef Kasperkevič, zu uns, um uns zu begrüßen. Er gab die Information, dass noch drei Besucher aus Österreich teilnehmen würden, die wir an unserem ersten Programmpunkt, dem Rathaus von Kopřivnice, treffen würden. Dort begann dann wenig später, pünktlich um 12.30 Uhr, der offizielle Teil. Wir machten uns zunächst als Gruppe untereinander bekannt und merkten gleich, dass uns die nächsten beiden Tage Spaß bereiten würden. Petra, die Dolmetscherin, hatte dies vorher schon erkannt. Und auch bei Herrn Kasperkevič und seinem Kollegen, Jan Hrubý, der ab dann als Fotograf fungierte und jede Kleinigkeit dokumentierte, machte sich Freude breit.

Nach kurzer Begrüßung im Gebäude der Stadtverwaltung, dem ehemaligen Verwaltungsgebäude des Tatra-Werks, das vor wenigen Jahren aufgrund Schrumpfungen und Rationalisierungen im Unternehmen zugunsten eines kleineren, besser geeigneten, Gebäudes auf dem Werksgelände aufgegeben und der Stadt Kopřivnice überlassen wurde, begaben wir uns in den 7. Stock, wo wir offiziell von Seiten der Stadt willkommen geheißen wurden. Auch der Bürgermeister, Herr Josef Jalůvka, stieß zu unserer Runde und freute sich sehr über unseren Besuch. Leider musste er bald weiter zu einem wichtigeren Termin, so dass er uns nur begrenzte Zeit Rede und Antwort stehen konnte. Auch wenn er betonte, dass Kopřivnice im Gegensatz zu früher nicht mehr nur aus Tatra bestehe, sondern sich am Rande des Tatra-Areals in den letzten Jahren verschiedene größere Unternehmen aus dem Bereich der Automobil-Zulieferindustrie angesiedelt haben, so ließ er uns doch wissen, dass auch seine Liebe der mährischen Automarke gilt und er selbstverständlich privat einen Tatra-Oldtimer besitzt.

Durch die Pressesprecherin wurde uns nun die Geschichte der Stadt, deren Sehenswürdigkeiten, die Umgebung, die berühmten Persönlichkeiten von dort und weitere interessante Dinge erklärt und mit einer Bildpräsentation optisch untermalt. Nach einer guten Stunde, die schnell vorüber ging, verabschiedeten wir uns schon wieder. Als Andenken an den Besuch gab es für jeden von uns noch eine Tüte mit interessantem Inhalt.

Es ging dann direkt in das den meisten von uns bereits bekannte Technische Museum von Tatra, direkt neben unserem Hotel gelegen. Dort wurden wir von Radim Zátpek begrüßt, der für uns in perfektem deutsch eine exklusive Führung durch die gesamte Ausstellung machte. Jetzt hatte Petra, unsere Dolmetscherin, weitestgehend Pause, so dass auch sie sich voll auf die interessanten ausgestellten Fahrzeuge konzentrieren konnte. Zu nahezu jedem Exponat gab es Geschichten von Radim Zátpek zu hören. Im Winterhalbjahr schließt das Museum anstatt um 17 Uhr schon um 16 Uhr. Das galt aber nicht für uns! Denn bis fast 18 Uhr waren wir im dann offiziell geschlossenen Museum die einzigen Gäste. Man durfte nach Herzenslust Fotos machen, dabei auch mal über die Absperrung treten und sich - nach höflichem Bitten - auch mal in ein Fahrzeug setzen. Für mich persönlich das Highlight war der Weltumrundungs-Lkw T 815 GTC mit einem riesigen Wohnmobilaufbau. Die Gliederung des Innenraums mit all seiner Einrichtung und Gegenständen erinnerte mich eher an eine Hochseejacht. Danke auch an dieser Stelle noch mal an Radim Zátpek für die tolle Führung, bei der es das Wort „Zeitplan“ überhaupt nicht gab.

Bis zum Abendessen war noch etwas Zeit, so dass wir schon ein leckeres Radegast-Bier im Hotelrestaurant einnahmen. Überraschenderweise saßen dort schon Vertreter des Tatra Veteran Car Clubs Kopřivnice, würdevoll repräsentiert durch deren langjährige Vorsitzende Alena Čípová. Das war ein schönes Wiedersehen. Aber nach etwa einer Stunde verabschiedeten sie sich schon wieder. Inzwischen war auch der Vorsitzende der österreichischen „Tatra-Freunde International / TFI“, Ulrich Platzek aus Bayern, überraschend zu uns gestoßen. Er wollte sich die Veranstaltung ebenfalls nicht entgehen lassen, konnte aus Zeitgründen aber erst am Abend eintreffen.

Immerhin konnten wir das organisierte Abendessen, ein Drei-Gänge-Menü, das speziell für uns in einem ganz neu hergerichteten Salon des Hotels im 1. Stock gereicht wurde, gemeinsam und in Ruhe einnehmen. Wer gedacht hätte, dass jetzt Zeit „zur freien Verfügung“ gewesen wäre, sah sich getäuscht. Was nicht im Programm stand, war der nun folgende Film-Vorführaabend. Natürlich gab es ausschließlich Filme mit und über Tatra zu sehen, einer interessanter als der andere. Es wurde eine schöne

Mischung aus Pkw- und Lkw- und aus älteren und neueren Filmen geboten, darunter auch Ausschnitte aus Hanzelka-Zikmund-Filmen und natürlich die ewig Freude machenden Streifen „Glückliche Reise“ und „Eine ungewöhnliche Geschichte - Der schwarze Peter“. Es endete dann so spät, dass nur noch für einen einzelnen Absacker in der Hotelbar Zeit blieb.

Was sollte der zweite Tag da noch als Steigerung bieten? Programmgemäß begann es morgens nach dem Frühstück am Eingang des vor ein paar Jahren auf dem Werksareal neu bezogenen Verwaltungsgebäudes. Nach ein paar Fotos begaben wir uns dann ins Innere, wo wir in „oberen Etagen“ in einer Art Konferenz- oder Empfangsraum Platz nehmen durften. Begrüßt wurde unsere kleine Gruppe von Vertretern der Firma Tatra, die uns auf das Herzlichste willkommen hießen. In der nächsten Stunde wurde uns die Geschichte und die aktuelle Situation und Produktion des Unternehmens anhand von Bild- und Filmbeiträgen anschaulich und mit viel Hingabe erläutert. Es ist immer ein Genuss, den scheinbar alles überwindenden und durchquerenden Tatra-Lastwagen anhand von gekonnten Filmaufnahmen zuzuschauen.

Insbesondere die seit ein paar Jahren bestehende Zusammenarbeit mit dem französischen Hersteller Renault wurde hervorgehoben. Demnach entfällt ein nicht unbeträchtlicher Anteil der Tatra-Produktion auf den neuen Mittelklasse-Lkw T 810. Leider stellt das Fahrzeug, das hauptsächlich beim Militär, aber inzwischen auch bei zivilen Nutzern in Gebrauch ist, eine Abkehr vom Tatra-Konzept dar. Also: Kein Zentralrohrrahmen, keine luftgekühlten Motoren. Nicht mal ein Tatra-Führerhaus. Dieses und die wassergekühlten Sechszylinder-Reihenmotoren stammen von Renault. Was passiert, wenn man (ausschließlich) an einem erfolgreichen Konzept zu lange festhält, hat Volkswagen in den 1960/70er Jahren erleben müssen, nämlich den Beinaheerfolg! Insofern sollte der Blick nach vorne gerichtet sein - immerhin steht dick TATRA vorne an der Front und das Fahrzeug wird in Kopřivnice hergestellt. Und ist es nicht vielleicht sogar ein „back to the roots“ (zurück zu den Wurzeln), denn die ganz frühen Tatras und die Nesseltdorfer-Vorläufer wurden ja nach genau diesem Konzept gebaut...

An die Verantwortlichen von Tatra wurden auch Fragen bezüglich des neuen Lkw T 158 und der Zusammenarbeit mit DAF (siehe Bericht in „Neues aus der Tatra-Welt“ / Kapitel IV) gerichtet. Hierzu wurden in dem Vortrag keine Anmerkungen gemacht worden. Die Antworten dienten aber leider nicht der Klärung, sondern besagten lediglich, dass auch mit DAF eine Zusammenarbeit angedacht sei, aber mehr könne man dazu nicht sagen. Es war erkennbar, dass man dieses

Thema umgehen wollte. Aber wir besaßen ja schon die eine oder andere Insiderinformation...

Nach dem informativen Vortrag „in der Chefetage“ wurden wir zu einem Rundgang durch's Werk eingeladen. Ein anderer Mitarbeiter von Tatra führte uns nun durch die Endmontage und - auf besonderen Wunsch - die Motoren- und Getriebefertigung. Zeit schien keine Rolle zu spielen; alles durften wir eingehend anschauen und jederzeit Fragen stellen. Obwohl ich schon diverse Male im Werk zu Besuch sein durfte, fasziniert es doch immer wieder, wie aus einzelnen Komponenten (Motor, Getriebe, große Rohrstücke, Halbachsen, Federn, Bremsen, Räder und Anbauteile) innerhalb kurzer Zeit nur mit Verschraubung ein ganzes Fahrzeug wird. Und nicht nur bloß „ein Fahrzeug“, sondern mit bis zu sechs Achsen teilweise Monstren von Lastwagen! Und auch zwei Kabinen von DAF sowie aus ihren Transportkisten noch nicht ausgepackte DAF-Motoren standen unscheinbar in einem Randbereich. Der Führer ging darauf nicht näher ein...

Zu den Verhältnissen im Werk ist zu sagen, dass die Produktion auf niedrigem Stückzahlniveau zu laufen schien. Uns wurden Zahlen von etwa 1.500 Fahrzeugen jährlich genannt. Rechnet man das um, dürfte sich das mit dem Gesehenen in etwa decken. Allerdings ging es auch auf den Freitagmittag zu, der das Ende der Wochenschicht bedeutet.

Apropos „Mittag“: Wir bekamen von dem vielen Herumlaufen (Dauer ca. zwei Stunden) auch langsam Hunger und fuhren nach Beendigung des für alle äußerst interessanten Rundgangs wieder zum Hotel „Tatra“, wo wir in einem eigens für uns reservierten Nebenraum ein dreigängiges Mittagessen serviert bekamen. Diese Stärkung war auch erforderlich, denn es gab ja noch ein Nachmittagsprogramm, welches in der ursprünglichen Ankündigung nicht aufgeführt war.

Wir bekamen die Erlaubnis, mit unseren Privatfahrzeugen gemeinsam auf die werkseigene Teststrecke Polygon zu fahren. Dort parkten wir in einem Bereich, in dem niemand gestört wurde, um dann eine Aufreihung von fünf aktuellen Tatra-Lkws in unterschiedlichen Ausführungen, darunter auch ein Fahrgestell des Leiterraum-Typs 810, zu bewundern. Außerdem standen Mitfahrten für alle in einem Pritschenwagen des Typs T 815-7 8x8 in Militärausführung an. Wobei der Begriff „Pritschenwagen“ etwas irreführend ist. Denn der Typ 815-7 ist ein äußerst brutal aussehender Lastwagen mit gewaltigen Fähigkeiten. Da kam es gerade recht, dass der Regen aufgehört hatte und sich die Sonne mehr und mehr zeigte.

Das Fahrzeug besitzt eine panzerungsfähige Kabine von schlichter Eleganz, kommt aber aufgrund seiner niedrigen Ausführung gut durch's Gelände und ist vor allem in Flugzeugen, auf Zügen usw. in idealer Art verlastungsfähig. Die Geducktheit in Verbindung mit einem leichten Aufbau ohne Ladung verleiht dem Fahrzeug einen tiefen Schwerpunkt. Und die acht Räder, obwohl profiliert für schwerstes Gelände, sorgten darüber hinaus für gute

Bodenhaftung. Ich persönlich habe auf dem Tatra-Polygon schon verschiedene Mitfahrten in den unterschiedlichsten Lkws erlebt, aber was wir dort geboten bekamen, war meines Erachtens der Hammer!

Der junge Werksfahrer am Steuer wollte den fremden Besuchern wohl mal so richtig zeigen, was ein Tatra alles kann. Man kann es kaum beschreiben, wenn man das Gelände nicht kennt oder nicht mit dabei war. Das für mich Beeindruckendste war zum einen die Lässigkeit, wie dieser Tausendfüßler über alle Arten von Untergrund souverän hinweg glitt und zum anderen, wie problemlos er Schräglagen und Steigungen meisterte. In dem Abschnitt mit schräger Fahrbahn in Längsrichtung (bis ran an nahe 45 Grad) glaubte man, dass der Tatra gleich umkippen würde, aber nichts dergleichen. Er klebte förmlich an der Wand. Die Räder schienen Saugnäpfe zu besitzen.

Dass der Tatra die steilste Steigung auf dem Gelände mit 22 Grad (entsprechend 45 Prozent) von unten nach oben bewältigen würde, daran hatte ich keine Zweifel. Der Anstieg war befestigt und ich hatte dies zuvor schon mehrfach bei Vorführungen erlebt. Dass der Fahrer aber nach einer kleinen Runde durch den darüber liegenden Wald kehrt machen und die gleiche Strecke wieder bergab fahren würde, verwunderte mich dann doch etwas. Was mich aber völlig irritierte war, dass er sich nicht langsam an die obere Kante tastete und dann vorsichtig nach vorne abkippte, sondern dass er diese „Klippe“ (ein anderer Begriff fällt mir in diesem Zusammenhang nicht ein) mehr oder weniger einfach so anfuhr.

Man sah irgendwann nur noch Himmel und unter uns war tiefer Abgrund. Ich fühlte mich wie Jens Weisflog auf der großen Schanze von Zakopane in der Hohen Tatra. Gleich musste der Tatra abheben - was er dann sogar wirklich machte. Denn beim Überfahren einer Kante mit einem 8x8-Fahrzeug schweben die in der Kabine Vornsitzen zwangsläufig kurz in der Luft. Verlagert sich der Schwerpunkt dann über die Kante, fällt das Fahrzeug regelrecht nach vorne ab. Ein Gefühl, das vermutlich keine Achterbahn der Welt bieten kann...

Auch unsere Dolmetscherin Petra musste in dem Fahrzeug Platz nehmen und den Parcours durchfahren. Ihr Gesichtsausdruck hinterher war eine Mischung aus Freude und Bauchflattern - milde ausgedrückt. Den

Verlauf des Tages hatte sie sich bei Annahme des Dolmetscherauftrags sicherlich anders vorgestellt...

Gegen 16 Uhr endete die Veranstaltung - leider! Es gab dann noch mal Geschenke für alle, diesmal in Form einer Tüte vom Tatra-Werk mit allen möglichen Informationen zur aktuellen Produktion und ein paar Kleinigkeiten. Unter den Teilnehmern wurde schließlich noch ein schönes Tatra-Modellauto verlost. Und Urkunden für die Teilnahme an dieser wunderbaren Veranstaltung bekam auch noch jeder. Es nahm kein Ende...

Herrn Kasperkevič und Herrn Hrubý vom Verein „Tatra Heritage“ gebührt großer Dank und allergrößter Respekt vor der Organisation und Durchführung dieses umfangreichen Programme! Niemand von unserer Gruppe hatte den Besuch bereut. Ich freue mich schon auf weitere Aktionen!

*Roland Henkel*