

# Greiffenberger Notizen

Neues aus Greiffenberg und Umgebung  
Nr. 43



## Eine ganz besondere Galerie

von Jörg Berkner

Wer in eine Galerie geht, macht das normalerweise um sich Bilder anzusehen. In Angermünde aber gibt es eine Galerie, in der man Oldtimer bewundern kann - die „Tatra-Galerie Riesebeck“. Aufgebaut wurde sie von Kfz-Ingenieur Jürgen Riesebeck.<sup>1</sup> 1981 übernahm er die in der Angermünder Puschkinallee gelegene Wartburg-Werkstatt seines Großvaters.



Ein Wartburg gehörte in der DDR schon zur gehobenen Automobil-Klasse, darüber lagen in der Gunst der Autointeressenten eigentlich nur noch die Modelle von Shiguli / LADA, die auf Fiat-Lizenzen basierten und ab 1972 in die DDR importiert wurden. Um so ein Fahrzeug zu bekommen musste man a) eine zuteilungsreife Anmeldung und b) das nötige Kleingeld haben. Eine Tatra-Limousine aber war dem Durchschnittsbürger meist nur aus dem Fernsehen als Regierungskutsche bekannt und der Besitz eines solchen Luxuswagens lag schon wegen des astronomischen Preises außerhalb der Vorstellungskraft. Jürgen Riesebeck aber hatte Glück und auch das nötige Geld und konnte 1984 sein Traumauto, einen ge-

brauchten Tatra 613, Baujahr 1978, erwerben. Ab Ende der 90er Jahre nahmen er und seine Frau damit an Oldtimer-Veranstaltungen teil.



In dieser Reparaturhalle der früheren Kfz-Werkstatt Riesebeck stehen heute fünf wertvolle Tatra-Sammlerstücke: je ein Tatra 87, 600 und 603 sowie zwei Tatra 613.

Am vergangenen Wochenende trafen sich die Tatra-Liebhaber wieder in Angermünde in der Riesebeck'schen Werkstatt. Sie hatten einen besonderen Anlass – die Eröffnung einer kleinen Ausstellung mit Fotos von Cornelia Bohne, einem leider im vorigen Jahr verstorbenen Mitglied des Vereins der Tatra-Freunde.

### Stromlinienförmig – der Tatra 87

Schöpfer der ersten Tatra-Personenwagen war der Konstrukteur Hans Ledwinka.<sup>2</sup> Er wandte einige Konstruktionsprinzipien an, die damals bei PKW's eher unüblich waren: Zentralrohrträger, Heckmotorantrieb und stromlinienförmige Karosserie. Das erste so gebaute Fahrzeug war der 1937 vorgestellte T77, der mit einem 3 l - 60 PS-V8-Motor beeindruckende 150 km/h erreichte!

<sup>1</sup>\* 19.12.1941, † 16.06.2015 [3]

<sup>2</sup> Hans Ledwinka \* 14.02 1878, † 2.3.1967

Allerdings war die Fertigung seiner metallbeplankten Holzkarosserie zu aufwendig. Deshalb erhielt der Nachfolger T87 eine selbsttragende Stahlkarosserie. Rund 3000 Exemplare wurden in Kopřivnice (Nesselsdorf) bis 1950 gefertigt.<sup>3</sup>



Dieser T87 steht in der Tatra-Galerie Riesebeck. Sein V8-Heckmotor entwickelt aus 3 l Hubraum eine Leistung von 75 PS und bringt das Fahrzeug auf maximal 160 km/h.



Das kleinere Modell T97 fehlt noch in der Tatra-Galerie. Es wurde von einem 4-Zylinder-Boxer-Motor mit 1,75 l Hubraum angetrieben.<sup>4</sup>

Gleichzeitig mit dem T87 wurde 1937 auch ein kleineres Modell, der T97, vorgestellt. Seine Karosserie war 47 cm kürzer, trug aber ebenso wie der T87 eine große Luftleitflosse auf dem Heck. Als Motor wurde ein luftgekühlter 4-Zylinder-Boxer-Motor mit 1,75 l Hubraum und 40 PS eingebaut. Der deutschen KdF-Wagen, aus dem später der VW-Käfer hervorging, zeigte auffallende Ähnlichkeiten zum T97-Konzept. Interessant an dieser Geschichte ist ein Patentstreit zwischen Tatra und VW, da Ferdinand Porsche einige von Hans Ledwinka patentierte Lösungen für Motor und Karosserie einfach ohne Lizenz übernommen hatte. Auf Grund der Besetzung des Sudetenlandes 1938 durch Deutschland konnte Tatra diese Ansprüche aber nicht durchsetzen. Erst 1961 wurde der Fall entschieden und Volkswagen musste schließlich 1 Mio. DM Schadenersatz an Tatra zahlen.<sup>5</sup>



Auch beim Tatra 600 „Tatraplan“ behielt die Karosserie ihre Stromlinienform bei. Bis 1952 entstanden davon 6.300 Stück.

### Ein Luxuswagen – der Tatra 603

Der Tatra 603 wurde von vornherein als Repräsentationswagen entworfen. Das Stromlinienprinzip des T87 behielt man weitgehend bei, allerdings unter Verzicht auf die große Mittelflosse auf dem Heck. Die Produktion begann 1956 und bis 1975 entstanden 20.422 Einheiten, wobei es zwischendurch zwei Überarbeitungen bei Motor und Karosserie gab: Statt der anfänglich drei Frontscheinwerfer gab es beim 603-2 nun vier, die beim 603-3 dann noch etwas auseinander gerückt wurden. Vom T603 wurden insgesamt 3.000 Stück von der DDR importiert, die ausschließlich für Funktionäre in Wirtschaft und Politik vorgesehen waren. Der offizielle Preis lag bei rund 33.000 Mark.

<sup>3</sup> <https://gerolt.de/tatra-oldtimer>

<sup>4</sup> Bild: Wikipedia, CC BY-SA 2.0

<sup>5</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra\\_97](https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra_97)



Dieser Tatra 603-3 kam aus Meißen zum Tatra-Treffen in Angermünde.

Die Fahreigenschaften des 603 waren nicht gerade ideal, er neigte zum Übersteuern, was sich besonders beim Bremsen auf Schnee und Nässe negativ auswirkte.

Bekannt geworden ist ein Unfall mit einem Tatra 603 in der Nähe von Gotha, bei dem am 14. September 1973 der damalige DDR-Landwirtschaftsminister Georg Ewald tödlich verunglückte.

Die Probleme lagen im Konzept begründet: Die Hinterachse war als Pendelachse ausgeführt und der schwere Heckmotor sorgte für eine ungünstige Lastverteilung. Eine allzu sportliche Fahrweise war deshalb nicht zu empfehlen, aber die wünschten die Staatslenker in der Staatskarosse wohl meist ohnehin nicht.

#### Technische Daten des Tatra 603<sup>6</sup>

Bauzeit	1956-1963 (603-1) 1963-1968 (603-2) 1969-1975 (603-3)
Stückzahl	20.422
Motor	Heckmotor V8
Hubraum	2545 cm <sup>3</sup>
PS	95 / 105
Vergaser	2 Fallstrom
Kühlung	Luft
Verbrauch	10 - 15 l/100 km
V <sub>max</sub>	160 km/h

#### Der Nachfolger – Tatra 613

Der Nachfolger des 603 erschien 1974 und erhielt die Bezeichnung Tatra 613. Die aerodynamische Karosseriegestaltung wurde nun aufgegeben, die anderen typischen Merkmale blieben aber: Heckantrieb und der luftgekühlte 8-Zylinder-Heckmotor. Der Hubraum wurde auf 3,5 l vergrößert,

die Leistung stieg auf 165 PS. Von dieser Limousine kamen Ende der 70er Jahre 850 Stück in die DDR, die ebenso wie ihr Vorgänger Funktionären und hochgestellten Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Kunst und Medizin vorbehalten waren. Der offizielle Preis war ja mit 78.000 Mark auch nicht für den Durchschnittsverdiener geeignet, der als Arbeiter oder Angestellter z.B. im Jahr 1979 rund 12.000 Mark verdiente.<sup>7</sup>



Der Tatra 613 löste ab 1974 den 603 ab. Auf die Stromlinienform wurde nun verzichtet.

#### Technische Daten des Tatra 613<sup>8</sup>

Bauzeit	1974-1990
Stückzahl	ca. 10.000
Motor	Heckmotor V8
Hubraum	3495 cm <sup>3</sup>
Vergaser	2 Fallstrom
PS	165
Kühlung	Luft
Verbrauch	14 - 18 l/100 km
V <sub>max</sub>	190 km/h

Der Nachfolger für den 613, der Tatra 700, wurde 1996 vorgestellt. Allerdings verließen von diesem Fahrzeug gerade mal 65 Exemplare die Werkhallen. Als Regierungsfahrzeug waren nun Marken wie Mercedes und BMW gefragt. 1999 stellte man deshalb die Produktion des T700 und gleichzeitig den PKW-Bau bei Tatra insgesamt ein.

Mehr Erfolg hatte Tatra in der Sparte der schweren Lastkraftwagen, bei denen die Firma auf eine lange Tradition zurückblicken kann. Vom T138 (1961-1972), über die Schwerlast-Zugmaschine T141 (1957-1970) bis zur Baureihe 815 (ab 1982) prägten diese Fahrzeuge über Jahrzehnte hinweg das Straßenbild in der DDR mit. #

<sup>6</sup> Oswald [1], Wikipedia [4]

<sup>7</sup> Quelle: Statistisches Jahrbuch der DDR 1990

<sup>8</sup> Oswald [1], Wikipedia [5]



*Dieser Tatra 603-3 mit seltener Farbgebung kam aus Glauchau nach Angermünde.*



*Seitliche Lufteinlässe führen die nötige Kühlluft zu.*



*Der Fahrer Arbeitsplatz: großes Lenkrad mit Hup-Ring, keine Servolenkung, Lenkradschaltung (synchronisiertes 4-Gang-Getriebe), durchgehende Sitzbank, viel Platz und viel Chrom.*



*Viel Chrom – so war damals der Zeitgeschmack.*



*Die Leistung des 8-Zylinder-V-Motors wurde beim 603-3 auf 105 PS gesteigert. Zwei Fallstromvergaser versorgen die 8 Zylinder, die Kühlung sichern zwei über Keilriemen angetriebene Axialgebläse.*

#### Quellen

- [1] Oswald, Werner: „Kraftfahrzeuge der DDR“, Motorbuchverlag, 2000
- [2] Wieland, Bernd: „Tatra 613/1 im Fahrbericht“, Motor-Klassik.de, 6.7.2012
- [3] Forker, Peter; Gerolt, Karel: „Nachruf auf Jürgen Riesebeck“, Juni 2015, <https://gerolt.de/tatra-oldtimer/riesebeck/>
- [4] Wikipedia: Tatra 603 [https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra\\_603](https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra_603)
- [5] Wikipedia: Tatra 613 [https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra\\_613](https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra_613)
- [6] Wikipedia: Tatra 700 [https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra\\_700](https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra_700)

#### Tatra-Galerie

Die Galerie ist **nicht** ständig geöffnet und kann nur nach Anmeldung unter 03331-29 85 92 besichtigt werden.

[www.tatrafreunde-ev.de/tatra-galerie-riesebeck/](http://www.tatrafreunde-ev.de/tatra-galerie-riesebeck/)

#### Impressum

Die Greiffenberger Notizen sind eine private Veröffentlichung auf [www.joerg-berkner.de](http://www.joerg-berkner.de)

Alle bisherigen Ausgaben finden Sie auf: [www.joerg-berkner.de/GN/Greiffenberger\\_Notizen.html](http://www.joerg-berkner.de/GN/Greiffenberger_Notizen.html)

Fotos: Jörg Berkner, soweit nicht anders angegeben  
Version 2020-08-04