



Kees Smit unterwegs mit seinem Tatra T 77a von 1937. Die Tatra dieser Zeit waren Rechtslenker

Unter der gewaltigen, mit Luftschlitzen übersäten Heckhaube verbirgt sich ein luftgekühlter V8-Motor



CAR OF THE SHOW

Tatra-Fan Kees Smit aus Holland restaurierte über Jahre hinweg einen T77a. Als er kürzlich den fertigen Wagen bei der NEC Classic Motor Show in Birmingham ausstellte, kürte das Publikum das urige Teil zum Car of the Show.

EISEN BILDET, heißt es, doch manchmal fördern Ausflüge in fremde Länder auch anderes zu Tage. Kees Smit erfreut sich noch heute an den Folgen eines Erlebnisses auf einer seiner Fahrten in die CSSR.

Bereits Anfang der 70er Jahre war Kees Smit, ein Holländer aus Amsterdam, mit einem Kumpels gen Osten. Der Bruder eines Freundes besuchte dort eine Bekannte, während sich Smit aus anderen Gründen der kleinen Reisegruppe anschloss: „Mich interessierte damals zum Beispiel die dortige politische Situation nach dem Winter von Fröhling 1968.“

Zu sechst machten sich die Jungs in einem klapprigen Gekochwagen auf den Weg. Die Tour verlief so vergnüglich und kurzweilig, dass sich daraus eine Tradition entwickelte. Und so brachten sie künftig jedes Jahr im Februar ein langes Wochenende in der Tschechoslowakei. Bei einem dieser Aufenthalte sah Smit plötzlich zwischen all den kleinen Trabanten mit ihrer weitläufigen Rauchfahne und den Moskwitsch ein großes Etwas vorbeirauschen, das ihm wegen der ungewöhnlichen Karosserieform wie ein Saurier vorkam. Es handelte sich um einen zwar heruntergerittenen, aber wegen seiner Stromlinienkarosserie doch sehr imposanten Tatra T87.

Dieser Anblick zauberte plötzlich wieder ein Bild aus Smits Erinnerungen hervor. Um 1960 hatte er als Kind in den Niederlanden einen Tatrakopier bewundert und fand es damals faszinierend, dass man durch die hinteren Fenster den Motor und durch die weiteren Fenster im Motorraum in das Passagierabteil sehen konnte. Plötzlich ließ ihn der Mythos Tatra nicht mehr los.

Er begann, Literatur über die tschechische Marke zu sammeln und besuchte natürlich das Tatra-Museum in Koprivnice, zu dem er aus dem Nesselndorf. Schon bald konnte er sich sehr schnell mit den diversen Fahrzeugen aus. Den Tatrakopier mit seinem vierzylinderigen, luftgekühlten Boxermotor im Heck und der selbsttragenden, mit einem Zentralkastenrahmen verschweißten Ka-

rosserie in Stromlinienform fand er zwar nach wie vor interessant, doch er fühlte sich mehr zu den Achtzylinder-Versionen hingezogen, wie eben jenen T87, von denen einer an ihm vorbeigezogen war.

Er kaufte sogar das eine oder andere Restaurierungsobjekt in der CSSR, aber als sein großer Traum kristallisierte sich der Vorgänger des T87 heraus: der T77. Das war der erste mit luftgekühltem Heckmotor gebaute Tatra, natürlich auch von Hans Led-

winka konstruiert. Der 90-Grad-V-Achtzylindermotor besaß eine zentral angeordnete Nockenwelle, die über ungewöhnlich lange und hohe, von Löchern durchbrochene Kipphebel die Ventile betätigte. Der mit einer Trockensumpfschmierung ausgestattete Dreiliter-Motor leistete 60 PS bei 3500/min.

Von 1934 bis 1935 sollen etwas mehr als 100 dieser über fünf Meter langen Wagen entstanden sein. Die meisten davon sind verrottet, begünstigt durch ein aufwendiges Holzgerippe, das die Karosserie verstärkt, und das von Fäulnis zersetzt wurde. Doch Smit gingen diese Wagen, die eigentlich nirgends zum Verkauf angeboten wurden, nicht mehr aus dem Kopf.

Da er mittlerweile viele Bekannte in der CSSR hatte, kam er auf die geniale Idee, einen davon zu bitten, eine Chiffre-Suchanzeige in einem tschechischen Monatsmagazin aufzugeben. Und tatsächlich meldete sich jemand, der einen T77 zu verkaufen hatte. Der Verkäufer wohnte in Mährisch Ostrau, „und als wir dort ankamen, standen dort plötzlich zwei Tatra“, erinnert sich Smit an jenen Tag im Frühjahr 1983.

Vor ihm standen ein T77 und der weiterentwickelte T77a, der in etwa 150 Exemplaren zwischen 1936 und 1937 gebaut worden war. Beide Autos befanden sich in einem fürchterlichen Zustand. „Obwohl ich wusste, dass eine Restaurierung jenseits meiner Möglichkeiten lag, kaufte ich beide“, erzählt Smit und nennt als profane Begründung: „Ich wollte diese Fahrzeuge einfach nur besitzen.“

DER TATRA T77 WAR KEES SMITS TRAUMWAGEN

Durch eine Anzeige in einem tschechischen Magazin spürte Kees Smit einen Tatra T77a auf. Der schlechte Zustand störte ihn nicht, er wollte doch nur ein solches Fahrzeug besitzen



Der luftgekühlte Achtzylindermotor im Heck lief natürlich nicht mehr, aber er war bis auf einige Teile wie Vergaser, Anlasser und Lichtmaschine noch überraschend vollständig

BESONDERS AUFWENDIG WAR DER BAU DES HOLZGERIPPES

Unter dem Blech der Karosserie verbirgt sich beim Tatra T 77 ein Holzgerippe, das mit der Zeit verfault. Eine Neuanfertigung ist entsprechend aufwendig und macht die Restaurierung zu einer kostspieligen Angelegenheit



Ein Spezialist in Tschechien fertigte unter Berücksichtigung der vorhandenen Karosserieteile ein neues Holzgerippe aus Esche. Auch in den Türen und der hinteren Sitzanlage befinden sich Holzteile

Er stellte die Autos zunächst mal bei Bekannten in der CSSR unter, aber ewig konnten sie dort nicht stehen bleiben. Was also tun, zumal er nur für einen Wagen eine Exportgenehmigung bekommen hatte? Genau genommen hielt er eine so genannte Bewilligung für den Export eines Autos in Händen, und die galt nicht ewig. Mittlerweile waren seit dem Kauf fast fünf Jahre vergangen, Smit musste also handeln.

Schweren Herzens entschloss er sich, den vom Zustand her schlechteren T77 zu verschrotten, sprich, er schlachtete ihn aus und führte alle Ersatzteile wie Motor, Getriebe und vieles mehr mit dem T77a nach Holland aus. Der T77a schien ihm eh das geeignetere Auto, weil es gegenüber dem T77 einen zehn PS stärkeren und rund 400 cm³ größeren Motor besaß. Auf die Frage, warum damals kein Tscheche diese Autos kaufte, meint Smit lachend: „Die waren nicht so naiv wie ich.“ Die einheimischen Veteranen-Freunde mochten die großen, wenig sparsamen Wagen nicht so sehr. Und sie wussten um den großen Aufwand einer Restaurierung. Aber diese Erfahrung stand Smit noch bevor.

Daheim konnte er den Tatra in einer Industriehalle unterstellen. Da war das Auto vorerst gut aufgehoben. Nach der Wende ergaben sich plötzlich neue Möglichkeiten – Smit spielte mit dem Gedanken, den T77a im Osten restaurieren zu lassen. Dort lagen die Lohnkosten weit unter dem westlichen Niveau, zudem kannte man sich mit der Tatra-Technik aus. Obendrein hielten sich die handwerklichen Fähigkeiten des Psychotherapeuten in Grenzen, weshalb er in jedem Fall auf fremde Hilfe angewiesen war. Warum also die Chance verstreichen lassen?

Smit fragte Tatra-Besitzer aus dem Osten nach in Frage kommenden Adressen und wählte eine aus. Sie stellte sich als Fehlentscheidung heraus. Nachdem er das Auto dorthin gebracht

hatte, kamen die Arbeiten nicht so recht in Gang, hingegen stiegen die Geldforderungen des Restaurierers. Kurzerhand holte Smit den Wagen dort wieder weg und brachte ihn zu Rudolf Kandas in Telc. Der gelernte Koch hat ein traumhaftes Talent, mit Blech umzugehen. Er versprach, sich um die Wiederaufrechterstellung des maroden Tatra zu kümmern.

Zunächst nahm er Kontakt mit jemand auf, der in der Lage war, das verfaulte Holzgerippe neu aufzubauen. Die Karosserie des Wagens war zwar sehr vom Rost gezeichnet, aber es ließen sich noch die Formen sowohl für den Holzrahmen als auch für die Neuanfertigung der Bleche davon abnehmen. Das Holzgerippe wurde aus Esche aufgebaut.

Die Arbeiten begannen 1995. Künftig reiste Smit immer wieder in den Osten, um die Restaurierung zu überwachen und um die Arbeiten voranzutreiben. „Die Mentalität ist dort anders als bei uns. Wenn man nicht vorbeischaut, passiert zu wenig oder das falsche“, weiß Smit aus Erfahrung. Aber nicht nur deshalb war er drei bis vier Mal pro Jahr vor Ort.

An seinem Wagen fehlten etliche Teile, die es zu besorgen galt. Und die größte Wahrscheinlichkeit fündig zu werden, war eben in jenem Land, in dem die Autos gebaut wurden. Smit nutzte bei der Suche natürlich seine vielen Kontakte. So ergatterte er manchen Schatz wie zum Beispiel zwei nagelneue Vorderkotflügel aus Werksbeständen. Er bekam sie von dem ehemaligen Tatra-Werksrennfahrer Adolf Vermirovsky, Sohn des noch berühmteren Rennfahrers Josef Vermirovsky. Diesem waren die Bleche von jemand angeboten worden, der nicht wusste, worum es sich handelte. Aber Vermirovsky wusste sofort Bescheid. Weil er Kenntnis von Smits Restaurierungsprojekt hatte, kaufte er die Kotflügel für den Holländer.

DATEN&FAKTEN

Tatra Typ 77a

Baujahr: 1937

Präsentationsjahr: 1936

Neupreis: Circa 10 100 Reichsmark

Motor: Luftgekühlter V-Achtzylindermotor, eine obenliegende zentrale Nockenwelle, Zenith 36 DIB Doppelvergaser.

Hubraum: 3380 cm³
(Bohrung x Hub 80 x 84 mm)

Leistung: 70 PS bei 3500/min

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

Clubs und Spezialisten: Von Kees Smit im Internet betreute Seite über Tatra mit einem Link zum T77-Register, www.tatraworld.nl; www.tatra.demon.nl und www.gerolt.de/tatra-cars/,

Clubs: www.tatradub.at und www.tatra-register.de

Literatur: Ivan Margolius, John G. Henry, Tatra: Legacy of Hans Ledwinka, SAF Publishing Ltd, ISBN-10: 0946719063, Wolfgang Schmarbeck, Tatra, Die Geschichte der Tatra Automobile, Verlag Uhle & Kleimann, ISBN-10: 3922657834

Restaurierung

Kaufjahr/Kaufort: 1983 in Mährisch Ostrau, 1988 in die Niederlande überführt

Kaufzustand: Sehr schlechter Zustand, Karosserie mit starken Korrosionsschäden, Holzgerippe verfault, Motor und Bremsen waren fest, das Getriebe defekt und die

Innenausstattung total vergammelt. Das Instrumentenbrett fehlte.

Vorgeschichte: Ausgeliefert im Mai 1937 an den Industriellen Josef Barton in Nachod/CZ. Zu einem unbekanntem Zeitpunkt wurde der Motor aus einem anderen, ebenfalls nach Nachod gelieferten T77a eingebaut. 1983 war der Tatra im Besitz von Jaromir Kurcz.

Restaurierungsumfang: Komplett-Restaurierung, neues Holzgerippe angefertigt, zur Restaurierung der Karosserie, des Motors, des Getriebes, der Achsen sowie des Interieurs wurden viele Teile neu angefertigt, teilweise sogar im Tatra-Werk in Koprivnice, von dort stammen auch die Chromteile, aufwendige und langwierige Teilebeschaffung.

Restaurierungsdauer: 1995 bis 2006

Fachkundige Unterstützung und Ersatzteillieferanten: Rudolf Kandas, Telc/CZ, 0 04 20/7 36 60 79 50, E-Mail: rudolf.kandas@seznam.cz (Karosserie und Fahrgestell), Ecorra, Areal DV Lubina c.p. 252, 74221 Koprivnice - Lubina/CZ, Tel. 0 04 20/ 5 56 80 28 61 (Motor und Lackierung), www.ecorra.com, Jiri Horacek, Zbrzlav/CZ, www.autocalounictvi-horacek.wz.cz (Sattlerarbeiten).

Kosten: Circa 80 000 Euro

Marktwert: Wegen der geringen Stückzahl tauchen die Wagen nicht auf dem Markt auf, eine Taxierung ist daher nicht möglich.



Tatra ist eine ungewöhnliche Erscheinung im Straßenbild. Das Heck ziert eine markante Flosse



T77a hat drei Scheinwerfer. Der Reflektor des mittleren lässt sich elektromagnetisch verstellen



Im Sommer schließt man die Haube überm Vergaser, um die Motorhitze von ihm fernzuhalten (links)



Zwecks Optimierung der Aerodynamik trägt der T77a eine Heckflosse und verkleidete Radhäuser



Durch die kleinen Eckfenster links und rechts der Frontscheibe stellt sich ein Panoramaeffekt ein



Das Lenkrad und die Zifferblätter der Instrumente sowie der Handbremsgriff sind neu angefertigt

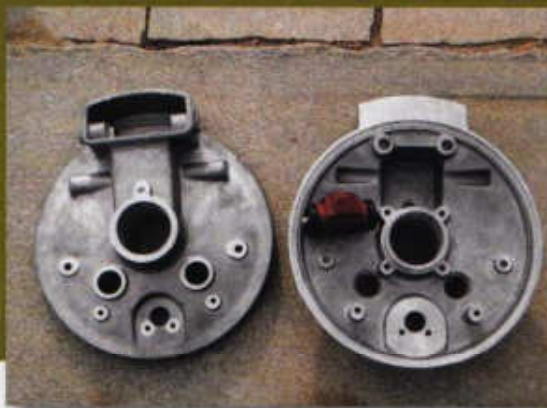


Die beiden Riemen im Motorraum treiben die Gebläse an (rechts). Die Türen öffnen nach vorn



VIELE TEILE MUSSTE MAN KOMPLETT NEU ANFERTIGEN

Bei der Überführung des Tatra nach dem Kauf bracht plötzlich eines der Hinterräder weg. Einer der Folgeschäden war eine zerstörte Bremsankerplatte. Diese musste Smit von einem Spezialisten nachfertigen lassen



Stück für Stück hat ein begabter Karosseriebauer die Blechteile anhand der vorhandenen Muster und in Anlehnung an den Holzrahmen nachgefertigt. Die Kotflügel sind originale Neuteile

Smit besuchte andere Tatra-Besitzer und konnte so immer wieder einzelne Teile ausfindig machen. Bei einem in Prag, der sich auf Elektrikteile spezialisiert hatte, kaufte er den originalen Anlasser und fand bei ihm durch Zufall einen originalen Aschenbecher. Das war ein Glückstreffer, denn an seinem Tatra fehlte das komplette Instrumentenbrett. Die Anzeigen übernahm er von einem T87 und versah sie mit den passenden Zifferblättern, die er allerdings nachfertigen lassen musste. Für anderen Ersatz, den er nachfertigen lassen wollte, fehlten ihm die Vorlagen. Deshalb besuchte er des Öfteren das Tatra-Museum, um an dem dort ausgestellten T 77a das Entsprechende zu vermessen und zu fotografieren.

Eine größere Aktion war das Nachfertigen der Bremsankerplatten. Eigentlich hätte er darauf verzichten können, wäre damals nicht diese ärgerliche Sache passiert. Irgendwie hatte er ja den Wagen nach dem Kauf von Mährisch Ostrau nach Prag schaffen müssen. Da am Wagen weder Motor noch Bremsen funktionierten, überführte er das Auto, indem er sich von einem Kleinlaster mit einer Abschleppstange ziehen ließ. Eine Strecke von 350 Kilometer lag vor ihnen. Es war bitter kalt, und einige Scheiben fehlten – entsprechend fegte ein eisiger Fahrtwind durch den Passagierraum.

Irgendwann registrierte Smit ein merkwürdiges Vibrieren am rechten Hinterrad. Er lenkte den Tatra einige Male von links nach rechts, um so seinen Freunden im Zugfahrzeug ein Zeichen zu geben. Die hielten dann auch tatsächlich an, gemeinsam suchten sie nach der Ursache. Sie entdeckten nichts, und so fuhr man weiter. Plötzlich brach das Hinterrad weg. Glücklicherweise passierte nichts, doch die Bremsankerplatte hatte Schaden genommen.

Aber das war ärgerlich genug, denn erst nach langer Suche fand sich eine Gießerei, die das Bauteil nachgießen konnte. „Heutzutage könnte ich mir das sicher nicht mehr leisten, aber damals war es recht günstig“, freut sich Smit.

Weniger erfreulich verlief die Sache mit dem Motor, doch der Reihe nach. Der Karosseriebauer hatte hervorragende Arbeit geleistet, und nach etlichen Jahren ging es so langsam in die Endphase. Zwischendurch schritt die Überholung der Technik voran, ebenso der Neuaufbau des Triebwerks. Den fehlenden Doppelvergaser hatte Smit schon gleich am Anfang aufgetrieben. Irgendwann stellte sich dann die Frage nach der Lackierung, und hier entschied sich der Holländer sehr pragmatisch.

Originale Farbmuster besaß er und hätte also mit viel Aufwand die alte Farbe nachmischen lassen können. Doch stattdessen suchte er so lange, bis er ein vom Ton her identisches Dunkelblau einer leichter verfügbaren Farbe gefunden hatte. Die Firma Ecorra in Koprivnice, die auch den Motor revidierte, hatte ebenso den Auftrag, sich um eine Lackiererei zu kümmern. Doch dann zerstritten sich die Betriebe – Smit sah sich plötzlich zwischen den Stühlen. Letzten Endes wurde der Wagen dann zwar lackiert, doch es fielen Extrakosten an.

Dieses Verhandeln mit den Firmen, wozu Smit wegen der mangelnden tschechischen Sprachkenntnisse die Unterstützung von Freunden benötigte – und die dort ständig erforderliche Präsenz, um die Arbeit voranzutreiben und um Mängel beseitigen zu lassen –, empfand Smit als sehr anstrengend. „Die Leute kannten zwar das Wort Garantie, aber nicht immer dessen Bedeutung“, fasst er seine Erfahrungen zusammen.

Irgendwann war dann der Wagen endlich lackiert. Ein Sattler fertigte neue Sitze, alle technischen Komponenten wurden montiert sowie alle Anbauteile komplettiert. Die Chromteile, darunter auch die nach Muster alter Fotos nachgefertigten Stoßstangen, trugen sozusagen eine originale Glanzschicht, denn sie waren im Galvanikbad der Tatra-Werke gewesen. „Ein nettes Detail“, schmunzelt Smit.

Ein kluger Schachzug war es, den Tatra nach Abschluss der Restaurierung noch zwei Jahre in Tschechien zu lassen, wie das Land mittlerweile hieß. So konnte er bei auftretenden Problemen gleich bei den entsprechenden Firmen auf der Matte stehen. Es

lohnte sich, denn der Motor erlitt bald einen Kolbenklemmer, wobei ein Pleuellager Schaden nahm. Nach großer Diskussion wurde der Motor wieder instand gesetzt. Außerdem musste am Schaltgetriebe und am Lenkgetriebe nachgebessert werden.

2007 trat der Tatra endlich die Heimfahrt nach Holland an. Seit dieser Zeit zählt er zu den meist beachteten Gästen auf Treffen und Messen. Wo er auftaucht, sorgt er für Furore. Die letzte große Tour im Jahr 2010 führte ihn im November zur NEC Classic Motor Show in Birmingham. Dort krönte man ihn zum Car of the Show. Wie war das? Reisen bildet? Stimmt. Nun weiß Smit, dass auch die Briten ein tolles Auto zu schätzen wissen.



„VIEL GEDULD ERFORDERTE DIE BESCHAFFUNG DER FEHLENDEN TEILE“

Kees Smit

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: Fact