

Weltenbummler
in spe: die
Restaurierung
eines Tatra T72

Reise- Unternehmen

Einmal um die ganze Welt – wer hat diesen Traum nicht irgendwann geträumt? Vor 70 Jahren machte sich ein Tscheche mit einem außergewöhnlichen Tatra T72 auf den Weg. Ein Fan der Marke stieß Jahrzehnte später auf die Geschichte des wagemutigen Weltreisenden – und machte sich daran, einen solchen Tatra-Leicht-Lkw für eine vorbildgetreue Weltumrundung aufzubauen!

Um die Welt soll die Fahrt gehen. Irgendwann einmal. Und warum auch nicht, das hat vor 70 Jahren schon einer hinbekommen, mit genau solch einem Auto. Der Tatra T72, mit dem Dr. Jiri Baum seinerzeit von Prag aufbrach, war vermutlich eines der allerersten Wohnmobile, ausgestattet mit einem voluminösen Aufbau für alle Annehmlichkeiten. Insofern betrachtet Eduard Sluk seinen T72 auch nur als halbfertig, obwohl die Restaurierung schon einige Jahre zurück liegt. „Die Pritsche ist nur eine Zwischenlösung, damit ich ihn nutzen kann, bevor ich auf die Reise gehe.“

Dieses Auto hat offenbar eine aufregende Zukunft vor sich – aber auch seine Vergangen-



Der nächste Schritt: So wie das Weltreisemobil des Tschechen Dr. Jiri Baum von 1934 soll Eduard Sluks T72 irgendwann einmal aussehen. Und dann wird es auf Tour gehen...

heit ist gut dokumentiert. Weil man bei Tatra vor dem Krieg sehr detaillierte Auftragsbücher führte, ließ sich ermitteln, dass dieser Wagen 1936 als Scheinwerferwagen ans tschechische Ministerium für Öffentliche Arbeiten ging, mit einem enormen Flakscheinwerfer auf der Ladefläche und einem Generator an der Zapfwelle. Drei Jahre später kaufte ihn ein Österreicher – ohne Scheinwerfer –, Betreiber einer Wander- und Schutzhütte, der vermutlich ein geländetaugliches Fahrzeug zur Versorgung der Hütte brauchte. Nach Kriegsende stand der Tatra dann herrenlos am Stadtrand von Wien, auf wundersame Weise der Wehrmachts-Requirierung entgangen, und verbrachte die nächsten

Jahrzehnte im Besitz eines Sammlers – ohne einen Meter aus eigener Kraft zu fahren.

Der wollte ihn 1993 verkaufen. Eduard Sluk hatte einige Jahre zuvor einen 1933er T54 restauriert und war selig damit, wie er es ausdrückt. Damit ging wachsendes Interesse an der Marke einher, und bald stieß er in einem Tatra-Buch auf Bilder von leichten Dreiachs-Lkw: „Das war, als würde man sich auf den ersten Blick verlieben. So etwas will ich, sagte ich, und erntete großes Gelächter. Die Autos gibt's nicht mehr, hab' ich überall zu hören bekommen...“

Tatra gehört zu den Marken, die vom Betrachter verlangen, mental um eine Ecke zu

biegen. Wer dazu bereit ist und sich auf die eigenständige Technik einlässt, dem eröffnet sich eine eigene Welt. Tatra gehörte zu den ersten Herstellern, die konsequent nach dem Prinzip Baukasten konstruierten. Mit dem T11 hatte Chefkonstrukteur Hans Ledwinka 1923 die Basis gelegt: ein Zentralrohrrahmen, der zugleich als Führung der Kardanwelle dient, dazu die Pendelachse hinten und ein luftgekühlter Boxermotor vorn, als mittragendes Element ausgebildet – im Prinzip entstehen in Koprivnice bis heute Fahrzeuge nach diesem System.

Das Zentralrohr (dessen Länge den Radstand bestimmt) verbindet den vorderen Fahrschemel (Achse, Motor und Getriebe) mit der Hinterachse (Differential und Aufhängung). Darauf lassen sich Fahrzeuge beinahe beliebiger Auslegung bauen. Die stets kopfgesteuerten Zwei- und Vierzylindermotoren sind (zumindest ab 1926) frei variierbar, ausgehend von einem Zylinderpaar mit 95 oder 100 Millimeter Hub. Allerdings sollte man hierbei nicht von Boxermotoren sprechen. Da sich jedes Zylinderpaar einen Hubzapfen teilt, sind dies eigentlich V-Triebwerke mit einem Zylinderwinkel von 180 Grad. Die Kurbelwelle ist so ausgelegt, dass Bohrungen von 70, 75 oder 80 Millimeter möglich sind. „Tatra war schon sehr früh Meister in der Anwendung von standardisierten Teilen“, sagt Sluk.

Bemerkenswert ist auch die Hinterachskonstruktion, ein Rumpler-Patent von 1903, das Tatra ebenfalls mit dem T11 einführte: Im Differentialgehäuse bildet eine Triebblingswelle die Verlängerung der Kardanwelle. Der Triebbling wirkt auf die Tellerräder der beiden Halbachsen, diese können frei und unabhängig voneinander um den Triebbling schwingen. Damit sich die Tellerräder bei extremem Ausfedern nicht berühren, haben sie unterschiedliche Durchmesser bei gleicher Zahnzahl.

Aus diesem Baukasten baute Tatra neben Kleinwagen auch Limousinen und Lastwagen. Am Anfang der Lkw-Geschichte stand der Typ 26/30, im Grunde eine Limousine mit zwei Hinterachsen für erhöhte Traktion und Tragkraft, wobei die Hinterräder an längs liegenden Blattfedern hingen. Das „modulare“ System machte es einfach, beide Hinterachsen anzutreiben: Der Triebbling im Differentialgehäuse musste nur verlängert werden, um auch eine zweite Achse anzutreiben. Aus dem 26/30 ging 1933 der T72 hervor, von dem bis 1937 ganze 328 Stück verkauft wurden. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass selbst Tatra-Spezialisten der Ansicht waren, von den frühen Dreiaxsern habe keiner überlebt. Umso glücklicher war Eduard Sluk, als er sein Exemplar fand, und sogar weitgehend im Urzustand – von Scheinwerfer und Generator natürlich abgesehen. Der Motor lief nicht, das Auto mochte sich auch nicht recht schieben lassen – „wir haben es mit sechs Mann auf den Hänger gewuchtet“ – und eine eher rustikale Pritsche saß hinter der Kabine.

Schon beim Zerlegen des Autos zeigte sich eine konstruktionsbedingte Schwachstelle:



Bestens zugänglich: Die große Motorhaube schwingt weit auf und gibt den Blick auf den Vierzylinder-Boxer frei, der eigentlich kein Boxer ist. 32 PS leistet das 1910-Kubik-Triebwerk – und die haben reichlich zu tun!



Jede Menge Holz in der Hütte: Für den Schreiner und Antiquitätenrestaurator Sluk war klar, welcher Werkstoff im Innenraum des kleinen Tatra-Dreiachs-Lkw zum Zug kommen würde



„Der Rahmen ist nicht stabil genug für ein Fahrzeug, das man ins Gelände nimmt. Der Ansatz vom Zentralrohr zum Hinterachsgehäuse war schon einmal gebrochen und geschweißt worden.“ Die Lösung des Problems fand Sluk im Elsass: Dort steht in einem Museum ein identischer Lorraine, ein Tatra-Lizenzbau, der mit einem Hilfsrahmen verstärkt wurde. Einen solchen Rahmen zog Sluk später seinem T72 ein: Zwei Längsträger ruhen auf der hinteren Federaufnahme und auf der vorderen Rahmentraverse, wo sie zusätzlich die Spritzwand stabilisierten. „Wahrscheinlich wurden deshalb nur so wenige T72 verkauft. Die Motorisierung ist zu schwach für das Gesamtgewicht und der Rahmen ist für ein geländegängiges Fahrzeug nicht stabil genug.“

Ein Jahr nach dem Kauf entdeckte Eduard Sluk das Buch zum Auto, nämlich die Chronik der Weltreise des Dr. Jiri Baum mit seinem

T72-Wohnmobil 1934/35. Sluk war begeistert – damit war klar, welche Gestalt sein Tatra bekommen sollte. Ein Foto zeigt den Wagen in der Savanne in präziser Seitenansicht, daraus ließen sich die Maße des Aufbaus ableiten. Zunächst zeigte sich, dass der Weltenbummler einen längeren Radstand gehabt hatte: „Es gab das Auto mit Radständen zwischen 2,2 und 2,9 Metern. Das bestimmt sich durch die Länge der Kardanwellen- und Zentralrohreinheit, so etwas findet man auf dem Schrott, da hab' ich inzwischen mehrere zur Auswahl.“

Welchen Hubraum das Baum-Auto hatte, ist nicht mehr festzustellen. Da der T72 generell mit dem Vierzylinder von 95 Millimeter Hub ausgestattet wurde, wählte Sluk die größtmögliche Bohrung von 80 Millimeter und kam so auf 1910 Kubik. Mit der Standard-Verdichtung von 4,9:1 bringt der Motor eine Leistung von 32 PS bei 3000 U/min. Besondere Ersatzteil-

probleme gab's beim Triebwerk nicht. Der Grund: Der Tatra-Vierzylinder hatte nach dem Krieg eine lange Karriere als Antrieb von Baumaschinen und Eisenbahnfahrzeugen erlebt. Die letzten Motoren wurden erst 1985 bei der tschechischen Staatsbahn verschrottet, und Sluk hat einen Bekannten, der damals viele Teile retten konnte.

Also baute der Mann aus Zeutern nahe Bruchsal seinen Motor völlig neu auf: In die Sackzylinder setzte er Ventil Sitzringe zum Betrieb mit bleifreiem Benzin ein, er holte eine neue Kurbelwelle aus seinem Fundus, ebenso neue Kolben und Lager. Den alten Absetz-Ölfilter ersetzte er durch eine Patrone, installiert ins alte Gehäuse. Elektrik und Zündanlage beließ er im Originalzustand – „Tatra hat seit 1926 serienmäßig Zwölf-Volt-Anlagen montiert“ – einzig die 70-Watt-Lichtmaschine ersetzte er durch ein VW-Teil mit 280 Watt.



Neulich im Ersatzteillager: Auch die Limousinen des Hauses Tatra können dem T72 Teile spenden



Detail der Kraftübertragung: Tatrass durchdachtes Baukastenprinzip machte es relativ einfach...



...möglich, zwei Hinterachsen anzutreiben. Vorne links zu sehen: das Rahmerzentralrohr



Die Federn waren noch recht gesund, da mügte ein frischer Fettmantel. „Die Hebelämpfer sind nicht mehr zu bekommen, darum hab' ich Teleskopdämpfer eingebaut, die wirken wenigstens“, sagt Sluk. Allerdings braucht es neue Aufnahmen. Dazu schraubte er in die Ewinde der Hebelämpfer am unteren Bug die Motorverkleidung („Bügeleisen“ genannt) als kombinierte Aufnahme für die Teleskopdämpfer und die Stoßstange. „Der T72 hatte keine Stoßstangen, aber ich wollte eine, um die Kotflügel zu schützen. Es gibt alte Fotos von Feuerwehrgewagen mit genau solchen Stoßstangen, nach denen habe ich meine angefertigt.“ Die Vorderachse hängt zentral am Kurbelgehäuse und wird durch zwei Schräglenker abgestützt, die ihrerseits an einem Kugelgelenk an der Unterseite des Getriebegehäuses sitzen. Damit lässt sich der Motor samt Vorderachse als Einbauelement vom Fahrzeug trennen. Die Mo-



Wichtig geformt: Die ausgefallenen Wölbungen der Karosserie erschwerten den Rohbau



Erst die halbe Miete: Die Weltreisepläne des Restaurierers liegen vorerst – familiär bedingt – auf Eis. Der Endausbau des Interieurs und der Aufbau einer Wohnkabine stehen deshalb noch aus

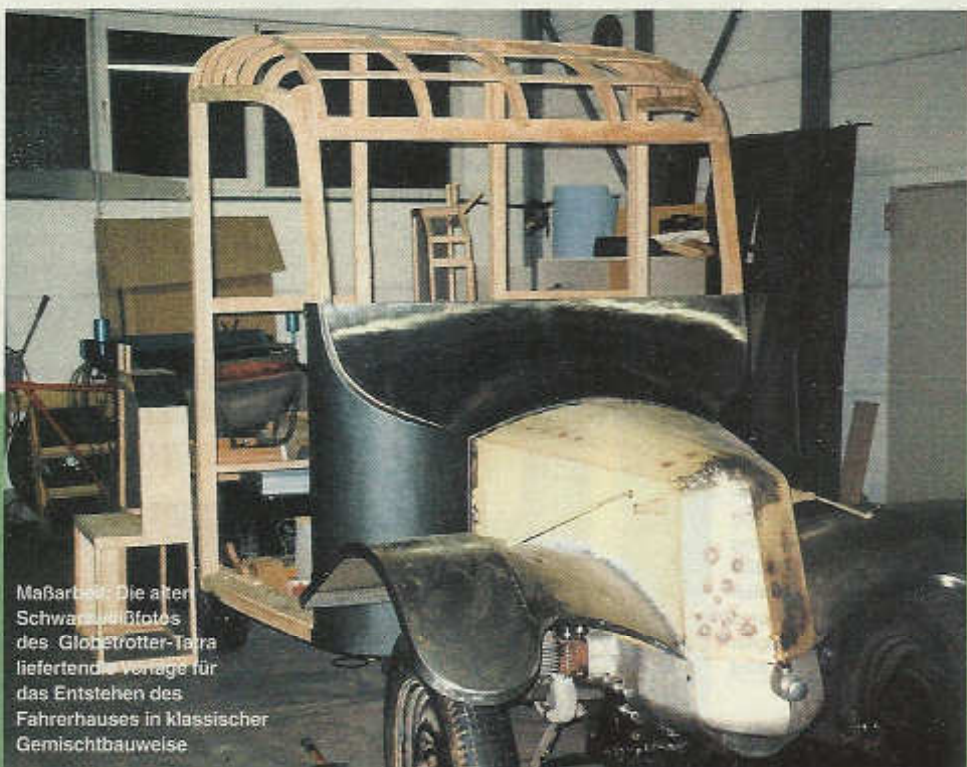
torhaube besteht mit den Kotflügeln aus einem Teil und klappt nach oben, was den Motor wunderbar zugänglich macht. Als Sluk sich für das Baum-Mobil als Vorbild entschieden hatte, wählte er eine Tatra-Standard-Haube, wie sie auch viele Pkw trugen, allerdings mit geänderten Kotflügeln, denn die vorgesehenen 18-Zoll-Räder benötigen mehr Platz als die 16-Zöller der Pkw. Die Originalhaube lagerte er ein, zusammen mit der Originalkabine.

Beim Zerlegen des Hinterachskörpers entdeckte Sluk eine Handvoll zerquetschter Blechschmispel in den Differentialen. „Das erklärte, warum der Wagen sich so schwer bewegen ließ. Die einzige Erklärung: Der zweite Besitzer wollte verhindern, dass das Auto zur Wehrmacht eingezogen wird.“ Die Reparatur wurde entsprechend mühsam. Sluk musste jeden einzelnen Zahn der Hinterachsgetriebe mit gewölbtem Schleifstein abziehen. Das hintere Ende, wo sich früher die Zapfwelle für den Generator befunden hatte, war durch eine Blech-

platte abgedeckt. Das konnte so nicht bleiben, denn beide Stirnwände des Hinterachsgehäuses tragen Kugelgelenke, an denen Schräglenker die Achsen in der Spur halten. Die Schräglenker der mittleren Achse waren noch vorhanden, nach deren Vorbild rekonstruierte Sluk die Führung der hinteren Räder.

Die hinteren Kotflügel fertigte ein Karosseriebauer vorbildgetreu nach: „Die alten waren zu oft geflickt und zu rostig. Eine Reparatur hätte viel länger gedauert als ein Nachbau.“ Allerdings zeigte sich später, dass die Teile an der Rückseite zu weit heruntergezogen sind, im Gelände bleiben die Kanten oft hängen. Bei Gelegenheit sollen die Enden gekürzt und durch Gummischürzen ersetzt werden.

Die neue Kabine entstand im Hinblick auf die geplante Expedition: „Ich habe die Kabine zuerst nur bis zur B-Säule gebaut, für den Rest habe ich bisher die Zeit nicht gefunden. Ein befreundeter Möbeldesigner hat nach den alten Fotos ein Holzgerüst entworfen, das ich dann



Maßarbeit: Die alten Schwarzweißfotos des Globetrotter-Tatra lieferten die Vorlage für das Entstehen des Fahrerhauses in klassischer Gemischtbauweise

Die Adresse

Eduard Sluk
Unterdorfstr. 35
76698 Zeutern



Nutzfahrzeug:
Mit seiner alten Pritsche ist der tatsächlich erstaunlich geländegängige T72 heute ideal, um Brennholz aus dem Wald und Heu von der Wiese zu holen. „Das Stehen tut ihm nicht gut“, sagt der Besitzer

selbst gebaut hab' – als Schreiner und Antiquitätenrestaurator ist das mein Metier.“ Ziemlich aufwendig gestaltete sich der Übergang zur Motorhaube, der in zwei Ebenen gekrümmt ist. Dazu setzte Sluk mehrere Einzelteile zusammen. Ebenso beim Dach, das aus einem gewölbten Mittelteil und einzeln geformten Seiten entstand.

Die Türen machten sehr viel Arbeit. Basis ist zeitgemäß ein Holzrahmen, die Fensterführungen entstanden aus Messingprofilen, die Sluk vernickeln ließ. Aus Gewichtsründen erhielten die Türen eine Aluminiumhaut, wobei die Falze für die Fensteröffnungen sehr aufwendig

geklopft werden wollten. Die Fensterhebe-
mechanik holte Sluk vom Schrottplatz und passte sie entsprechend an.

Das Lenkrad ist original geblieben, die Lenksäule stammt allerdings von einem Toyota, die Pedalerie von BMW: „Die Tatra-Pedale passen nicht mehr in den hohen Aufbau. Für die Belüftung habe ich Teile vom VW-Bus genommen.“ Unterm Kabinenboden sitzt rechts die Batterie und links die Standheizung. Das Armaturenbrett ist ein Eigenbau, das alte wäre für die neue Kabine zu schmal. Die asymmetrische Aufteilung der Frontscheiben ist originalgetreu: Die linke Seite ist ausstellbar, ei-

nen Wischer gibt's nur für den Fahrer. Die Innenausstattung baute Schreinermeister Sluk natürlich selbst und nutzte die Sitzkonsolen als Schubkästen für Werkzeug. Die Rückwand besteht aus einer dünnen Beplankung, da soll sich später die Globetrotter-Kabine anschließen. Für die Zwischenzeit kam die alte Pritsche zurück an ihren Platz.

Wie Dr. Baum sein Auto allerdings um die Welt bekommen hat, ist in manchen Punkten rätselhaft. Das Fahrgestell mit Motor wiegt 1320 Kilo (ohne Hilfsrahmen), das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 3270 kg. Wie die Kabine damals gebaut und ausgelegt war, darüber gibt's keine Dokumente mehr, wahrscheinlich bestand sie aus einem Holzgerippe mit Alubeplankung. Doch auch bei sorgfältigem Leichtbau erreicht man schnell die Grenzen des Fahrwerks, besonders wenn man Vorräte, Wasser und Treibstoff mitführt. Tatsächlich zeigen Fotos den Baum-Tatra zumeist tief auf seine Hinterachsen eingesunken – ein Wunder, dass der Rahmen das mitgemacht hat.

1998 konnte Eduard Sluk seinen T72 wieder zulassen. Bis die Reise irgendwann einmal losgeht, muss der Wagen seinen täglichen Pflichten nachkommen und Heu für die Tiere auf dem Hof schleppen oder Brennholz aus dem Wald holen. Und dass seine zweite Blüte dem T72 nach all den Jahrzehnten des Stillstands richtig gut bekommt, merkt jeder, der das Vergnügen hat, ihm einmal bei der Arbeit zuzusehen...

Text: Till Schauen
Fotos: Britta Hüning



Alles eine Frage der Übersetzung: Geschwindigkeitsrekorde bricht der alte Tscheche mit seinen 32 PS nicht, er gibt sich allerdings erstaunlich lebendig und hat bislang jede Steigung erklommen. Bleibt abzuwarten, wie er sich irgendwann mit dem neuen Aufbau schlagen wird