

Ohne Komplikationen



Weil einfach
einfach besser ist:
Tatra T 12

Wenig PS gleich wenig Fahrspaß? Stimmt nicht. Auch in einem Auto, das selten schneller als 50 km/h läuft, kann man sich bestens amüsieren. Dass sowas obendrein noch ein Vergnügen zu restaurieren sein kann, fand ein Tatra-Fan heraus.

Ein paar alte, ehemals farbige Fotos liegen auf dem Tisch. Sie zeigen leere Straßen, auf denen sich seltsame Autos schüchtern an den Randstein drängen. „Die Fotos hab' ich in den siebziger Jahren in Prag gemacht, mit einer winzigen Minolta, man durfte als Westler ja nicht fotografieren. Da habe ich zum ersten Mal diese Autos gesehen“, sagt Rolf Ackermann. Diese seltsame Front, ganz ohne Kühlergrill, ging ihm nicht mehr aus dem Kopf. Irgend jemand sagte ihm damals, dies seien alte Tatra, und die eigenartige Motorhaube – in Tschechien Bügeleisen-Nase genannt – hätten die Autos wegen ihres luftgekühlten Boxermotors, der seine Kühlung durch ein Gebläse bekommen würde, das hinter dem Motor sitzt und auch als Schwungmasse fungiert.

Ackermann, von Beruf Blumenhändler, ist leidenschaftlicher Oldtimer-Mann. Er kann



Ausnahmerecheinung: Rolf Ackermanns Tatra T12 hat Linkslenkung – ein Hinweis darauf, dass der Wagen einst aus dem in Frankfurt behelmtesten Montagewerk der tschechischen Firma rollte

stundenlang für alte Technik schwärmen, egal aus welchem Hause, und dann verschwindet er für Tage in der Werkstatt, um seine Träume auf rollende Räder zu stellen. Als ihm die Bügeleisen-Nase im Kopf herumzuschwirren begann, hatte er sich bereits intensiv mit dem 170er Mercedes und späten Auto-Union-Fahrzeugen auseinandergesetzt, und ab und an fuhr er seine Ware mit einer 1952er Tempo-A 400-Pritsche aus, selbst restauriert, versteht sich. Anfang der Achtziger bekam er dann die Chance, einen Tatra zu kaufen – das war ein T57 Roadster mit Schwiegermutterstuhl, gebaut 1937, ein Sahnestück. Der Wagen stand sogar in der Nachbarschaft: „Meine drei Kinder kletterten auf den Klappsitz und saßen dann da wie Tick, Trick und Track. Das hat den Ausschlag gegeben.“

Und wie das so ist, wo Ameisen krabbeln, gesellen sich gern mehr dazu. Eines Tages, im

Frühjahr 1986, erzählte ihm ein Schrauberfreund vom damaligen Wetterauer DKW-Stammtisch von zwei Tatra, die zum Verkauf stünden, das wäre doch was für ihn. Ackermann sah sich das Angebot an und fand tatsächlich zwei T12, die die letzten knapp 30 Jahre zusammen in einer Scheune verbracht hatten. „Wir sind uns handelseinig geworden, ich habe die Autos bei mir untergestellt, und bei nächster Gelegenheit holte ich den, der vorne stand, raus und fing mit dem Restaurieren an.“

Ein T12 steht nicht an jeder Ecke, besonders im damaligen Westen waren nicht viele der rund 7500 produzierten Autos angekommen. Dass er aber etwas ganz Besonderes gefunden hatte, ging Ackermann erst auf, als ihn die Anordnung der Lenkung stutzig machte: „Die Autos sind links gelenkt. Sonst haben Vorkriegs-Tatra die Steuer rechts. Ich habe erst dann die Typen-



Bemerkenswert komfortabel lässt es sich in dem offenen Tatra-Tourer reisen. Der luftgekühlte Zweizylinder-Boxer mobilisiert 14 PS, die den T12 aus deutscher Montageproduktion auf bis zu 70 Sachen treiben

kleine Stück Industriegeschichte – wobei die Aufzeichnungen sehr spärlich sind.

Rolf Ackermann hatte mit seinem Zufallsgriff den etwas jüngeren Wagen erwischt, den Delta T12 – Baujahr zirka 1929, wie der alte Fahrzeugbrief sagt. Der T12 ist eine Fortentwicklung des Tatra T11, vorgestellt 1923. Er ist ein echter Geniestreich Hans Ledwinkas, des Tatra-Genius. Gemäß seiner Maxime „Gewicht ist der Feind“ (besonders auf den miserablen Pisten der Zwanziger), hatte er einen 680 Kilo leichten Viersitzer konstruiert, der in mancherlei Hinsicht der Konkurrenz voraus war: luftgekühlter Motor über der Vorderachse, Zentralrohrrahmen mit innenliegender Kardanwelle, Einzelradaufhängung hinten an gelenkloser Pende-

lachse – der T11 gab der Philosophie des Hauses eine neue Richtung, die rund 20 Jahre lang vorhalten sollte (bei Lastwagen gar bis Ende des Jahrhunderts!). 1926 erschien der Nachfolger T12. Der Zweizylinder-Boxer mit hängenden Ventilen holte nun 14 PS bei 2800 U/min aus 1056 Kubik (Bohrung x Hub: 82 x 100 mm). Er war je nach Karosserie bis zu 70 km/h schnell und dank Pendelachse bemerkenswert komfortabel. Der T12 wurde bis 1934 gebaut, einen direkten Nachfolger hatte er nicht, er übergab seinen Posten ab 1932 an den Vierzylinder-T57.

So machte Rolf Ackermann sich an die Restaurierung seines seltenen Delta, was im Vergleich zu anderen Projekten ein Spaziergang wurde: „Die Autos sind einfach, aber genial ge-

schilder genauer angesehen. Das eine nannte Detra als Hersteller, das andere Delta.“

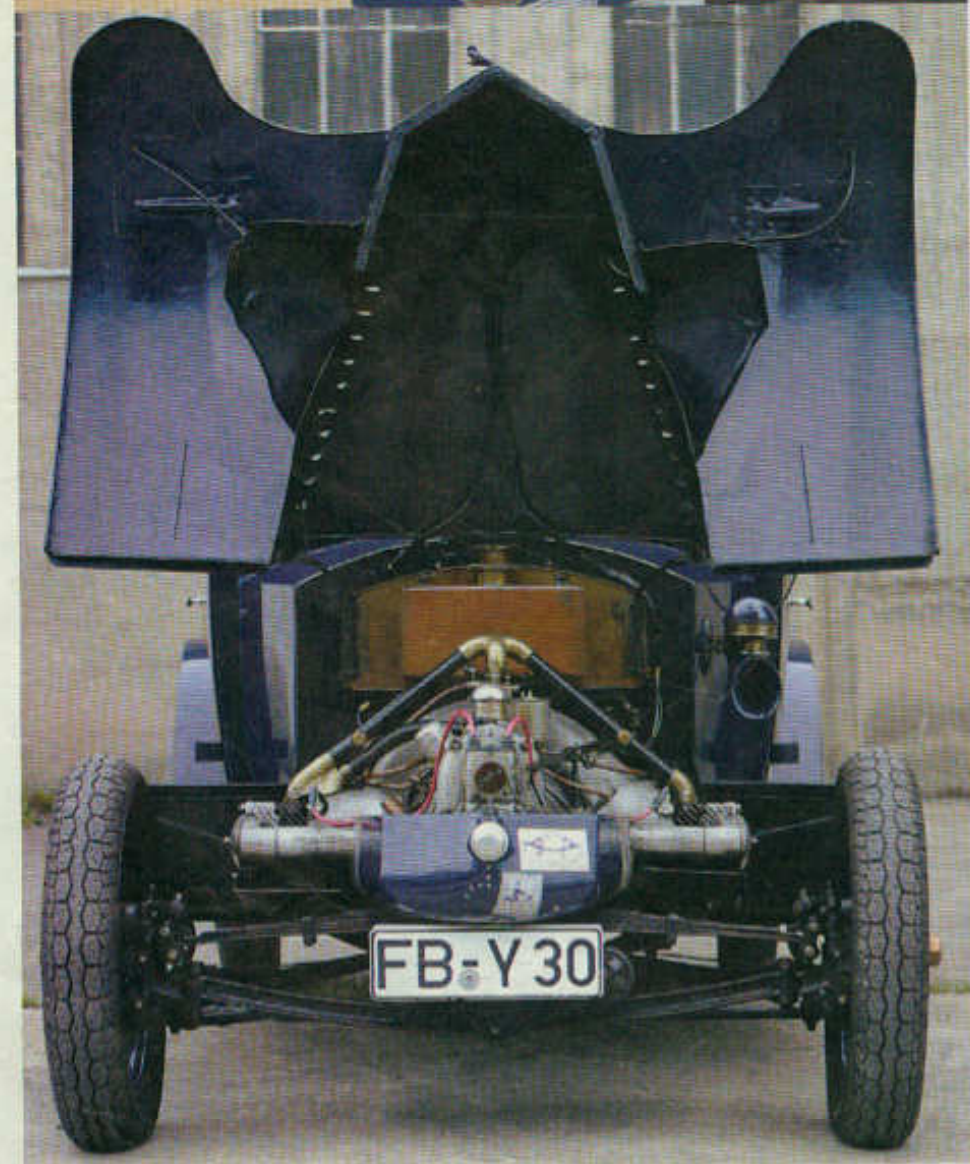
Ackermann hatte tatsächlich ein kleines Stück Automobilgeschichte aufgefischt. Zwischen den Kriegen war es nämlich üblich, saftige Einfuhrzölle zu erheben, um die nationale Industrieproduktion zu schützen. Aus diesem Grund eröffneten viele Hersteller Zweigwerke im Ausland oder kauften sich bei einheimischen Herstellern ein. Aus dieser Zeit rührt das Engagement von General Motors bei Opel und die Gründung der deutschen Ford-Werke. Auch Tatra wünschte sich natürlich Absatz im Ausland und gründete 1925 die „Deutsche Tatra“, kurz „Detra“ in Frankfurt, wo angelieferte Einzelteile zu kompletten Fahrzeugen montiert wurden. Ab 1928 hieß das Werk Delta, was „Deutsche Lizenz Tatra Automobile“ bedeutete, wie das Typenschild sagt. „Spätestens 1933 wurde die Produktion aber eingestellt, denn zu dem Zeitpunkt begannen die Röhr-Werke in Ober-Ramstadt mit der lizenzierten Fertigung des Röhr Junior, dessen Fahrgestell und Antrieb dem T57 entsprachen“, erklärt Klaus Buschbaum, Leiter des Tatra-Registers. Von den Frankfurter Tatras sind heute noch ganze sechs Stück bekannt. Der Ackermann-Delta hatte laut Brief nur Halter in Frankfurt. Klaus Buschbaum übernahm den zweiten Wagen und recherchiert zur Zeit dieses



Bloß keine Hektik: „Tempo 50, ein schöner Sonntag, dazu ein feines Picknick – das ist Lebensqualität“, sagt der Restaurierer



Der Zweizylinder-Boxer machte anfangs keinen Mucks. Ein durchgebranntes Auslassventil hatte 1958 zur Stilllegung des Wagens geführt – „vorübergehend“



macht. Und sie sind für Anfänger, die noch nie ein Auto restauriert haben, absolut zu empfehlen“, sagt Ackermann, der die Karosserie selbstredend vom Rahmen nahm. Die große Haube ist ein gutes Beispiel für die Überschaubarkeit der Konstruktion: Sie kommt ohne Hohlräume daher und ist nur an einem simplen Scharnier befestigt. Der hölzerne Rahmen des Aufbaus war ein wenig angegriffen: An seinem unteren Rand wollte er in rund 15 Zentimeter Breite rundum ersetzt werden, und die praktisch senkrechten Streben der Windschutzscheibe waren gebrochen und zusammengeklückt. „Das Auto muss sich einmal überschlagen haben“, vermutet Ackermann daher. Die Holzarbeiten vertraute er einem Modellschreiner an, die maroden Blechpartien schweißte er selbst neu ein. Die simple Form der Bauteile machte beide Jobs überschaubar – und die Fremdarbeit bezahlbar. Motorabdeckung und Vorderkotflügel waren kerngesund, da genügte Füllern und Grundieren, ebenso wie bei den hinteren Kotflügeln.

Die seltsam aufrechte Form verdankt das Auto nicht nur der damaligen Mode, sondern auch der großzügigen Verglasung. Der Mechanismus der hinteren Scheiben gehört zu den Dingen am Auto, die Rolf Ackermann immer wieder Freude bereiten. „Sehen Sie, wie das ausfährt“, sagt er, während er kurbelt. „das ist richtig gut gemacht, einfach schön.“ Und solide dazu: Den Hebemechanismen genügte eine einfache Reinigung. Den fertigen Aufbau gab Ackermann zum Lackierer, der einen dunkelblauen RAL-Ton empfahl, der jedes Nachmischen bei kleinen Ausbesserungen überflüssig macht.

Mit der Mechanik hatte er ebenfalls Glück: „Hinterachse, Getriebe, die Stahlscheibenkupplung – ich habe alles nur aufgemacht, festgestellt dass keine Schäden vorlagen, gereinigt, neu gefettet, sonst nichts.“ Die Vorderachse buchste er neu aus und versah die vier Trommelbremsen mit neuen Belägen. Auch die mageren Sechsvolt-Elektrik brauchte nicht viel Zuwendung: „Ich musste nicht einmal den Magnet der Zündung neu wickeln.“ Der Motor allerdings rührte sich nicht. Das lag, wie sich herausstellte, an einem durchgebrannten Auslassventil. Dieser Schaden führte vermutlich zur Stilllegung des Wagens – die Abmeldebescheinigung datiert von 1958. Zutreffenderweise ist in dem Papier „vorübergehend“ angestrichen...

Ein Spezialbetrieb honte die Zylinder und schiff die neuen Ventile ein. Dort kam es dann auch zu einem folgenreichen Fehler: „Nicht jeder Motoreninstandsetzer weiß heute noch um die Besonderheiten so alter luftgekühlter Motoren. Bei meinem Motor griffen die ‚Spezialisten‘ zu den vom Maß her passenden Kolben eines wassergekühlten Motor. Dass das Tatra-Triebwerk viel heißer wird haben die Jungs aber nicht berücksichtigt. Ich hatte deshalb zunächst ständig Kolbenklemmer“, erinnert sich Ackermann an die ersten Kilometer. Gleich nach vollendeter Restaurierung im Sommer 1988 war er mit einigen Tatra-Freunden einer Einladung zu einer Rallye nach Wales gefolgt. Die war zwar schön, aber jede Nacht hockte eine Mannschaft

Die Adresse

Rolf Ackermann
Friedrich-Stoll-Str. 6
61231 Bad Nauheim



Die Form des Aufbaus folgt der Aufrichtigkeit der damals gängigen Karosseriemode – und der üppigen Verglasung. An den Hebe­mechanismen der hinteren Seitenfenster kann sich sein Besitzer immer wieder aufs Neue erfreuen: „Das ist richtig gut gemacht, einfach schön.“

um den zerlegten Motor und schliff an den Kolben herum... Ackermann: „Später hab' ich dann VW-Kolben eingebaut, vom 1500er.“ Heute arbeiten freilich noch einmal andere Teile in dem Zweizylinder: Bei einer Inspektion Anfang der Neunziger durch ein paar Spezialisten in Koprivnice, der Tatra-Heimat, wollten die Experten sich nicht recht mit den Wolfsburger Kolben anfreunden. Die Tatra-Kenner montierten russische Teile, wahrscheinlich von einem Saporoshez, die ihre Arbeit bis heute ebenso klaglos tun. Ursprünglich wollte Ackermann im Zuge dieser Teilüberholung einem seltsamen Klackern nachgehen, das der Motor entwickelt hatte. Als Ursache stellte sich dann ein harmloses Pitting der Stirnräder des Nockenwellenantriebs heraus – das Geräusch gibt's heute immer noch...

Der Motor ist ein Muster an Wartungsfreundlichkeit: Zwei runde Deckel auf dem Kurbelgehäuse gewähren Zugang zu den Pleueln, die Ventildeckel sind schnell abgenommen – da lässt sich gut arbeiten. Interessant ist auch die Schmierung: Der vordere Tank ist mit einer Taumpumpe verbunden (rechts auf dem Kurbelgehäuse), die mit jeder Umdrehung einen Ölstoß in sechs Leitungen abgibt. Diese versorgen alle wesentlichen Schmierstellen. Die Pumpe fördert das Öl aus dem Sumpf dann wieder zurück in den Tank. Man sollte allerdings tunlichst nicht vergessen, vor dem Start den Ölhahn zu öffnen...

Das alte Verdeck ging zum Sattler, der nach diesem Vorbild eine neue Dachhaut zuschnitt und auch die Innenverkleidungen mit Kunstleder bezog. Das Leder der Sitze bekam eine Ladung Lederfett, mehr nicht, und das Verdeckgestänge war mit einer Pinsellackierung zufrieden. Ackermann brachte die Räder zum Lackierer, mit dem Auftrag, sie in Wagenfarbe zu lackieren und die ursprüngliche Linierung beizubehalten: „Die sieht zwar eigenartig aus, aber so hab' ich die Felgen vorgefunden.“ Für die Bereifung verfiel er auf eine besondere Idee: „Motorradreifen der Größe 120/90-18. Für viele Betrachter sind die zwar gewöhnungsbedürftig, aber sie haben mächtig Grip“, lacht der Tatra-Mann.

Der Motor klingt im kalten Zustand zuerst ein wenig entenhaf, entwickelt aber bald sein eigenes friedliches Schnurren. Auf seinen Motorradreifen gibt sich das Auto verblüffend flink und sehr bequem dazu – ungewohnt für ein ungedämpftes Fahrwerk an Blattfedern. Ackermann schätzt freilich vor allem die Unkompliziertheit des Tatra: „Man kann das Auto ein hal-

bes Jahr stehen lassen, füllt etwas Sprit auf, und es läuft. Es ist das Zuverlässigste was man sich vorstellen kann.“ In der Tat – seit die Kolbenmalaise kuriert ist, hat der T12 nicht mehr gestreikt. Die Reisegeschwindigkeit liegt bei entspannten 50 km/h: „Sonntagmorgens losgefahren,

ein Picknick oder im Café eingekehrt – das ist Lebensqualität in einem ganz kleinen Biotop“, sagt Ackermann. Nur bergab müsse man Acht geben: „Das sind noch keine Gusstrommeln, sondern geschweißte Dosen, die dehnen sich bei hoher Beanspruchung aus, bis man keine Bremswirkung mehr hat...“

Das scheint aber so ziemlich der einzige Schönheitsfehler dieses genialen Wägelchens zu sein – und selbst der ist seiner Zeit angemessen. So unscheinbar er ist – wer ihn kennenlernt, dem wächst er ans Herz. Kein Wunder, dass der kleine Tatra von den Wienern den herzigen Spitznamen „Blechdackel“ verliehen bekam.

Text: Till Schauen

Fotos: Hans-Jürgen Herrmann



Weil einfach einfach besser ist: Rolf Ackermann schätzt die geniale Unkompliziertheit seines Tatra



Ursprünglich holte Ackermann zwei Tatra nach Hause, den einen...



...übernahm der Lötler des Tatra-Registers, Ackermann behielt...



...den zweiten. Der simple Aufbau sorgte für überschaubare Mühe...



...lediglich die vom Zylinderschleifer eingebauten Kolben machten Ärger