

Klassiek & Techniek

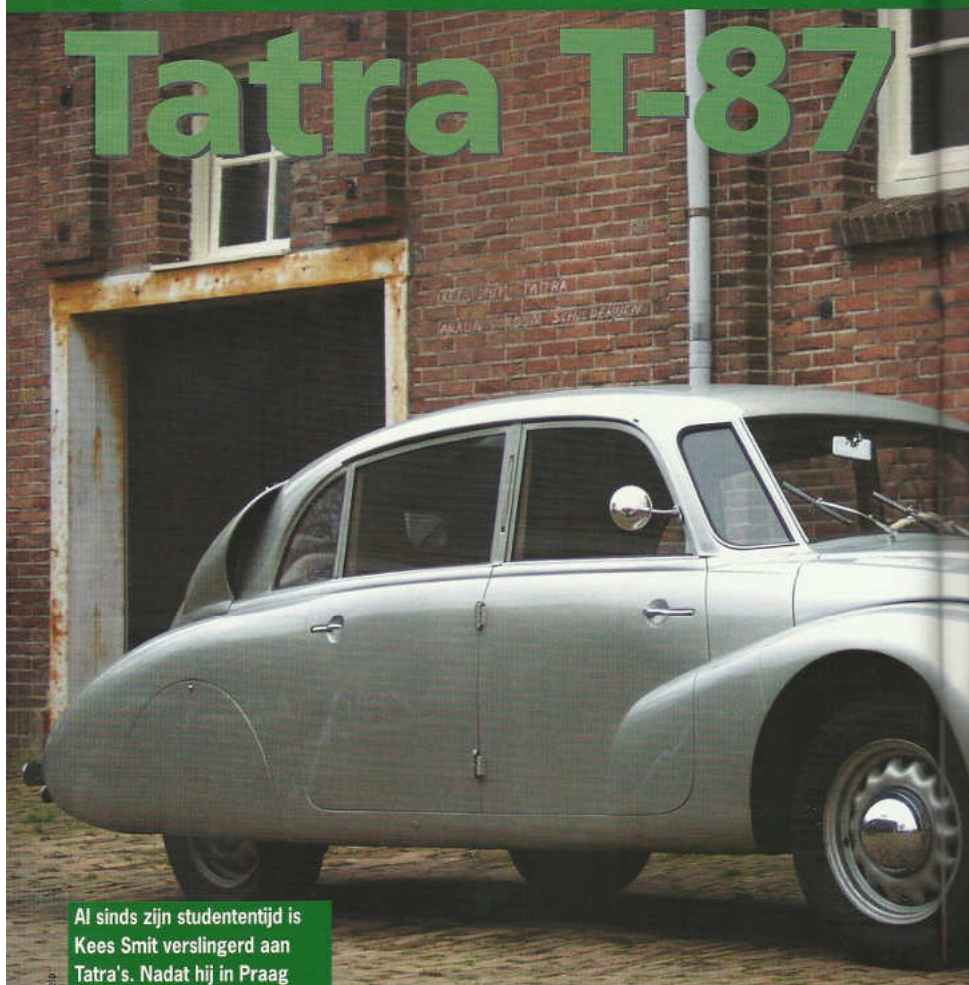
Restauratie Tatra T-87

- Roest zoeken met Jan van Egmond
- Alles over autohoezen
- Nadieselen: wat nu?
- Vehikel-verslag

Aankooptips: Ford Cortina Mk I



Tatra T-87



Al sinds zijn studententijd is Kees Smit verslingerd aan Tatra's. Nadat hij in Praag zo'n fascinerende auto zag rijden, ging het balletje rollen. Kees haalde in het verleden meerdere Tatra's naar Nederland en werkte onder meer aan de restauratie van een T-87 uit 1939. Over die fascinerende auto gaat dit artikel.

Dit móet wel een goed verhaal worden. Eentje over de smokkel van een historisch voertuig met een duister verleden, uit een strenge, ooit communistische staat waar de douane je al achter de tralies zet als je een paar witte tennissokken 'vergeet' uit te voeren. Een verhaal zo spannend als een goede thriller, zo geladen als een wrede misdaadfilm. Met in de hoofdrol: Kees Smit, oprichter en erelid van het Tatra Register Nederland.

Maar helaas. Dit verhaal komt niet uit een avonturenboek of spionageroman. Op deze pagina's leest u over een Nederlandse Tatra-liefhebber die zijn auto in een advertentiebladje vond en 'm op heel normale wijze kocht. In de Duitse stad Hannover. En hoewel Kees Smit getracht heeft de historie van zijn T-87 uit 1939 te ontrafelen, onder meer door te proberen om eerdere eigenaars op het spoor te komen en door het archief van de Tatra-fabriek uit te diepen, vond hij er helaas niets over terug. Weinig spannends, dus. Hoewel het toch een bij-

(1939)



Technische specificaties

Motor: luchtgekoelde V8, achterin
2 x bovenliggende nokkenas dubbele carburateur
blok en cil. koppen van lichtmetaal
2.958 cm³ (75 x 84 mm)
Slagvolume: 72 pk
Vermogen: vierbak, 3 en 4 gesynchroniseerd
L x b x h: 4.740 x 1.670 x 1.500 mm
Wielbasis: 2.850 mm
Gewicht: 1.370 kg
Topsnelheid: 150-160 km/u

in augustus 2000. De auto werd in de advertentie omschreven als gerepareerd en voorzien van gereviseerde techniek. Maar meer dan een slechte basisrestauratie had de fascinerende klassieker nooit ondergaan. De luchtgekoelde, 2.958 cm³ grote V8 was in 1995 gereviseerd door een Tsjechische specialist, dus daaraan hoefde inderdaad niets meer te gebeuren. In de twee rijen van vier luchtgekoelde cilinders waren nieuwe cilinderbussen gezet, de krukas was gebalanceerd en voorzien van vijf (!) nieuwe lagers, er werden acht nieuwe zuigers geplaatst en de cilinderkoppen, met beide een bovenliggende (!) nokkenas en hangende kleppen, waren geheel gereviseerd. Maar het werk dat aan de carrosserie uitgevoerd was, kon de kwalificatie 'dramatisch' nauwelijks overtreffen. Wat bleek na aanschaf: de body was licht getordeerd, iets

De reflector van de centrale koplamp kan elektromagnetisch versteld worden, zodat de schijnwerper als breedstraler en als verstraler gebruikt kan worden.

zonder voorval is dat er een Tatra T-87 in een advertentie te koop wordt aangeboden. Van dit type zijn er tussen 1937 en 1950 namelijk niet meer dan 3.023 gebouwd. En terzijde: het exporteren van een auto uit Tsjechië was vroeger nog gemakkelijker dan tegenwoordig, zo heeft Kees ervaren toen hij in 1983 een Tatra T-603 uit dit voormalige Oostblokland haalde. Daarmee kon hij destijds zonder veel omhaal en oponthoud de grens oversteken. Weer niet spannend. En dat wordt het ook niet meer, want voor wie in de toekomst in

Tsjechië wil gaan winkelen, staan per 1 mei de Tsjechische deuren wagenwijd open. Vanaf die datum maakt het land namelijk deel uit van de Europese Unie en wordt de export van een leuke klassieker (of wat dan ook) helemaal simpel. Vruchtje opladen en non-stop naar Nederland karren!

Slechte basisrestauratie
Kees Smit kocht zijn Tatra T-87





De rugvin van de Tatra T-87 moet de stabiliteit in rechte lijn verbeteren. Het is echter de vraag of de vin, door zijn relatief bescheiden formaat, daadwerkelijk effect heeft.

Internationale Tatra Rally 2004

Op vrijdag 21 mei en zaterdag 22 mei wordt vanaf Hotel de Witte Brug in Lekkerkerk een internationale Tatra-rally gehouden. De rit leidt gedurende deze twee dagen dwars door de Krimpenerwaard en de Lopikerwaard. Zo'n vijftig Tatra's, afkomstig uit zeker acht landen, zullen aan de rally deelnemen. Voor meer inlichtingen: www.tatraworld.nl/TRN_Home.htm

wat tijdens de eerdere restauratiepoging nooit opgemerkt was. Ook kwam boven water dat de Tatra ooit betrokken geweest was bij een stevige aanrijding: de vooras stond iets scheef onder de auto. De dorpels en de grote motorkap waren erg slecht, waardoor de stroomlijnvorm van de auto niet goed meer tot zijn recht kwam. En dat is bij zo'n aalgladde Tatra net zo ongewenst als een windhoos tijdens een badmintontoernooi, want zo'n carrosserie moet écht superstrak zijn. Anders springt de kleinste oneffenheid gelijk in het oog. Bovendien was de auto niet compleet. Zaken als de instrumenten, de brandstoftank, de originele wielen, de koplampingen en -glazen en de ramen ontbraken allemaal. Maar Kees ging op zoek en vond

alles wat hij nodig had. Voor onderdelen ging hij drie keer per jaar naar Tsjecho. Daar had hij door de jaren heen genoeg contacten opgebouwd om de juiste weg naar de benodigde attributen te vinden. Nu had Kees wel een auto, maar met de restauratie kon hij opnieuw beginnen. Daarvoor nam hij een specialist in Tsjecho in de arm, die in het verleden al diverse T-87's gerestaureerd had en dus over de benodigde kennis beschikte. Het bedrijf zou de gehele restauratie onder de hoede nemen, maar benaderde de restauratie toch vanuit een iets ander oogpunt dan Kees, die absolute perfectie eiste. Gedurende het verloop van de restauratie stapte hij regelmatig bij het bedrijf binnen, om de stand van zaken op te nemen. Vaak werd

met een hoop bombarie medegedeeld dat Kees' maatstaven onmogelijk waren, maar uiteindelijk wisten de Tsjechische restaurateurs wel degelijk naar het vereiste kwaliteitsniveau toe te werken. En dus kwam het met de restauratie goed.

Ambachtelijk

Naast het richten van de carrosserie, moest er heel wat roestig plaatwerk vervangen worden. De bodem (centraal door de auto loopt een Y-vormige ruggengraat, dat deel uitmaakt van de zelfdragende carrosserie), werd in zijn geheel vernieuwd met nieuwe plaat, waarin op ambachtelijke wijze een verstevigingsprofiel geklopt was. Beide dorpels werden vervangen, inclusief de platen die over de voorste deurstijlen lopen. Zowel in de voor- als in de achterwand van de cabine kwamen grote stukken nieuwe plaat, in de portieren werden nieuwe houten frames gezet, aan de randen van de achterspatborden en de deksels die daarop gemonteerd zitten zat laswerk, het schuifdak moest gericht worden en noem maar op. We ver-



Pendelassen en een V8 die nog achter de achteras ligt? Daarmee wil je de grenzen van de wielgeleiding liever niet overschrijden... De passagiers zitten met z'n allen tussen beide assen, achter de achterbank is ruimte voor bagage.



Restauratie

De luchtgekoelde V8-motor is geheel uitgetrokken uit lichtmetaal en beschikt over twee bovenliggende nokkenassen. Uit het slagvolume van 2.958 cm³ komt niet meer dan 75 pk, wat desondanks goed is voor een topsnelheid van 160 km/u.

in Nederland. Om de biezen die in de portierbekleding zitten in de juiste vorm te krijgen, werden speciale mallen gemaakt. Op de vloer van de auto ligt een soort van projectapijt.

Mengsmering

telden u toch dat de auto als 'gerestaureerd' te koop werd aangeboden? Tja... Hoewel Kees zo veel mogelijk strikte originaliteit nastreefde, bekeek hij het bij de lak vooral van een praktische kant. Er werd gekozen voor grijs metallic, een kleur die ook op de oorspronkelijke kleurenkaart van Tatra stond. Voor de samenstelling van de lak werd een recept uit de keuken van Mercedes-Benz gebruikt. De 'moderne' kleur die de T-87 nu draagt komt echter heel goed overeen met de originele Tatra-tint. Door juist een lakmengsel toe te passen waarvan de samenstelling niet opnieuw uitgevonden hoeft te worden, kunnen beschadigingen, mochten die ooit voorkomen, gemakkelijk hersteld worden. Bij de auto was geen glaswerk meer, dus

dat moest opnieuw gemaakt worden. Gelukkig zitten er in het glas geen lastige bollingen, zodat namaak weinig problemen opleverde. Gewoon in het juiste formaat laten snijden en het vlakke (gelaagde) glas op de plek zetten: klaar. De wielen zaten ook niet meer bij de auto, maar Kees wist ze toch "ergens te versieren". Hetzelfde geldt voor de instrumenten, zij het dat die wel aangepast moesten worden om bij het bouwjaar van de auto te passen. Voor korte tijd werden de klokken van de Tatra T-87 namelijk met zwarte wijzerplaten gemaakt. En dus wilde Kees zwarte wijzerplaten in de klokken van zijn T-87, zoals het zou moeten. Voor de bekleding van de voorstoelen (met verstelbare rugleuningen) en de achterbank kocht Kees het rode leer

Zoals reeds gemeld hoefde er aan de motor niks meer te gebeuren, want die was inmiddels gereviseerd. Toch nam Kees contact op met de specialist die de aluminium V8 destijds onder handen genomen had, om te vragen naar het wat en hoe van de revisie. Als advies kreeg Kees te horen om de eerste 8.000 km met mengsmering te rijden, zodat de motor bovenin wat vetter bleef en alle onderdelen goed en zonder overmatige slijtage op elkaar in konden draaien. Daarnaast werd een oliepompe met een wat grotere capaciteit gemonteerd. Aan de versnellingsbak was nog niet gewerkt, dus die ging uit elkaar om alle tandwielen te kunnen vervangen door nieuwe exemplaren.

Verder werden de tandheugelbesturing gereviseerd, kwam er een vervanger voor het oude, gebroken stuurwiel en kreeg de auto nieuwe remmen aangemeten. Eigenlijk zouden de vier remtrommels nog eens opnieuw afgedraaid moeten worden, want tijdens

Billen waar Jennifer Lopez jaloers op moet zijn... Door de louvres in de enorme motorkap en een klein ruitje in de wand tussen cabine en motorruim heeft de bestuurder nog nét zicht op wat op er zich achter de Tatra afspeelt. Maar echt optimaal is het uitzicht niet...



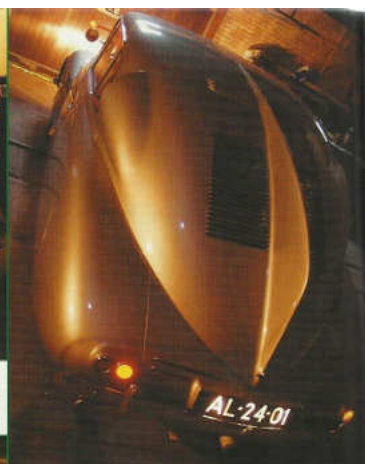


Wil de hoofdredacteur ook wel in zijn garage hebben staan...

Mag eigenlijk niet, maar is wel erg mooi: de kentekenplaat met licht-doorlatende belettering.



In deze T-87 uit 1939 horen instrumenten met zwarte wijzerplaten te zitten, dus werden speciaal voor deze auto nieuwe wijzerplaten gemaakt.



Interessante websites

- ✕ Tatra World - Internationale Tatra Klassieker Nieuwskrant, www.tatraworld.nl
- ✕ International Streamlined Tatra Site, www.tatra.demon.nl
- ✕ Tatrafabriek, www.tatra.cz

het gieten is er iets niet helemaal goed gegaan, waardoor er tijdens het remmen een onregelmatigheid voelbaar is. Voor liggen overdwars twee bladveren de geleiding van de voorwielen te verzorgen. Achter, aan beide uiteinden van het Y-vormige chassis (waartussen de versnellingsbak hangt, met daarachter nog de V8), zijn half-elliptische bladveren verantwoordelijk voor de geleiding van de pendelassen. En voor het dragen van tweederde van het totale wagengewicht à bijna 1.400 kilo. Alles werd vanzelfsprekend weer in nieuwstaat gebracht en goed werkend gemaakt. In de herfst van 2001 kreeg Kees het bericht dat zijn auto grotendeels klaar was. In verband met mogelijke sneeuw, werd tot na de winter gewacht met het ophalen van de auto, waarna thuis de laatste details in orde werden gemaakt. Bij de kentekenkeuring

Kees Smit is Tatra-liefhebber in hart en nieren. Momenteel werkt hij aan de restauratie van een T-77. Van dat type zijn wereldwijd slechts nog vijf exemplaren bekend.



kwamen geen problemen naar boven, al gaf de afstelling van de koplampen toch wat moeilijkheden. Op de reflector van de centrale schijnwerper zit een elektromagnetische hoogterestelling, waarmee de lamp naar keuze als een breedstraler of als een verstraler te gebruiken is. Een andere opmerking kwam op conto van de verlichting voor de kentekenplaat op de gevulde Tatra-billen. Met de voorgeschreven massieve platen heeft die verlichting geen effect, want de lamp zit achter het nummerbord en werkt dus alleen in combinatie met 'transparante' belettering. Normaal rijdt Kees met een gewone, verlichte kentekenplaat, maar voor bijzondere feestdagen kan hij het niet nalaten om de transparante plaat te monteren. Maar in september 2002 was het zover: de Tatra T-87 van Kees Smit kreeg zijn Nederlandse paspoort.

Onvoorstelbaar

Een sensationele verschijning, dat is de Tatra T-87 anno 2004 nog altijd. Realiseer je dat Kees Smit's auto de eerbiedwaardige leeftijd van 65 jaar (bijna) heeft bereikt, en bedenk dan wat Tatra's Type 87 bij zijn eerste publieke optreden in 1937 teweeg gebracht moet hebben. Onvoorstelbaar. En niet alleen qua vormgeving was de Tatra T-87 haast buitenaards, want de auto liep ook in technisch opzicht ver op de tijd vooruit. We noemden de belangrijkste aspecten al: de semi-zelfdragende carrosserie, de geheel uit lichtmetaal opgetrokken, luchtgekoelde V8-motor met twee bovenliggende nokkenassen en de onafhankelijke ophanging van de wielen. Overigens: was de T-87 niet Tatra's eerste stroomlijn-auto, want die eer ging naar de T-77 uit 1934. Dat model liet echter nog een stalen chassis zien waarop een houten carrosseriegeraamte was gezet. Bij de eerste T-77 zat het stuur in het midden van de auto... Succesvol waren Tatra's eerste stroomlijn-auto's echter niet. Van de T-77 werden niet meer dan een kleine 250 exemplaren gebouwd. En van de T-87 verschenen er niet meer dan 3.023, maar dat productie-aantal noemden we al eerder. Naast zijn T-87 mag Kees Smit zich ook de gelukkige eigenaar noemen van een Tatra T-77a. Wereldwijd zijn van dat type nog maar vijf exemplaren bekend en de moeilijkheid van het project ligt daarom een paar niveau's hoger dan bij de restauratie van de T-87. Inmiddels mag Kees zich al dik twintig jaar eigenaar van zijn T-77a noemen. En de restauratie is nog lang niet voltooid. ■

Club

✕ Tatra Register Nederland, Fred Kuipers, Palleweg 42, 2031 DC Haarlem, 023-532 8266, www.tatraworld.nl/TRN_Home.htm, e-mail: tatra.register.nl@planet.nl

Restauratie



Aangeboden als gerestaureerd en met gereviseerde motor... Dat laatste klopte wel. De carrosserie bleek bij nadere inspectie iets getordeerd te zijn.



Veel nieuw plaatwerk en dus een hoop laswerk. Voor de restauratie nam Kees Smit een Tsjechische specialist in de arm die al diverse T-87's onder handen genomen had.



Tussen de kokerbalken komt de versnellingsbak, met daarachter de V8. Boven de versnellingsbak zit een plateau waar bagage gestouwd kan worden.



Keuring bij de RDW: in één keer geslaagd. Alleen de afstelling van de koplampen vraagt nog wat aandacht, maar dat wordt ter plekke uitgevoerd. (Foto: H.J. Smit)