



TATRA

i öststatskick



Framtill finns bagagerum, bensintank, batteri och verktyg.

En fulsnygg aerodynamisk kaross med anor från 30-talet präglar Tatroplan.



Motorn bak, en luftkyld 4-cyl boxer med toppventiler, volym 1 950 cc.



TEXT & BILD HASSE CARLSSON

När man ser den här gamla Tatra-planbilen så tror man ju att den rullat i öststaterna, där gamla bilar brukar vara så här härligt slitna. Men det här är faktiskt en svensk bil.

Vi hittade den på Mantorp Park i somras, där Kuisma Hyrynkangas från Mjölby åkte omkring med den.

Tatra-plan ansågs vara en modern bil då den kom efter kriget, med 4-cylindrig luftkyld svansmotor och aerodynamisk kaross. Tatra var tidigt ute med strömlinjeform som det hette på den tiden. Redan i mitten av 30-talet byggde man liknande bilar fast då med en V8 i aktern.

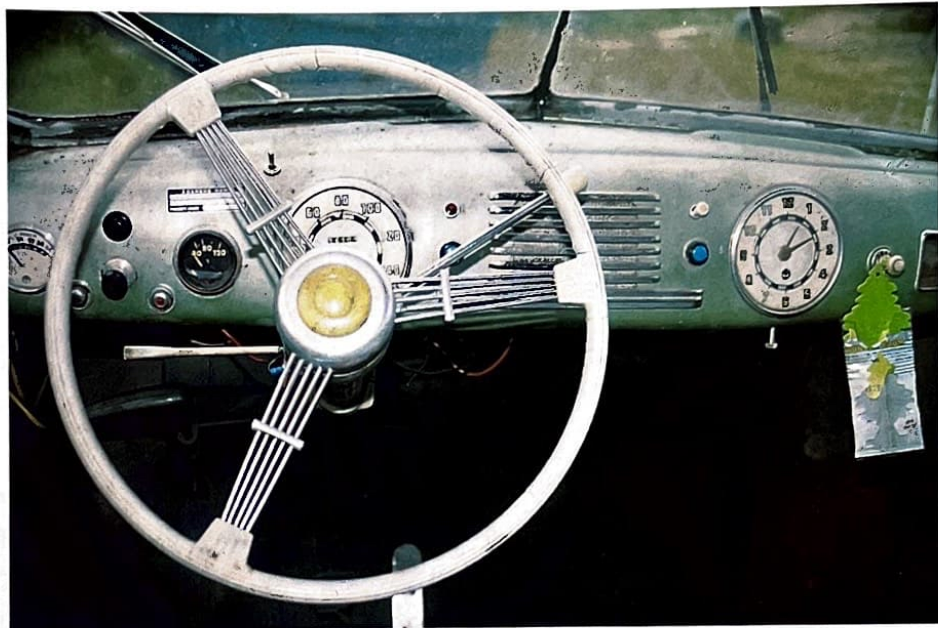
Den här Tatra-plan-modellen såldes en del i Sverige. År 1951 registrerades 106 stycken, mycket kanske beroende på den allmänna bilbristen från andra länder.

En herr Olof Olofsson i Motala köpte sig denna bil för det ganska höga priset av 13.300 kronor. Pengar till köpet fick han från sina uppfinningar med bl a transistorradio.

Han fick som sagt en modern bil för sin tid, med 12 volt elsystem, 4-växlad växellåda, elektriska vindrutetorkare och 4-cylindrig boxer motor. Bilen har till dags dato rullat c:a 50 000 mil!

Motorn har dock endast varit med i 4 000 mil, den fick bytas. Toppfarten skulle vara hela 160 km/timmen, men den är det nog svårt att komma upp till idag i alla fall...

Kuisma fick tips om bilen och köpte den i -93. Den var avställd vid köpet men besiktades, och det enda som krävdes var byte av hjullager och lagning av lite rost samt att bakvagnsupphängningen var lös.



Instrument och ratt, i ett härligt slitet bruksskick.

BAKGRUND TILL MÄRKET

Tatraverken i Kopřivnice bildades 1923 som en fortsättning på märket Nesseldorf. Konstruktör till den första Tatrabilen var Hans Ledwinka som återvände från Steyr i Österrike. Bilen blev en av bilhistoriens verkliga klassiker, med en luftkyld 2-cylindrig boxer motor på 1 056 cc och 12 hästar, centralrörsram och pendelaxlar.

Nästa viktiga utveckling var Tatra modell 57 som kom 1932. Den hade också centralrörsram, pendelaxlar och luftkyld 4-cylindrig motor.

Ledwinka och Tatra skulle göra bilhistoria igen med modell 77 från 1934. Dess täckta kaross var byggd efter strikt aerodynamiska principer. En centralram delades, hade samma tekniska lösning men motorn var mindre, endast på 2 960 cc. Samma år kom Tatra modell 97 med samma kaross men med 4-cylindrig motor. Fram till 1941 byggdes endast en modell p g a den tyska okupationen av Tjeckoslovakien.

År 1945 övertogs Tatrafabriken av staten och man tillverkade den frontmotorförsedda 57B samt 87 med svansmotor. De ersattes 1948 av en enda modell: Tatra-plan, med svansmotor som den på bilderna. Den tillverkades till 1954. Därefter kom en treårsperiod utan någon personbiltillverkning. År 1957 visades den helt nya Tatra 603, som åter hade en luftkyld V8, nu på 2 472 cc.



En Tatra-plan kan vevas igång om det skulle vara nödvändigt.