



TATRA 600

- Suomeen lienee tuotu näitä autoja suhteessa paljon enemmän kuin muihin länsimaihin.
- Auto sai kuitenkin Suomessa nopean huomion. Ne olivat talvella kylmiä ja oikuttelevia.
- Vielä 1960 -luvulla Tatraplan aihioita löytyi "vie-pois-vitosella" -hintaan harvase paikasta.
- On vahinko, että tälle toisaalta äärimmäisen kiehtovalle autolle löytyy ymmärtämystä vasta nyt — monta romukuormaa liian myöhään.
- Nykyisen Itävallassa asuva ystävämme Peter Homola selvittää seuraavassa tämän erikoisen auton taustaa.

Tsekkoslovakialainen Tatra-autotehdas kuuluu Euroopan vanhimpiin. Silloinen Nesseldorfer Waggonfabrik AG. tuotti ensimmäiset autonsa jo 1897. Tuolloin elettiin vielä Itävalta-Unkarin aikaa.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen muuttuivat tämän tehtaan autot Tatra-nimisiksi. 1930-luvun Tatra-autoille leimaa-antavaa oli tekninen ennakkoluulottomuus. Ilmajäähdytys ja hyvin rohkeasti tulevaisuuteen tähtäävä aero-

dynaaminen (virtaviivainen) muotoilu.

Vuonna 1934 ensiesiteltä Tatra Typ 77 lienee ollut maailman ensimmäinen sarjatuotettu aerodynaamisesti muotoiltu henkilöauto. Olihan mm Chrysler Airflow-tyypeissä myös aerodynaamista linjakkuutta, mutta Tatra 77:ssä aerodynaamisuus oli reippaasti pidemmälle vietyä.

Tänään tuottavat Tatra-tehtaat Koprivincessä ennenkaikkea omaleimaisia kuorma-autoja. Tsekkoslo-

vakian edustusautoa, Tatra 613 henkilöautoa, valmistetaan kuorma-autojen rinnalla hyvin pieninä sarjoina. Niissä on taakse sijoitettu ilmajäähdytteinen V8 moottori ja italialaisen Vignale-korimuotoilijan linjoittama kori.

Tatra tehtaat sosialisoidaan

Oitis toisen maailmansodan jälkeen ryhtyi Suomen Koneliike Oy Helkama tuottamaan maahan Skoda ja Tatra-autoja. Isoja — "aitoja" — Tatra-henkilöautoja tuotiin kaksi yksilöä, jotka molemmat on romutettu. Tatraplania eli Tatra 600 tyyppiä tuotiin ilmeisesti jokunen satakin autoa.

Eräs selitys Tatra-autojen varhaiseen maahan-tuontiin löytynee siitä, että nämä ns Ringshofer Tatra-Werke tehtaat säilyivät so-

dassa kuin ihmeen kaupalla lähes vaurioitumattomina. Tsekkoslovakian valankumous 1946 johti mm maan autoteollisuuden kansallistamiseen, valtio omi siten myös Tatra-tehtaat itselleen.

Tuotanto käynnistettiin sotia edeltäneillä malleilla 576 ja 87. Teollisuusministeriö päätti kuitenkin, että Tatra-tehdas kehittäisi läpikotaisin uuden, 1,5 litran moottorilla varustetun henkilöauton. Näin käynnistyi Tatra 600:n eli Tatraplanin suunnittelu.

Alussa eräät asiantuntijatahot vaativat sotia edeltäneen Tatra-konstruktion modernisoimista, mutta pian todettiin viisaammaksi aloittaa kaikki alusta.

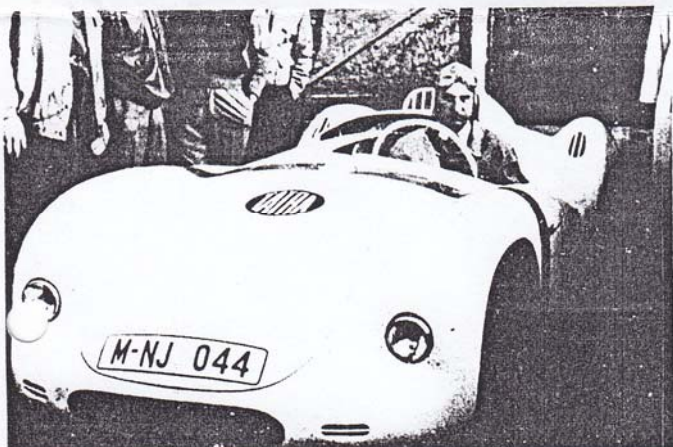
Jo vuodeksi 1947 tavoiteltiin 2104 Tatraplanin valmistumista. Tavoite oli kuitenkin liian kireä. Myös materiaalien saantivaikeudet ja ensimmäisen



Kosti Sutinen Ulmajarjusta osti kuvamme Tatra 600 Tatrapijan yksilön keväällä 1982. Mielenkiinto tähän valkeaan merkkiin on Suomessakin nousmassa.



ORIGINAL
TATRAPIJA



Tatra 602 Tatrapijan Sport, ratis-
sa Bruno Sojka.

Tatra 600 Brnon kilparadalla.
Huomaa lisävarusteesi eteen,
maskin taakse, asennettu öljyn-
lauhdutin.



Alnoa lajissaan on tämä So-
doma-koritehtaan käsityönä
valmistama Tatrapijan Cabri-
olet.

prototyypin tuhoutuminen
tulipalossa viivästyttivät
tuotantovaiheeseen pää-
syä.

Syksyllä 1947 valmistu
viisi prototyyppiä. Niissä
oli korjailtu jo 25.3.47 en-
simmäiset koeajonsa aja-
neen esi-prototyypin vir-
heitä.

Tatran esittelyssä ei to-
dellakaan aikailtu. Jo syk-
syn 1947 autonäyttelyissä
Tatra 600 — alkuaan Tatra
107:nä tunnettu — esi-
teltiin suurelle yleisölle.
Tsekeillä oli ilmeinen kiire
työntyä maailmanmarkki-
noille ennen muiden mai-
den — lähinnä kai Saksan
— raunioista nousevaa au-
toteollisuutta.

Sarjatuotantoon ei kui-
tenkaan uskaltauduttu, au-
tosta paljastui siksi paljon
erilaisia lapsuusvikoja. En-
simmäinen sarjatuotanto-
Tatra työnty tehdashallista
ulos vasta juhannukseksi
1948.

Alkuperäisissä Tatra-tehtaissa ei kuitenkaan ehdit-
ty valmistaa kuin (1948—

Kaikinpuolinen kummajainen

Tatrapijan herätti kaikkialla miltei rajatonta huomioita. Auton virtaviivaisuus oli niin poikkeuksellisen voimakas tunnuspiirre, että vanhat mummelitkin erottivat sen muusta automassasta.

Kori oli kuusi-ikkunainen ("six light"), tuulilasi kaksiosainen, ajovalot lokasuojien kärjissä. Itsekan-
tavan korin tukena oli vahva keskuspalkki hiukan VW Kuplan tapaan.

Moottori oli ilmajäähdytteinen 2,0 litran nelisy-
linterinen voimanlähde, jossa nokka-akseli oli sylinteriryhmän keskellä. Edessä oli kaksi poikittaisjous-
ta, takana heiluriakselit pitkittäisin tukivarsin ja vääntösauvajousin.

Moottorin teho oli 52 hv
käyntinopeudella 4000 k/
min. Neliportainen vaihteisto ei ollut liikeradoiltaan erityisen selvä. Huip-
punopeus kipusi hyvin arvostettuun lukemaan —
peräti 130 km/h.

Auton akseliväli oli
2 700 mm ja auton kokoi-
naispituus 4 540 mm.

Tatraplan diesel

Tehtaan suunnittelijoilla riitti rohkeutta. Kokeiltiin jopa kolmea dieselmoottorilla varustettua Tatraplan-muunnosta. Kokeiluohjelmaan sisältyi myös kaksiovinen malli, sekä Tatraplan cabriolet, jonka korin oli muotoillut ja valmistanut kuuluisa korimuotoilija Sodomka. Erikoismuunnosten listaa paisuttavat vielä Tatraplan Monte Carlo, Tatra 201 tyyppinä tunnettu Tatraplan pickup, monet ambulanssi-, paketti- yms. koeautosarjat.

Vuoden 1949 "Österreichischer Alpenfahrt" ajoissa Tatraplan autot sijoittuivat 1–4 sijoille. Erityisesti ralleja varten kehitettiin Tatraplan Spoert tyyppitunnuksin 602. Tämän terästäty Tatraplanin moottorin teho oli 83 hv käyntinopeudella 4000 k/min.

Jo 1952 koeajettiin Tatraplan prototyyppiä, johon oli ympätty ilmajäähdytteinen V8. Sen tyyppitunnus oli 603 ja moottorin iskutilaivuuksia oli 2 545 ksm. Auttoa vaivasi kuitenkin sama, mikä aikoinaan Auto-Unionin kilpa-autoja: se oli pahasti takapainoinen. Kesäkuun 30 päivänä 1951 Bruno Soija-niminen, Tatraa ajava kilpa-autoilija, syöksyi Tatroineen eräässä kilpatilanteessa radalta menettään henkensä. Toinen Tatra 602 Sport -yksilö syyti vuorostaan eräässä nopeusennätyskokeessa tuleen ja tuhoutui osaksi. Auton alusta on taltioitu tehtaan tuotemuseoon.

Yllätyksellisistä ajo-ominaisuuksistaan huolimatta Tatraplanilla oli paljon uskollisia ystäviä. Suurin osa vientiin myydyistä autoista meni luonnollisesti muihin itäblokin maihin. Joitakin eria toimitettiin myös Kanadaan, Egyptiin ja jopa Kiinaan. Suomi lienee ollut länsiostajista suurin.

Tšekkoslovakiassa toimii tänään peräti 16 alueellista Tatra Veteran Car Clubia, Tatra-merkkikerhoa. Näillä on yhteinen merkkilehti, yhteiset kokoontumiset, ajot yms. Lähinnä tuorein tieto kertoo, että näihin merkkikerhoihin kuuluu 186 Tatra-auton omis-

tajaa. Ainoa Tatra-kerho länsimaissa toimii Itävallassa.

Peter Homola
Itävalta

Tatraplan Suomessa

Tullessaan Suomeen joskus 1950-luvun alussa Tatraplanit kohauttivat suomalaisia autokansaa olon takaa. Auto oli aikansa kiistaton sensaatio. Se sai komeimmatkin 1930-luvun laatuautot vaikuttamaan Mummo-Ankan aikaisilta.

Yllättävän moni taksimieskin luopui luotettavasta, mutta laiskanlohnusta Chevroletistään nauttiakseen Tatraplanin hurmasta. Kukaan ei moittinut Tatraplania laiskaksi.

Mutta tulokas oli meluisa, ja ennenkaikkea kylmä. Laatuheikkoudet himmensivät nopeasti auton uutuushehkua. Käyttöautona se oli useimmille pettymys.

Mutta heitäkin löytyy, joilla on Tatraplanista pelkkää hyvää muistisaan. Eräs heistä on Erkki Vuorio, (90-75831) entinen Tatraplan-myyjä. Toinen on esim. Onni Hakulinen Järvikylästä, 918-78240, jolla lienee Suomen ainoa (?) katsastettu Tatraplan.

Suomen Koneliike Oy Helkama Oy:ssä toimii yhä monia Tatraplanin aikaisia toimihenkilöitä, mm huoltopäällikkö Kauko Kallio 90-673061.

Huomispäivän auto jo tänään täällä!

Nº 910!



Epäonnistunut kuva! Ei ole niin matala!

MAANTEITTEMME KUNTO VAATII VAHVAN AUTON

Karpaattien vuoriston huippu, kuuluisat Tatra-vuoret, ovat antaneet nimen tšekkoslovakialaisille TATRAPLAN-autoille, jotka ovat valmistetut juuri vaikeakulkuista vuoristomaastoa varten, kestämään nousut jyrkille rinteille ja joustamaan pehmeästi laskuissa. Suomalaiset pahimmatkin mäet ja töyryt Tatraplan nielaisee leikiten.

Todella hieno vaunu m.m. panna kaikki moottori, ts. länti moottori kuten lentokone! Ilmajäähdytys! Syö vähän - pansaa!

Ensimmäiset

vuoden 1952

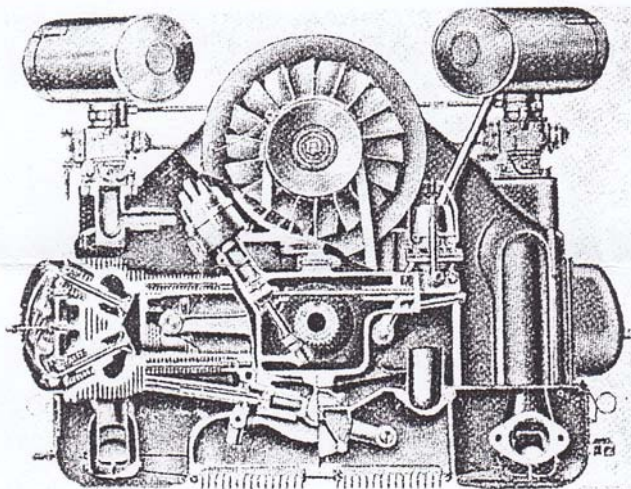
TATRAPLAN

autot saapuneet!



HELSINKI — LASIPALATSI — PUH. 681 701.

Huomispäivän auto jo tänään täällä!



Tatraplan moottori

Tatra 600 Tatraplan kuvattuna ao. merkkikerhon kokouksessa kesällä 1981. Omistaja Paul Nussbauer, Zug, Sveitsi. Dipl.ins. Germain Steichen Luxemburgista on entisöinyt kak-

si samanlaista Tatraplan-yksilöä täsmälleen samaan kuntoon, väriä myöten. Erikoista autoissa on kaksiväritys, yläosa sammaleen vihreä, alaosa hopea.

