



Tjeckiska Tatra nu i Sverige

Det är långt ifrån varje dag som ett nytt lastbilmärke klättrar in på den tuffa svenska marknaden. Men nu vill tjeckiska Tatra ha del av kladdkakan.

TEXT: BOSSE NORVINGE **FOTO:** TATRA

Tatra, med anor tillbaka till slutet av 1800-talet har faktiskt tidigare funnits i Sverige. Men det var på 60-talet. Nu görs ett nytt försök att väcka intresset för robusthet och terrängegenskaper före den senaste tekniken. Generalagent för Tatra i Sverige blir Cordestam Maskin AB i Bjästa, strax söder om Örnsköldsvik. Ett företag som sedan 15 år tillbaka bland annat är generalagent för den sydafrikanska dumpertillverkaren Bell.

– Vi tycker det här är ett perfekt komplement till dumparna som inte lastar så mycket på allmän väg. Det här är ju ett klockrent alternativ för kunder som har mycket terrängkörning men behöver hålla sig mer på vägen, påpekar Robert Cordestam till Svensk Åkeritidning.

Svante Cordestam konstaterar att den väger sex ton mindre än vanliga midjestyrdumpar som bara lastar sex ton.

– Tatrars fyraxlingar som vi tar in lastar 14 till 17 ton på väg, beroende på påbyggnad, i terrängen 30 ton, förklarar Svante Cordestam.

Bilarna som kommer till Sverige har anpassats till svenska förhållanden:

– För att komma upp i 31 tons totalvikt måste man hålla axelavståndet 6,20 från första till sista axeln, och vi ligger på 6,22.

Öststatsfordonen har inte riktigt haft samma standard som sina västeuropeiska konkurrenter, men nu är man på god väg. Idag använder Tatra sig av DAF:s hytter, Paccar-motorer och växellådor från ZF – eller Allison om man önskar automatlåda. Det handlar helt om allhjulsdrivna fordon och axelkonfigurationerna 4x4, 6x6, 8x8, 10x10 eller 12x12.

En av detaljerna som gjort Tatra kända genom många år är pendelaxlarna tillsammans med den speciella chassi-konstruktionen:

– Den delade axeln gör att ojämnheter tas upp på ett helt annat sätt. Vänsterhjulet ligger 50 millimeter före högerhjulet så ett hjul i taget går över ojämnheter, förklarar Svante Cordestam med stor entusiasm.

Än så länge är Cordestams försiktiga kring att prata försäljningssiffror, men hoppas att med Tatra kunna öppna upp för ytterligare ett alternativ:

– Det är en kundgrupp som vi inte jobbat så mycket med tidigare, berättar Svante och förklarar vidare att de ändå har satt upp ett långsiktigt mål på en procent av marknaden, trots att det är svårt att säga något om utfallet.

– Men landets entreprenörer är väl tekniskt bevandrade och har friska idéer och får de då ett nytt verktyg i handen vet man inte vad de kan hitta på.

Svante Cordestam tar exemplet brunnsbore – som ibland behöver komma ut i terrängen med tunga kompressorer, eller skogsentreprenörer med skogskran och flistugg på lastväxlare. Områden som idag ofta hänvisas till skogsmaskin-chassin.

De första Euro 6 bilarna kommer att kunna levereras under augusti–september. Men en Tatra Phoenix demobil med Euro 5-motor som gått 4 000 mil har redan hittat en köpare.

bosse.norvinge@akeri.se