



Prototyp polokabrioletu Tatra 57 z roku 1931 bez stupaček mezi blatníky

HADIMRŠKA



Tatra 57 zvaná Hadimrška patří k ikonám naší automobilové historie. Její pestrou kariéru si připomeneme v tomto a v příštím čísle.

JAN TUČEK

Foto: archiv autora

Ve dvacátých letech zaznamenala kopřivnická automobilka výrazný úspěch s lidovými vozy Tatra 11 a 12 se vzduchem chlazeným plochým dvouválcem v předí, páteřovým rámem a zadními výkyvnými polonápravami. Jejich tvůrce Hans Ledwinka (1878 – 1967) osobitou koncepcí postupně rozšířil na škálu automobilů všech velikostí s motory chlazenými vzduchem i vodou. Na konci desetiletí však bylo zřejmé, že Tatra potřebuje lidový vůz druhé generace, výkonnější, a přitom stejně spolehlivý a hospodárný ve výrobě i provozu. Projektem s typovým označením T 57 byl pověřen jeden z protagonistů Ledwinkova týmu,

Ing. Erich Übelacker (1899 – 1977). Výsledkem byl vůz litrové třídy, představený v říjnu 1931 na pražském autosalonu. V téže době přicházela do kin filmová komedie „To neznáte Hadimršku“ s Vlastou Burianem v hlavní roli. Slovo dalo slovo a lid motoristický obdařil Tatra 57 přezdívku Hadimrška. Nová Tatra 57 převzala koncepci páteřového rámu s centrální nosnou rourou kruho-

Zavazadlový prostor na zádi, plechový „kufřík“, byl přístupný z vnitřku vozu

Sportovní roadster Tatra 57 z roku 1932 s dvířky jen na levém boku karoserie

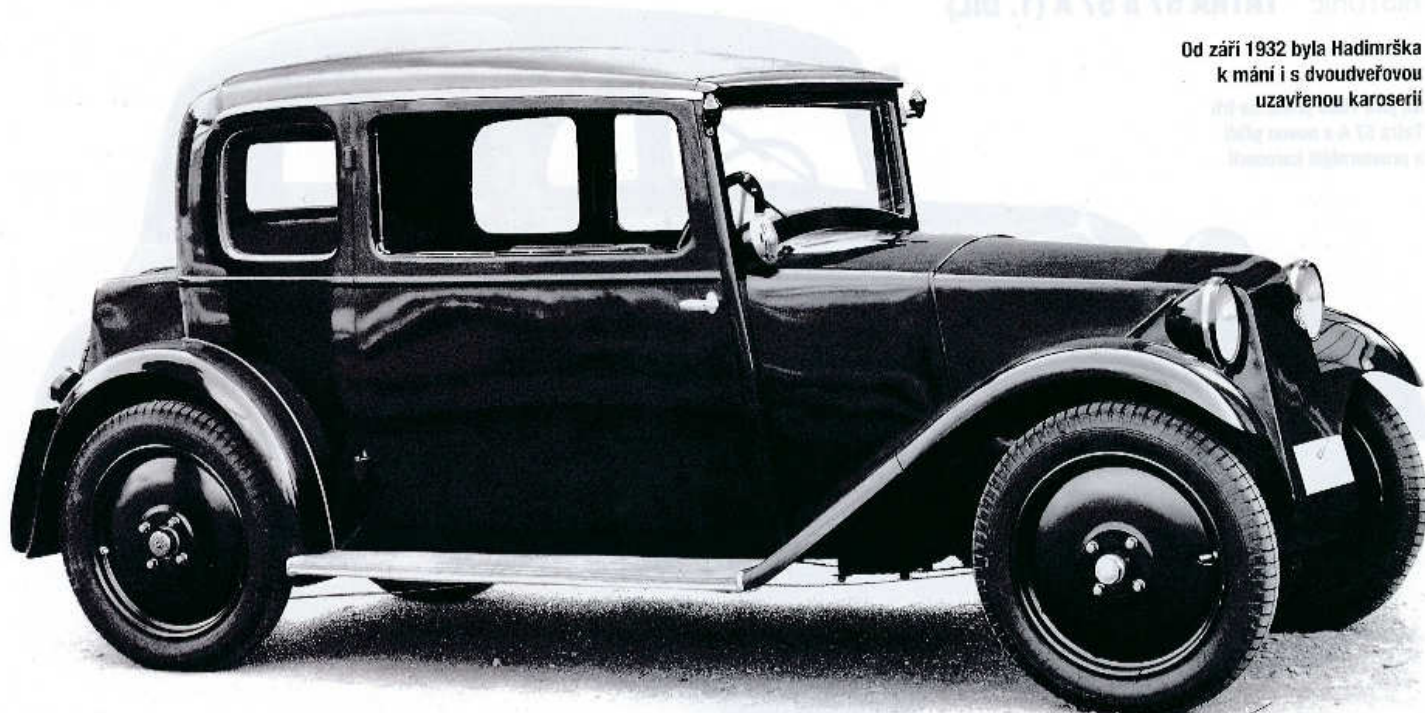
vého průřezu a výkyvnými polonápravami zadních kol odpruženými horním příčným listovým perem. Nové bylo nezávislé zavěšení předních kol na dvou nad sebou umístěných příčných listových perech, doplněných kapalinovými tlumiči.

Zcela nový byl motor, plochý čtyřválec OHV se dvěma páry protilehlých válců. Ventilátor chlazení byl nově umístěn vpředu před motorem, vzduch od něj byl hnán kanály dozadu kolem obou dvojic válců. Chlazení bylo dimenzováno tak, aby umožnilo jízdu krokem na první rychlostní stupě. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 6 V.

Připomeňme si téměř zapomenutou skutečnost, že prvních dvacet zkušebních a předváděcích vozů Tatra 57, zhotovených v létě 1931, poháněl čtyřválec s vrtáním



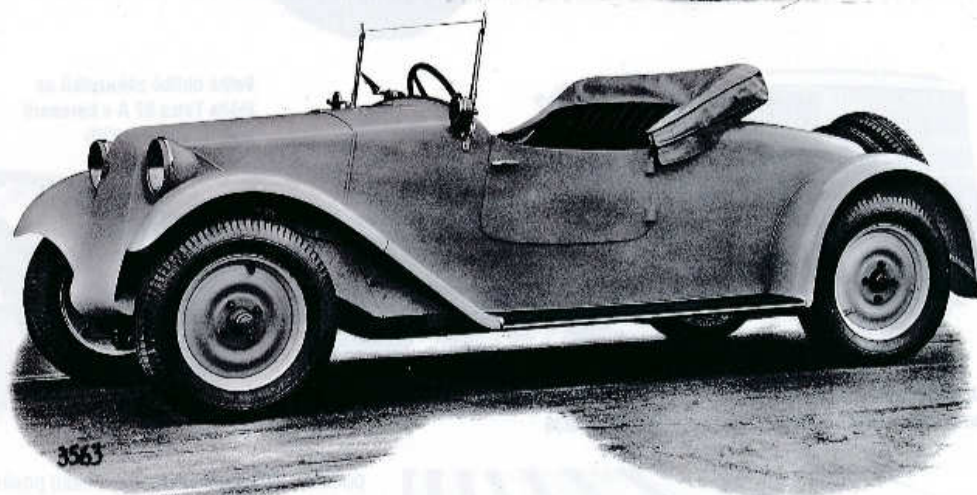
Od září 1932 byla Hadimrška k mání i s dvoudveřovou uzavřenou karoserií



65 mm a zdvihem 75 mm, tedy s objemem necelých 995 cm³ (dobová tisková zpráva i prospekt uváděly objem válců 0,9946 l) o výkonu 17 k (12,5 kW).

Pro sériovou výrobu byl nakonec zvolen čtyřválec s vrtáním zvětšeným na 70 mm a zdvihem 75 mm, který z objemu 1155 cm³ nabízel 18 k (13 kW) a spolu se čtyřstupňovou převodovkou vozu uděloval rychlost až 80 km/h při spotřebě 9 až 10 l benzínu na 100 km. Tatra 57 měla hřebenové řízení s volantem vpravo, mechanicky ovládané bubnové brzdy na všech čtyřech kolech a v prvních letech osmnáctipalcová kola obutá do pneumatik 4,50 – 18. Vpředu pod kapotou uložená palivová nádrž o objemu 25 l byla opatřena třílitrovou rezervou, již řidič uvolňoval dvoucestným kohoutem.

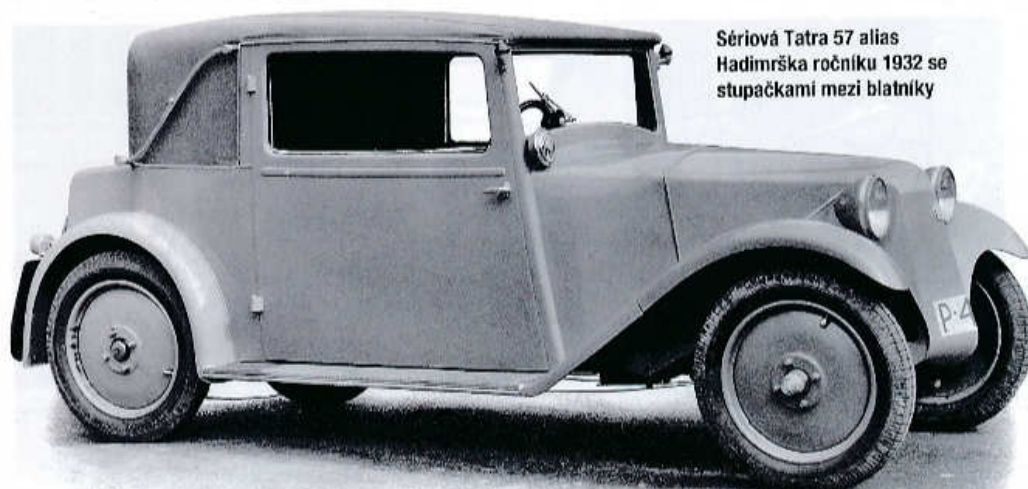
Kompletní podvozek typu 57 s rozvorem 2560 mm a rozchodem 1200 mm vpředu i vzadu vykazoval hmotnost 410 kg. Vůz karosovaný jako dvoudveřový čtyřmístný polokabriolet s pevnými rámy dveří a skládací plátěnou střechou byl dlouhý 3500 mm, široký 1450 mm a s nataženou střechou vysoký 1500 mm, připravený k jízdě vážil kolem 780 kg. Výrobce nabízel i dvoumístný otevřený vůz, sportovní roadster s krátkou plátěnou střechou, jenž měl zpočátku dvířka jen na levém boku karoserie. V roce 1932 stál 24 700 Kč, zatímco čtyřmístný polokabriolet se prodával za 26 800 Kč. Od září 1932 se prodávala i třetí karosářská verze „sedmapadesátka“, čtyřmístná dvoudveřová limuzínka s pevnou střechou, za niž zákazník zaplatil 29 700 Kč. Ve stejné cenové hladině se pohybovala i konkurenční Praga Piccolo s litrovým motorem. Na jaře 1934 dostaly vozy Tatra 57 šestnáctipalcová kola s pneumatikami 5,25 – 16 a objevily se luxusnější verze roadsteru a polokabrioletu. Do roku 1935 opustilo továrnu celkem 6 tisíc vozů Tatra 57 v původním provedení s kapotou ve tvaru žehličky.



Roadster Tatra 57 Sport na šestnáctipalcových kolech na snímku z února 1935

Na jaře 1935 byla představena omlazená Tatra 57 Hadimrška s novou prostornější karoserií zaoblených tvarů. Místo tradiční „žehličky“ dostala kapotu s lehce prohnutou maskou, tvořenou dvěma sloupci vodorovných štěrbin, a větší zaoblené přední blatníky, jejichž velká část se odklápěla spolu s kapotou.

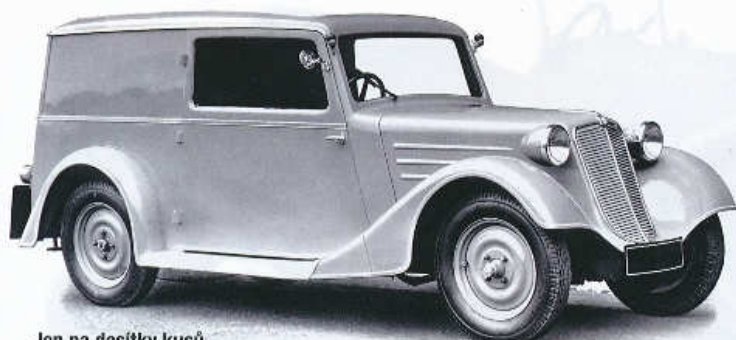
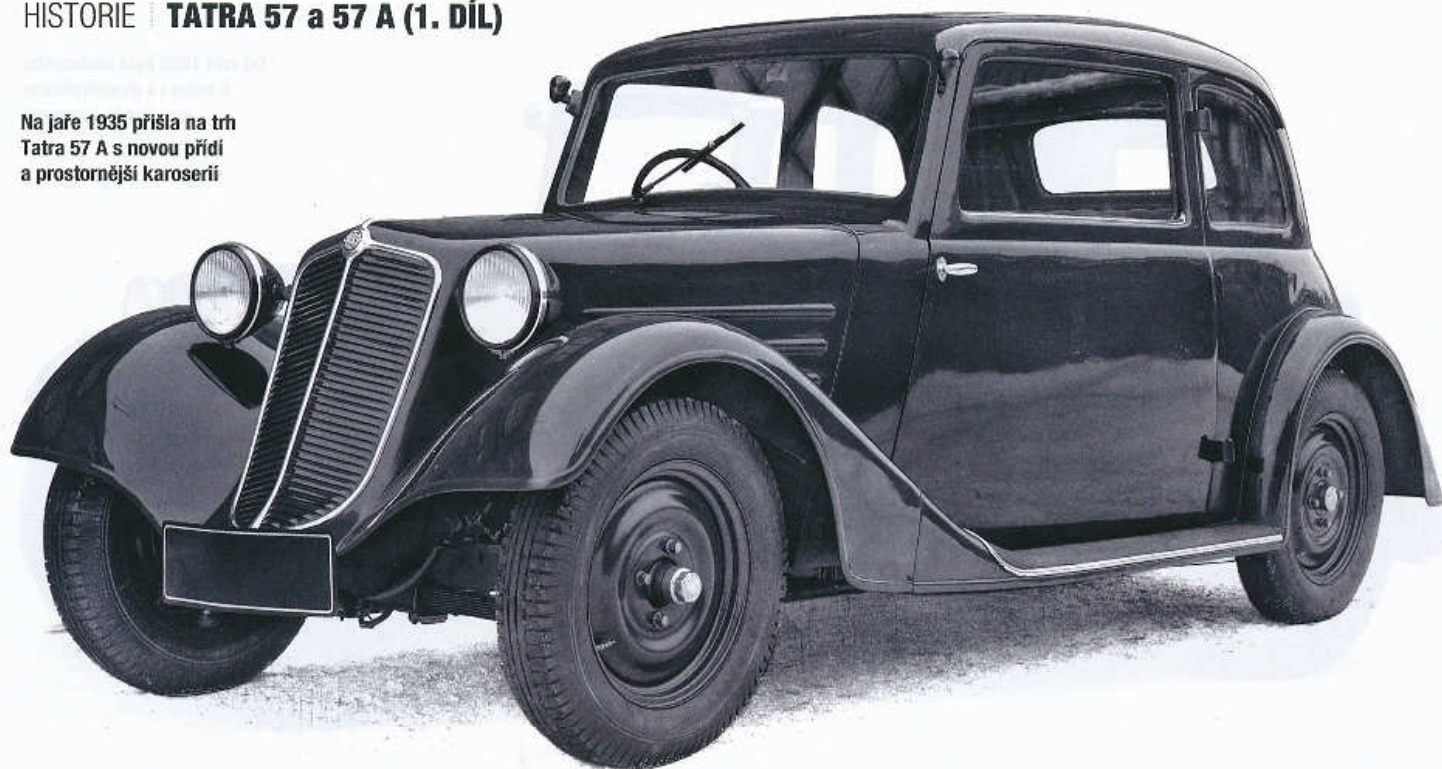
Zpětně se pro toto provedení vžil označení Tatra 57 A, původně je však továrna prezentovala jen jako novou Tatra 57. Podvozek nezaznamenal výraznějších změn, jen u rozvoru náprav nyní výrobce uváděl hodnotu 2550 mm, výkon motoru lehce vzrostl na 20 k (15 kW) a objem palivové nádrže byl zvětšen na 35 l. Připomeňme, že už od



Sériová Tatra 57 alias Hadimrška ročníku 1932 se stupačkami mezi blatníky

reklamní karta 1935, foto: K. J. Janda
 1935, foto: K. J. Janda

Na jaře 1935 přišla na trh Tatra 57 A s novou předí a prostornější karoserií



Jen na desítky kusů se počítaly dodávky Tatra 57 A, tahle je z roku 1936



Velké oblíbené zákazníků se těšila Tatra 57 A s karoserií polokabriolet (1936)



Třímístný sportovní vůz Tatra 57 A na snímku z prospektu z roku 1935

podzimu 1932 se v Československu povinně jezdilo na lihobenzinovou směs s podílem nejméně 20 % lihu. Tatra 57 A se vyráběla ve třech základních karosářských provedeních, coby čtyřmístný uzavřený tudor, čtyřmístný dvoudveřový polokabriolet s pevnými rámy dveří a dvoustupňový roadster s malými dvířky a vyklápěcím třetím sedadlem v zádi.

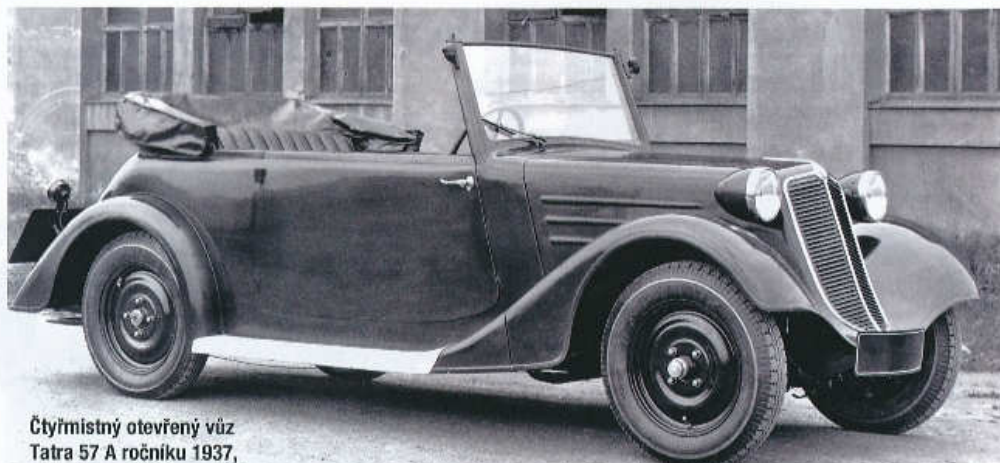
Jen v několika desítkách kusů vznikly skříňové dodávky Tatra 57 A s nosností 250 kg, jež mohly za příplatek dostat do

boků za dvěma pár dalších oken a dovnitř vyjímatelné zadní sedadlo. U těchto vozů bylo náhradní kolo připevněno zvenku na zádi, na spodní části zadních dveří, nahoře opatřených okénkem.

V letech 1935 a 1936 dodala kopřivnická továrna československé armádě přes 130 automobilů Tatra 57 A, z nichž stovka měla čtyřmístnou dvoudveřovou otevřenou karoserii s lehkou plátěnou střechou. Další několik desítek vozů v tomto provedení bylo určeno pro policii. Na jaře 1937 bylo zhotoveno 40 vojenských vozů Tatra 57 A s jednoduchou otevřenou karoserií bez dveří, jejichž odběratelem bylo čínské ministerstvo obrany.

V letech 1932 až 1936 smontovala vídeňská společnost Austro-Tatra asi 250 automobilů Tatra 57 a 57 A. Od jara 1937 byly tudory a polokabriolety Austro-Tatra 57 A, kompletované ve Vídni, prezentovány jako „stoprocentní rakouský výrobek“, takže je nezatěžovala dřívější 40% celní přírážka. Během dvou let jich vznikly asi tři stovky, včetně několika desítek valníčků s dvoustupňovou budkou a dřevěnou korbou.

Celková produkce automobilů Tatra 57 A překročila v letech 1935 až 1938 hranici 8 tisíc kusů. K dalším osudům populární Hadimšky se vrátíme v příštím vydání. ■



Čtyřmístný otevřený vůz Tatra 57 A ročníku 1937, určený ke službě u policie