

Tatra 57 B ročníku 1939 s novou zaoblenou maskou a volantem vlevo

S VOLANTEM VLEVO

Hadimrška se na podzim 1938 představila coby lehce modernizovaná Tatra 57 B, od roku 1941 se vyráběla i její vojenská verze s označením T 57 K. Výroba obou provedení dobíhala ještě v letech poválečných.

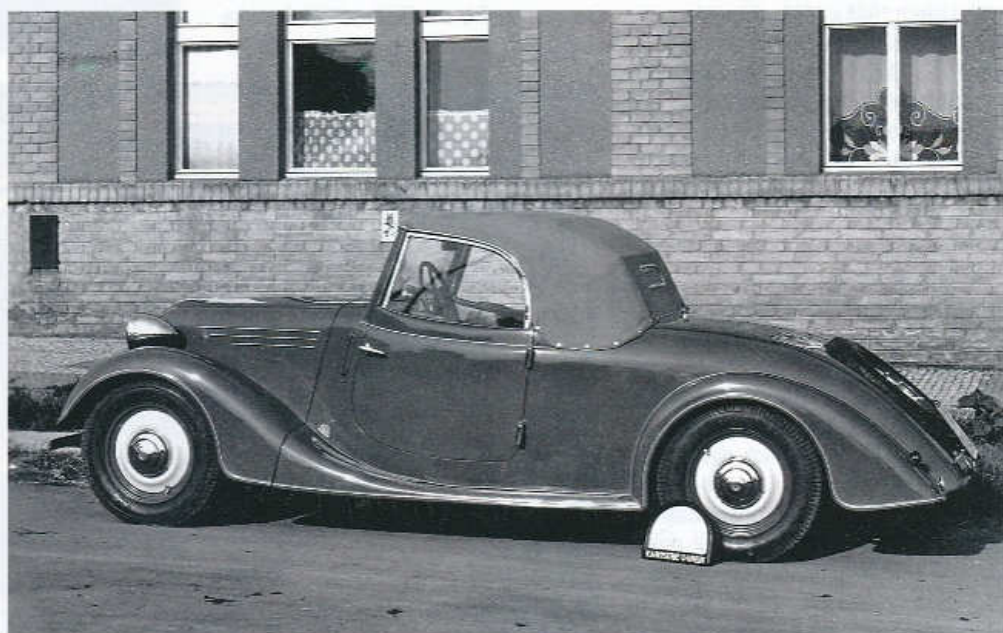


JAN TUČEK

Foto: archiv autora

Počátkem října 1938 se Kopřivnice i automobilka Tatra v důsledku mnichovského diktátu ocitly na území Říše. Původně plánovaný pražský autosalon se už tehdy neuskutečnil, s modernizovanou Tatroou 57 B se novináři i motoristé většinou setkali až počátkem roku 1939.

Tatra 57 B se navenek od své předchůdkyně odlišovala nově tvarovanou zaoblenější kapotou a předními blatníky a také novou záďí karoserie. Náhradní kolo bylo nyní uloženo uvnitř, ve vodorovné poloze pod dvojitým dnem zavazadlového prostoru. Ten byl nově přístupný zvenčí, nahoru vyklápnutým víkem, opatřeným dole dvěma klikami. Modernizovaná karoserie „běčka“, jež měla nadále dřevěnou kostru a povrchové díly z ocelového plechu, nabízela na šířku o pár centimetrů více vnitřního prostoru.



Solitér: roadster Tatra 57 B zhotovený v karosárně Uhlík v březnu 1940

Sanitní Tatra 57 B
s přídi „áčka“
s karoserií Sodomka
z doby protektorátu



Vpředu uložený, vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHV s protilehlými páry válců měl vrtání zvětšené ze 70 na 73 mm a při nezměněném zdvíhu 75 mm jeho objem vzrostl na 1256 cm³. Dával výkon 25 k (18,5 kW) a spolu se čtyřstupňovou převodovkou vozu umožňoval dosahovat největší rychlosti 90 km/h.

Hadimrška opatřená předním nárazníkem byla dlouhá 4,0 m, široká 1,58 m a vysoká 1,52 m, dvoudveřový uzavřený vůz vykazoval pohotovostní hmotnost 930 kg. Palivová nádrž o objemu 35 l byla nadále vpředu pod kapotou u dělící stěny motorového prostoru. V běžném provozu vůz spotřeboval kolem 10 l benzínu na 100 km.

Modernizované „běčko“ mělo již volant vlevo, takže bylo připraveno k přechodu na jízdu vpravo. K tomu došlo až poté, co hitlerovská vojska 15. března 1939 okupovala okleštěné Česko-Slovensko a vedle Slovenského státu, spojence Říše, byl ustaven Protektorát Čechy a Morava. V září 1939 rozpoutalo hitlerovské Německo druhou světovou válku, ještě v roce 1940 však v Kopřivnici vyrobili tisícovku civilních vozů Tatra 57 B, v drtivé většině s dvoudveřovou uzavřenou karoserií. Jen na desítky kusů se



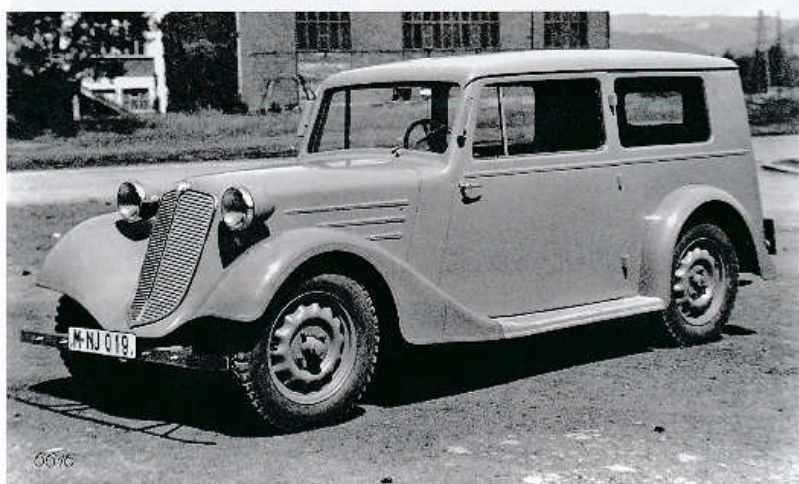
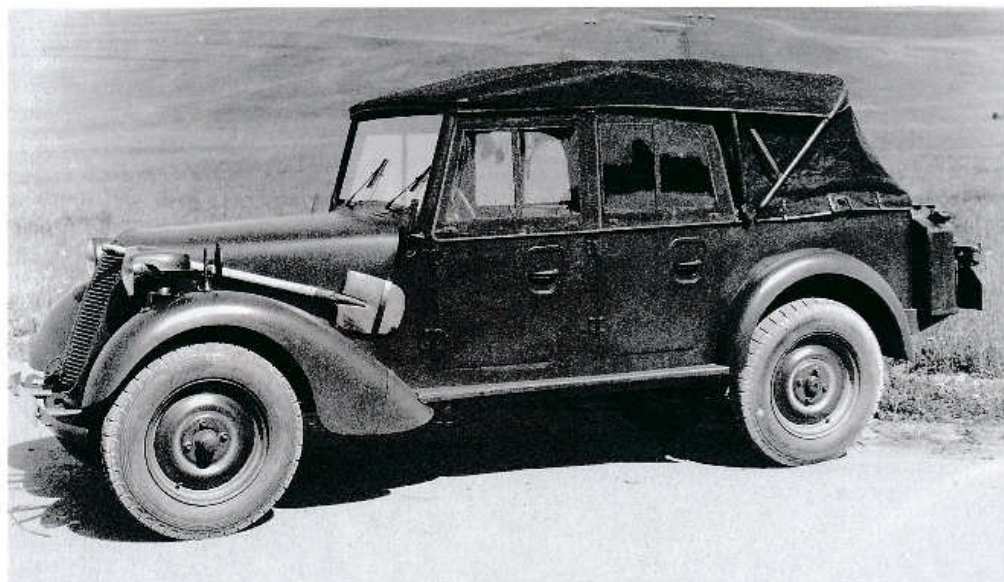
Lehátko pro pacienta vpředu zasahovalo do prostoru napravo od řidiče



Květen 1942: Tatra 57 K s nataženou střechem a nasazenými okénky



Jeden z prvních vojenských automobilů Tatra 57 K na snímku ze září 1941



Součástí standardní výbavy Tatry 57 K byl i rýč na levé straně kapoty

Tvar kapoty klame: tohle je poválečné kombi Tatra 57 B ročníku 1947

počítaly dodávkové Hadimršky s podvozkem „běčka“ s větším motorem a volantem vlevo, zachovaly si však příděl modelu T 57 A s prohnutou maskou.

Zvláštní zmínku si zaslouží jediný roadster Tatra 57 B, jež v březnu 1940 postavili v karosárně Oldřicha Uhlíka v Praze-Strašnicích. Vznikl přestavbou sériového tudoru, který kvůli zákazu soukromých jízd vrátil jeden ze zaměstnanců koncernu Ringhoffer-Tatra. Baron Ringhoffer dal roadster zhotovit pro svého příbuzného. Dramatická

změna přišla v roce 1941, kdy byla produkce „sedmapadesátek“ zredukována na desetinu dřívějších počtů a hrozilo její úplné zastavení. Ředitel kopřivnické automobilky Hans Ledwinka tehdy odešel do Berlína, kde v nejvyšších kruzích Říše získal svolení k výrobě vojenské verze Hadimršky pro německou armádu.

Automobil s otevřenou čtyřmístnou karoserií celokovové stavby, podvozkem „běčka“ a s motorem 1256 cm³, jehož výkon byl lehce snížen na 23 k (17 kW), dostal ozna-

čení Tatra 57 K (zkratka z německého Kübelwagen). Zaměstnanci automobilky jej nazývali poněkud nelichotivě „kýblák“. Vojenská Tatra 57 K měla příděl až na trubkový nárazník a absenci ozdobných listů shodnou s „běčkem“, na ni však navazovala krabicevitá karoserie opatřená čtveřicí dveří. Na svislé zadní stěně bylo uprostřed náhradní kolo, po stranách pak dvojice záložních dvacetilítrových kanystrů. Součástí standardní výbavy bylo tlumené světlo Notek na levém předním blatníku a rýč přípevněný vlevo ke kapotě motoru. Sedák zadního sedadla se dal odklopit vzad k opěradlu, čímž za sedadly řidiče a spolujezdce vznikl prostor pro rozměrnější náklad. Vůz byl opatřen skládací plátěnou střechou, doplněnou nasazovacími bočními okénky.

Tatra 57 K byla dlouhá 3,98 m, široká 1,55 m a s nataženou střechou vysoká 1,69 m, vykazovala hmotnost 870 kg a dokázala vyvinout rychlost 90 km/h. Na šestnáctipalcových kolech opatřených terénními pneumatikami rozměru 6,00 – 16 měla světelnou výšku 220 mm a zvládla stoupání 25 %. V terénu ovšem její schopnosti omezoval pohon jen zadních kol.

První čtyři desítky vozů Tatra 57 K vznikly ve druhém pololetí roku 1941, v prosinci 1943 však už v Kopřivnici slavili výrobení „kýbláku“ s pořadovým číslem 6000. Brzy poté byla výroba těchto automobilů zastavena, německá armáda mnohem víc potřebovala terénní nákladní vozy Tatra 111.

Mimochodem – vedle šesti tisíc vojenských „káček“ byly v letech 1942 a 1943 zhotoveny necelé tři stovky vozů Tatra 57 B s civilní karoserií tudor. Celkem bylo v letech 1938 až 1944 vyrobeno přes 3100 „běček“.

Dvoudveřová uzavřená Tatra 57 B se v prakticky nezměněné podobě vyráběla i v poválečném období, v letech 1945 až 1948 jich z Kopřivnice vyjelo 3,5 tisíce, včetně dvou stovek dodávek a kombi zhotovených převážně v roce 1947 a většinou opatřených kapotou modelu T 57 A. Třetina produkce tudorů a většina dodávek a kombi byla určena na export. Pro ozbrojené složky osvobozeného Československa bylo v roce 1948 vyrobeno 490 otevřených automobilů Tatra 57 K, které se jen zjednodušenou výbavou lišily od provedení z let válečných. Ještě na přelomu šedesátých a sedmdesátých let patřily Hadimršky k běžnému obrazu našich silnic, dnes jsou ozdobou každé veteránské akce. ■

V prosinci 1943 byla vyrobena Tatra 57 K s pořadovým číslem 6000



V letech 1945 až 1948 bylo vyrobeno 3,5 tisíce civilních vozů Tatra 57 B