

# Stále mladá Hadimrška



Do zlatého fondu naší automobilové historie patří Tatra 57, kompaktní vůz tradiční kopřivnické koncepce, který známe pod přezdívkou Hadimrška.



*Nadace Elišky Junkové*

min<sup>-1</sup>, byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou a automobilu s pohotovostní hmotností necelých 800 kg umožňoval jezdit až 80 km/h. Tatra 57 měla rozchod kol 1200 mm vpředu i vzadu, rozvor náprav 2550 mm a kompletní podvozek vykazoval hmotnost 410 kg. Šestnáctipalcová kola byla opatřena pneumatikami rozměru 5.25 × 16, bubnové brzdy na



Tatra 57 první série debutovala na podzim 1931 a vyráběla se do roku 1935 (na snímku je Hadimrška ve standardním dvou-dveřovém provedení „limuzínka“).

Premiéru slavila Tatra 57 na podzim roku 1931 na Pražském autosalonu. Koncepčně navazovala na lidové dvouvozy Tatra 11 a 12 z dvacátých let, měla však zcela nový vzduchem chlazený čtyřválcový motor 1155 cm<sup>3</sup> a poměrně nezávislé zavěšení předních kol na dvojici nad sebou umístěných příčných listových per. Zachována zůstala Ledwinkova koncepce pátéřového rámu s centrální nosnou trou-

Mimořádně oblíbené sběratelů se dnes těší dvoumístné sportovní roadstery Tatra 57 s vyklápěcím nouzovým sedátkem v zádi a tradiční přídi připomínající žehličku.



Tatra 57 A lákala zákazníky prostornější karoserií čtyřmetrové délky a honosnějšími vnějšími tvary záměrně připomínajícími příbuznost s větším typem T 75.

všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání. To si ostatně „sedmapadesátky“ zachovaly až do konce výroby, navzdory všem modernizacím, jimiž postupně prošly.

Původní Hadimrška z let 1931 až 1935 se vyznačovala skromnými vnějšími tvary kompaktní karoserie s typickou kapotou připomínající žehličku. Dvou-dveřová „limuzínka“ T 57 byla dlouhá 3500 mm, široká 1450 mm, vysoká 1500 mm a poskytovala na svoji dobu slušný komfort čtyřem dospělým ces-

bou a zadními výkyvnými polonápravami odpruženými příčným listovým perem.

Nový čtyřválcový motor – pochopitelně opět vzduchem chlazený „boxer“ – dával výkon 18 koní (13 kW) při 3000

Sportovní roadster Tatra 57 A s tovární karoserií patřil v letech 1936 až 1938 k nejatraktivnějším českým vozům.





Elegance, pohodlí a vitr ve vlasech – to je čtyřmístný kabriolet Tatra 57 A.

Dnes už téměř zapomenutá kuriozita: jeden ze čtyřiceti vojenských vozů Tatra 57 A vyrobených v roce 1937 pro Čínu.



tující, velmi oblíbený byl i polokabriolet a kapitolu samu pro sebe tvořily dvoumístné sportovní vozy s třetím nouzovým sedátkem v zádi, které dnes pochopitelně patří k nevyhledávanějším. Tatra 57 však byla k máni i coby kompaktní dodávka a v menších počtech se vyrábělo i čtyřmístné kombi se sklopným zadním sedadlem.

V letech 1931 až 1933 Hadimrška zachraňovala co se dalo na krizi postiženém trhu osobních automobilů – např. v sezóně 1933 na ni připadlo 90 % kopřivnické produkce osobních vozů. Vtipně konstruovaný a z kvalitních materiálů poctivě vyráběný auto-

Předseda evropského klubu Club der Tatra-Freunde ing. Gerhard Scholz z Rakouska pečlivě udržuje zajímavý polokabriolet Tatra 57 A ročníku 1935 – je to prototyp s výrazně kratší zádi karoserie.

mobil však hned po odeznění nejhorší odbytové krize začal ztrácet zákazníky – ti nyní žádali honosnější vzhled, a také větší prostor a pohodlí.

A tak se na podzim 1935 objevila výrazně inovovaná Hadimrška s typovým označením Tatra 57 A se zcela novou, prostornější karosérií a přidí připomínající větší čtyřválec T 75. Nová

Tatra 57 A byla o půl metru delší a asi o 100 mm širší než původní „sedmapadesátka“, rozvor 2550 mm však zůstal zachován – prodloužil se zejména zadní převis karoserie. Při vnějších rozměrech 4000 × 1550 × 1500 mm vykazovala Tatra 57 A vyšší pohotovostní hmotnost (podle provedení až 930 kg), a i když byl výkon motoru lehce zvýšen na rovných 20 koní (15 kW), sotva to stačilo kompenzovat přírůstek hmotnosti. Standardní Hadimrška s dvoudveřovou uzavřenou karosérií tedy nadále jezdila nejvíc kolem 80 km/h, jen lehčí dvoumístné roadstery T 57 A flirtovaly s rychlostí 90 km/h. Průměrná spotřeba paliva se pohybovala kolem devítilitrové hranice, vitálním zlepšením bylo zvětšení nádrže na 35 l (původně to bylo jen 25 l). Tatra 57 A stejně jako její předchůdkyně existovala v řadě karosářských provedení, včetně elegantního čtyřmístného kabrioletu. Zvláštní zmínku si zaslouží zakázkové karoserie na podvozcích Tatra 57 A – pocházely z Vysokého Mýta od firmy Sodomka, ale i z jiných karosáren, především od firmy Bohemia z České Lípy. Podle kopřivnických záznamů vzniklo celkem 16 vozů s karosériemi Bohemia, včetně nejméně tři velice úhledných kupé s krátkou střechou. Luxusní kabriolety a roadstery se počítaly na desítky, počty uváděné z různých zdrojů se však dosti liší.

Zajímavostí byla čtyřicetikusová série otevřených vojenských automobilů Tatra 57 A, jež vznikla v roce 1937 pro Čínu. Čtyřmístná karoserie bez dveří měla jen nouzovou plátěnou střechu, za zadními sedadly byla podélně uložená dvě náhradní kola a mezi nimi byl údajně prostor pro výbroj a munici. Podobnou koncepci, i když o poznání zdokonalenou, měly o pět let později vozy Tatra 57 K, ale k těm se vrátíme později, stejně jako k modernizované Hadimršce typu T 57 B, jež se vyráběla těsně před druhou světovou válkou i v letech poválečných.

JAN TUČEK

MOTORISTICKÁ REVUE

Vysílá denně 13.05 až 14.00 h.



RADIOŽURNÁL

Český rozhlas 1

Vinohradská 12, 120 99 Praha 2  
tel. 02/2422 1949, 2409 4770