

# Ještě jednou Hadimrška

O Tatře 57 - populární Hadimršce - jsme psali už v AR 9/95. Nyní si připomeňme její další verze, osobní Tatra 57 a vojenskou Tatra 57 K.



## S VOLANTEM VLEVO

Na podzim 1938 se v Kopřivnici začala vyrábět modernizovaná verze oblíbené „sedmapadesátky“ s označením Tatra 57 B. Navenek se odlišovala především zaoblenou přední s novou maskou a úhlednější zádi s vyklápěcím víkem zavazadlového prostoru - náhradní kolo už nebylo připevněno vně karoserie jako u Tatry 57 „áčka“, ale našlo se pro ně místo uvnitř.

Změny se ovšem skrývaly i pod kabátem: vzduchem chlazený plochý čtyřválec s vrtáním zvětšeným ze 70 na 73 mm (při nezměněném zdvihu 75 mm), který byl opět prvním článkem páteřového nosného rámu, dával s objemu 1256 cm<sup>3</sup> výkon 12 koní (17 kW při 3000 min<sup>-1</sup>), čtyřstupňová převodovka zůstala zachována stejně jako brzdová soustava se čtveřicí mechanicky ovládaných bubnových brzd. Novinkou bylo levostranné řízení - v Kopřivnici už v té době vládli Němci, kteří spolu s novým pořádkem bezprodlení zavedli i jízdu vpravo.

Čtyřmístná Tatra 57 B s dvoudveřovou uzavřenou karosérií měla při rozvoru náprav 2550 mm vnější rozměry 4000 x 1550 x 1520 mm, vykazovala pohotovostní hmotnost 930 kg a na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 5,25 x 16 (popř. 5,50 x 16) dosahovala největší rychlosti 90 km/h při průměrné spotřebě kolem 9,5 litru na 100 kilometrů.

Solidně stavěný automobil s úhlednou a na svou dobu prostou karosérií, jež se navíc mohla pochlubit ve své třídě největší zasklenou plochou, doplatil na politickou situaci přelomu třicátých a čtyřicátých let - necelé dva roky po nástupu produkce byla výroba béčka postupně utlumena.

## HADIMRŠKA V UNIFORMĚ

Brzy po vypuknutí války se kopřivnická automobilka dostala do složité situace a hrozilo, že její výroba lehkých automobilů bude zcela nahrazena jinou pro-



Dobře známý  
tovární snímek:  
Tatra 57 B  
ročníku 1946.

I pod tímto úhlem  
pohledu vynikají  
střídmě elegantní  
tvary "béčka..."



*Nadace Elišky Junkové*

Tatra 57 B byla posledním osobním vozem z Kopřivnice s motorem vpředu.

dukci, pro říšskou válečnou mašinerii potřebnější. Traduje se, že tehdejší ředitel Hans Ledwinka dokázal osobní intervencí v Berlíně změnit původní rozhodnutí - však také v aktovce vezl projekt poměrně levného, ale velmi prakticky řešeného vojenského osobního vozu na osvědčeném podvozku Hadimršky.

Nový vůz dostal označení Tatra 57 K - písmeno K bylo zkratkou německého Kubelwagen, ale čeští zaměstnanci automobilky používali spíš domáckou (a nepříliš lichotivou) přezdívku „kyblák“. Vojenská Tatra 57 K, jejíž výroba zača-

la v roce 1941, měla podvozek takřka zcela shodný s typem T 57 B - pro jízdu po cestách a necestách však dostala mohutnější pneumatiky 6,00 x 16. Čtyřválec 1256 cm<sup>3</sup> dával zpočátku původní výkon 23 koní, později 25 koní (18,5 kW), převodovka byla opět čtyřstupňová s řadící pákou na středním tunelu. Před karoserie se jen málo lišila od "běčka", - především trubkovým nárazníkem a absencí chromovaných prvků, zato hned za kapotou a oblymi předními blatníky však bylo všechno jinak.

Krabicová karoserie se čtveřicí skromně dimenzovaných dveří měla skládací plátěnou střechu a provizorní boční okna, svislou záď zdobila dvojice tradičních dvacetilitrových kanystrů a mezi nimi bylo umístěné náhradní kolo. Některé vozy Tatra 57 K dostaly sklop-



Vojenská Tatra 57 K tisíci se v kopřivnickém muzeu.

Archivní záběr z neradostných časů: údajně šestitisícová Tatra 57 K před dokončením.



případě překonala šest tisíc exemplářů - včetně poválečné pětisetkusové série určené pro československou armádu.

#### POVÁLEČNÝ EPILOG

V poválečných letech 1945 až 1948 se osobní Tatra 57 B s motorem 1256 cm<sup>3</sup> o výkonu 25 koní a s mechanickými brzdami vyráběla v takřka nezměněné "civilní, podobě coby výběhový typ, přičemž se vedle dvoudveřových vozů objevilo i několik desítek kombi se "starou, kapotou typu T 57 A, nemluvě o již zmíněné sérii vojenských vozů T 57 K. Po- nechme stranou i nepříliš povedený prototyp "běčka, s karoserií Sodomka a dodejme jen, že v letech 1931 až 1948 vzniklo přes 29 tisíc automobilů řady Tatra 57, včetně necelých čtyř tisíc poválečných.

JAN TUČEK

né čelní okno, jiné je měly pevné. Sedák zadního sedadla bylo možno odklopit vzad k opěradlu, čímž za předními sedadly vznikl prostor pro náklad. V porovnání s civilním "běčkem, byla vojenská Tatra 57 K o málo kratší (3980 mm), s nataženou plátěnou střechou však byla vysoká plných 1690 mm a navenek působila mohutnějším dojmem. Přitom však vykazovala pohotovostní hmotnost jen 870 kg (a užitečnou 420 kg) a jezdila nad 90 km/h. I přes terénní zevnějšek a slušnou světlou výšku 220 mm měl kopřivnický "kyblák, jen omezenou průchodivost terénem vlivem jedině poháněné nápravy, dokázal se však vypořádat s nástrahami všelijakých cest, zvládl stoupání až 25 % a neztratil se ani v saharském písku a kamení. Po prvních dvou stovkách vozů Tatra 57 K vyrobených v roce 1941 se jejich produkce v dalším roce přehoupala přes dvoutisícovou hranici a rekordů

dosáhla v roce 1943 - tehdy z Kopřivnice vyjelo přes 3,5 tisíce vojenských Hadimršek. Ještě za války se slavila výroba šestitisícového automobilu tohoto typu, některé archivní údaje však toto číslo zpochybňují (že by v něm byly započítány i vojenské vozy Tatra 57 A vyrobené v roce 1937 pro Čínu?). Celková produkce Tatra 57 K ale v každém



Vojenská Tatra 57 K s veškerou výstrojí proti nepohodě a s „protiletteckým“ polním světlometem.