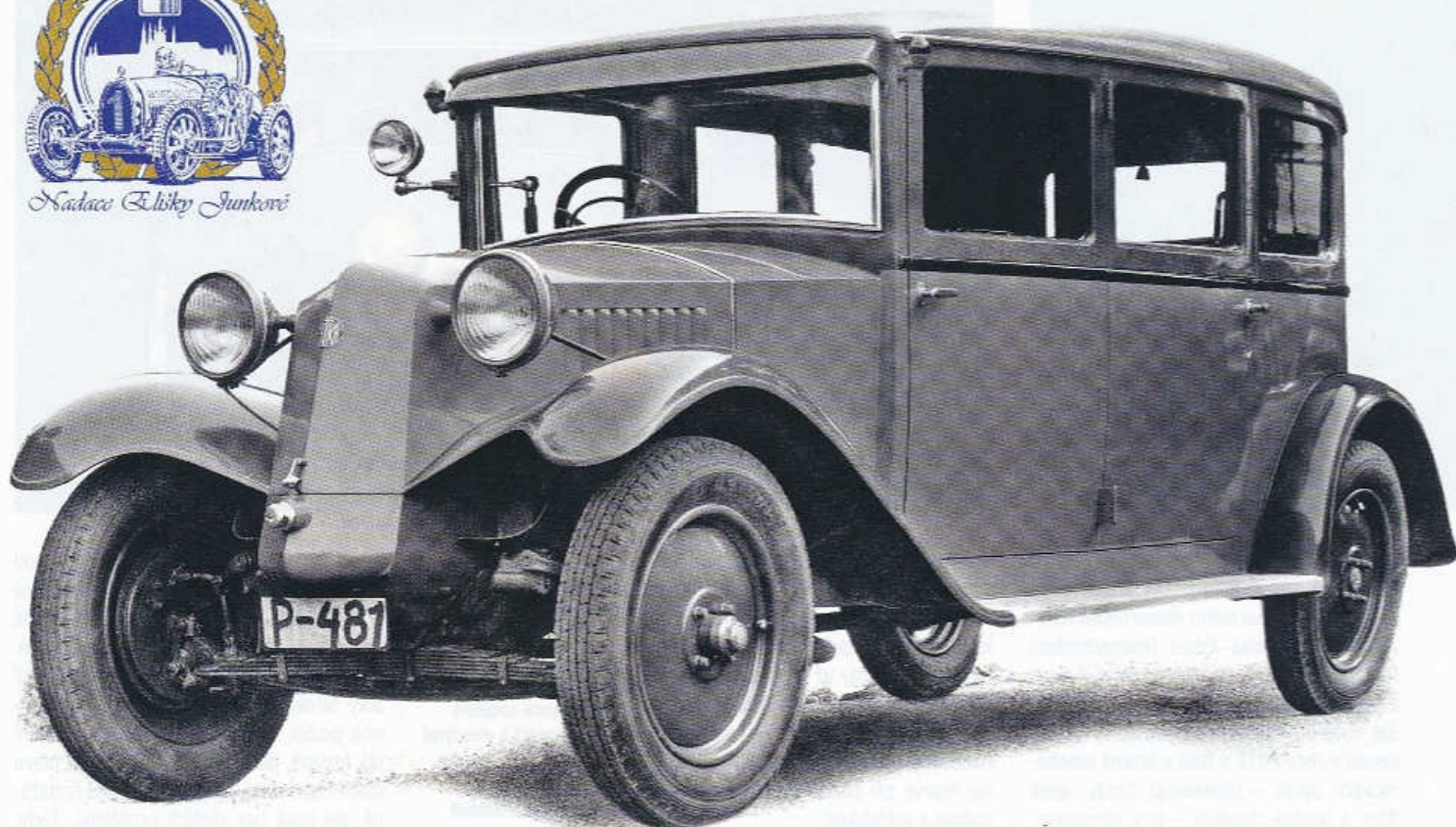


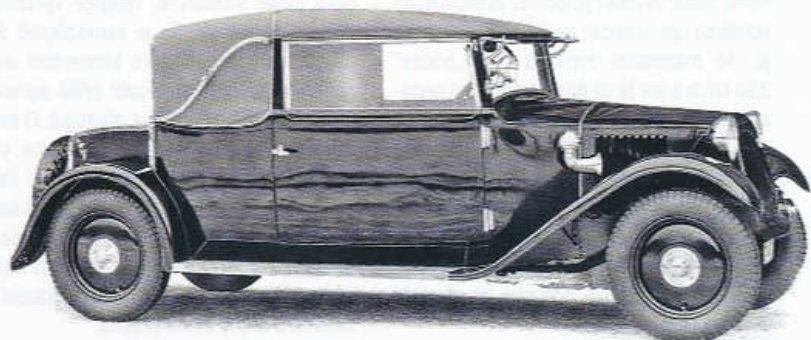


Nadace Elzky Junkové



Šestimístná limuzína Tatra 52 v původním provedení z roku 1932

DVOULITR



Kopřivnickou klasiku třicátých let reprezentuje Tatra 52 se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem dvoulitrového objemu.

JAN TUČEK

Foto: Tatra a archiv Ing. Jana Černého

Novou éru v historii kopřivnické automobilky odstartovala na jaře 1923 kompaktní Tatra 11, již dal šéfkonstruktér Hans Ledwinka (1878 – 1967) do vínku vzduchem chlazený plochý dvouválec 1056 cm³, páteřový rám s centrální nosnou rourou a vykyvné zadní polonápravy.

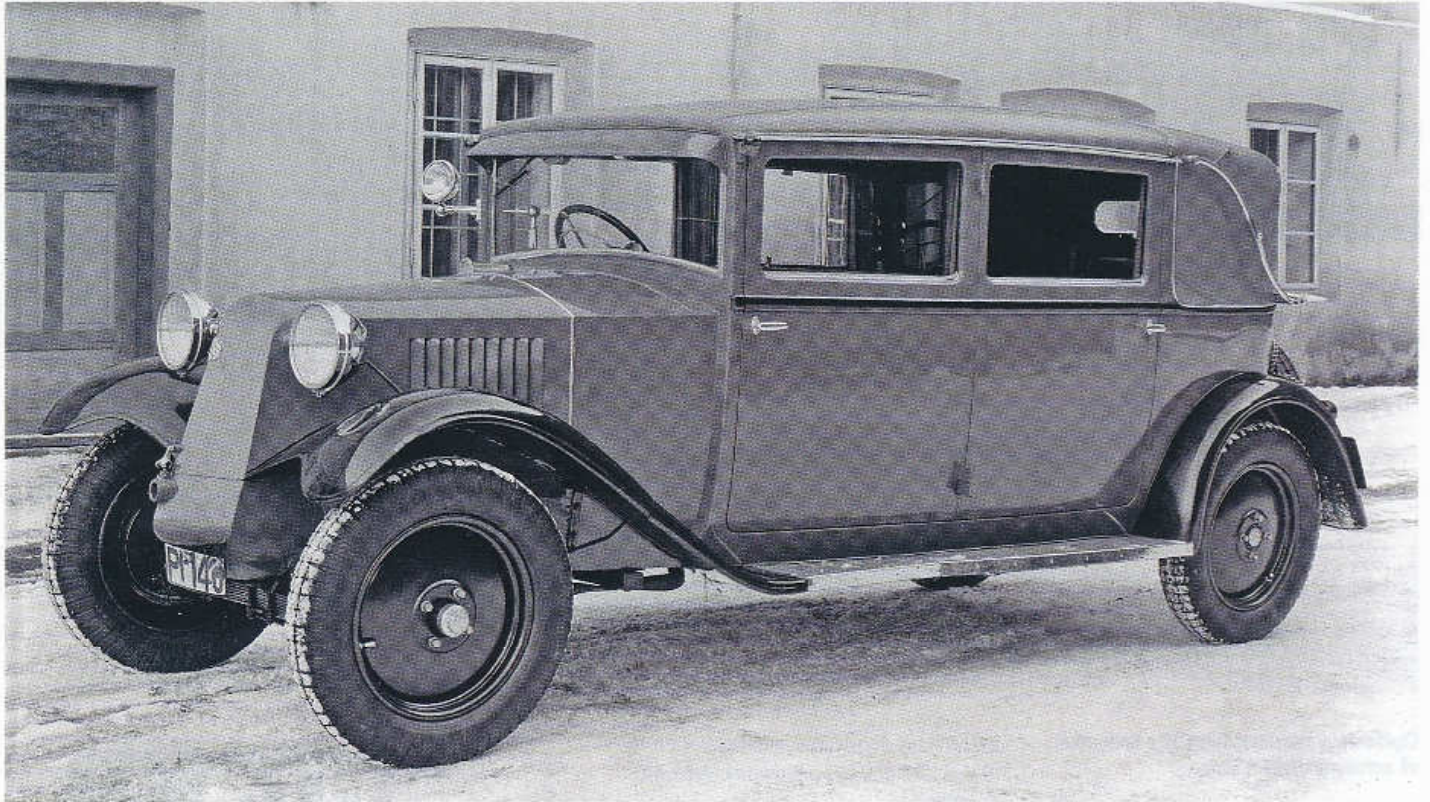
Stejnou koncepci převzala v roce 1926 větší Tatra 30, vybavená vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem 1680 cm³ o výkonu 24 k (17,5 kW). V sezóně 1929 se objevily první vozy s označením Tatra 30/52: měly standardní podvozek „třicítky“ s mechanickým ovládním brzd, pod kapotu ve tvaru žehličky však dostaly čtyřválcový „boxer“, převrtaný na 1910 cm³ s výkonem zvýšeným na 30 k (22 kW) při 3000 min⁻¹.

Do roku 1931 vznikla jen necelá stovka vozů T 30/52, zatímco štafetu po úspěšné „třicítce“ převzala zdokonalená Tatra 52. Její hlavní předností bylo účinnější kapalinové ovládní bubnových brzd. Naprostá většina automobilů Tatra 52 měla podvozek s rozvorem 3170 mm, výrobce však zpočátku – stejně jako předtím u „třicítky“ – nabízel i kratší šasi s rozvo-

Luxusní kabriolet Tatra 30/52, karosovaný přímo v kopřivnické továrně



Kupé alias faux-cabriolet Tatra 52 s karoserií Sodomka z roku 1931



rem 2770 mm. Přední náprava byla tuhá, odpružená příčným listovým perem a opatřená olejovými tlumiči, poháněná zadní kola nesly výkyvné polonápravy odpružené příčným listovým perem. Kompletní podvozek „dvaapadesátky“ se světloú výškou 220 mm vykazoval hmotnost těsně pod hranicí 600 kg.

Vpředu uložený vzduchem chlazený čtyřválec OHV dával z objemu 1910 cm³ již zmíněných 30 k (22 kW), jeho mazání obstarávalo 5 l oleje. Větrák chlazení byl umístěn za motorem. Elektroinstalace pracovala s napětím 6 V, pod kapotou umístěná palivová nádrž měla objem 45 l. Na motor navazovala čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu.

Tatra 52 ve standardním šestimístním provedení s rozvorem 3170 mm byla dlouhá 4100 mm, široká 1650 mm a vysoká 1600 mm, její pohotovostní hmotnost lehce převyšovala 1100 kg. Dosahovala největší rychlosti 90 km/h a spotřebovala 13 až 15 l benzínu na 100 km.

„Dvaapadesátka“ se dočkala řady karosářských provedení, mezi nimiž hrály prim šestimístní limuzíny, které tvořily dvě třetiny produkce tohoto typu. Oblibě zákazníků se těšily i dvoudveřové čtyřmístné kabriolety s tovární karoserií, jichž se prodaly více než dvě stovky. Jen na desítky kusů se počítaly šestimístní landaulety s otvíracím zadním dílem střechy a pouze v prvních dvou letech vyráběné nástavkové limuzíny, jejichž pevná střecha se dala sejmut, takže se zavřený vůz proměnil v otevřený faeton. Celkem vzniklo v letech 1931 až 1939 na 1700 automobilů Tatra 52, přičemž dvě třetiny z tohoto počtu byly vyrobeny v období od 1931 do 1933.

**Landulet Tatra 52
ročníku 1933
s otvírací zadní
partíí střechy**

**Kabriolet Tatra 52
v klasickém
provedení od firmy
Sodomka (1931)**

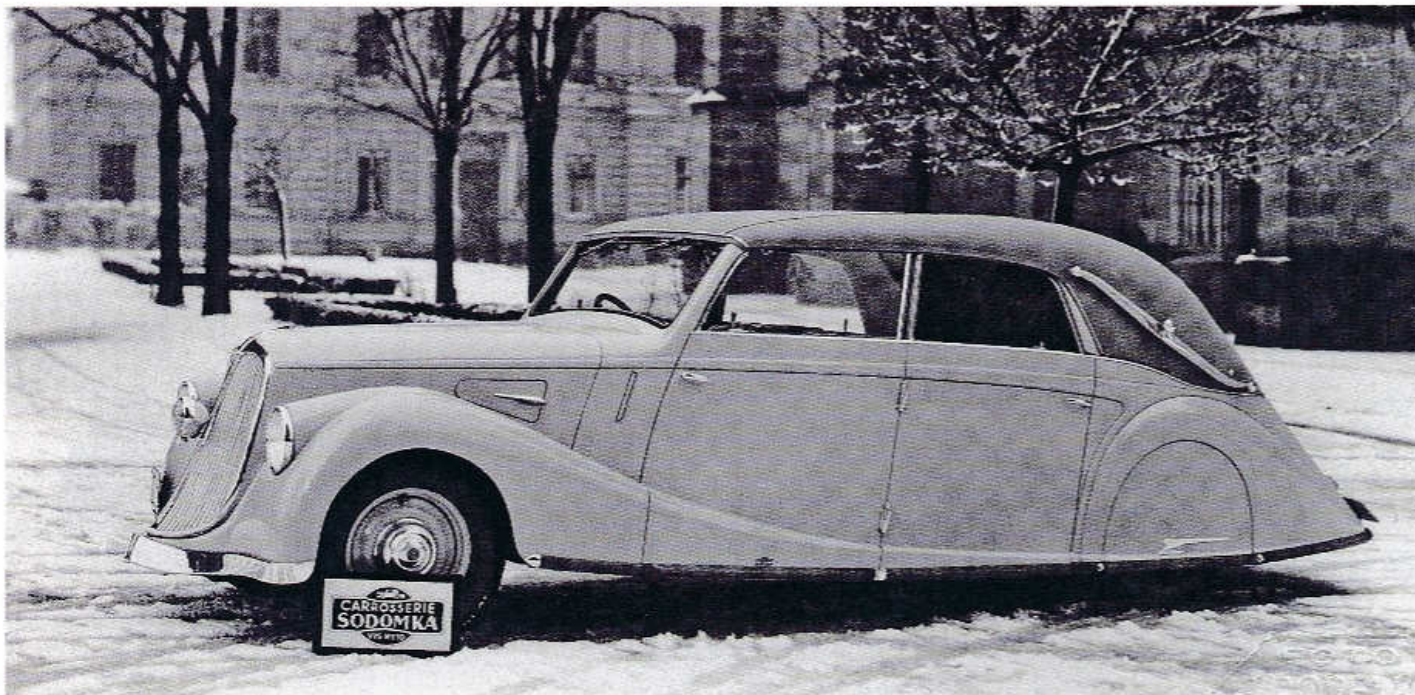


**Osobitě tvarovaný
kabriolet Tatra 52
Sodomka z poloviny
třicátých let**



**Také tento pohledný
sedan Tatra 52
karosovali ve
Vysokém Mýtě**





Čtyřdveřový kabriolet Tatra 52 v Sodomkově aerodynamickém stylu

Od května 1936 měly tovární vozy T 52 nově tvarované karoserie, u nichž tradiční „žehličky“ nahradila modernější přední maska vyplněná dvěma sloupci vodorovných štěrbin. Už od sezóny 1935 byl výkon motoru lehce zvýšen na 32 k (23,5 kW) při 3200 min⁻¹.

Tatra 52 byla vozem pro zámožnou klientelu a vedle továrních provedení se objevila i v mnoha verzích střížených na zakázku specializovanými karosárnami, zejména vysokomýtskou firmou Sodomka a československou karosárnou Bohemia. Specialitou z karosárny Petera ve Vrchlabí bylo několik kabrioletů, včetně čtyřdveřových.

Josef Sodomka už od roku 1931 karosoval podle přání zákazníků několik šestimístných limuzín T 52, ale především řadu elegantních dvoudveřových kabrioletů a také několik od nich odvozených kupé s pevnou střechou, označovaných podle francouzského vzoru jako faux-cabriolet, tedy falešný kabriolet.

Zpočátku měly tyto automobily, stavěné na podvozcích s rozvorem 3170 mm, přední ve tvaru poněkud stylizované tovární „žehličky“. V polovině třicátých let však Sodomkovy kreace dostaly zcela nové, osobitější linie odpovídající tehdejší aerodynamické módě. Světlomety zčásti zapuštěné do předních blatníků, maska vyplněná jemnou mřížkou, kryty zadních kol – to vše patřilo k ceněným módním prvkům, za něž se sbíraly ceny při soutěžích elegance.

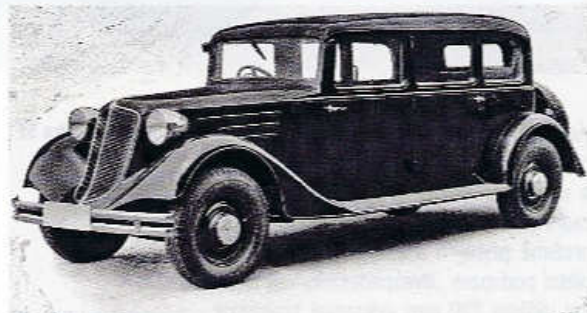
K nejzajímavějším „dvaapadesátkám“ s karoserií Sodomka se řadí impozantní

šestimístný čtyřdveřový kabriolet ročníku 1935 a také unikátní pětimístný čtyřdveřový sedan.

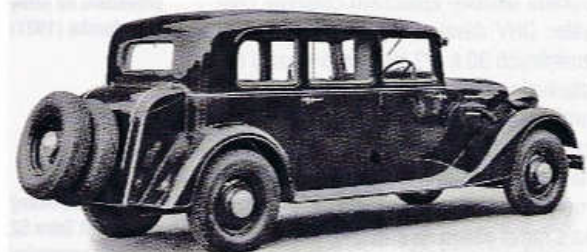
Tatra 52 se už od počátku třicátých let uplatňovala ve státních službách, na ministerstvech a úřadech, v omezených počtech i u policie, četnictva a v armádě. Připomenutí si zaslouží dvě desítky šestimístných otevřených vozů tohoto typu, zhotovených v Kopřivnici koncem roku 1936 pro četnictvo, a také dvě desítky šestimístných limuzín, dodaných počátkem května 1938 ministerstvu vnitra s určením pro okresní úřady.

Tři desítky podvozků typu T 52 posloužily ke stavbě sanitních automobilů, část byla karosována v mateřské továrně, další např. u firmy Bohemia v České Lípě a v karosárně Šnýdr v Kolíně.

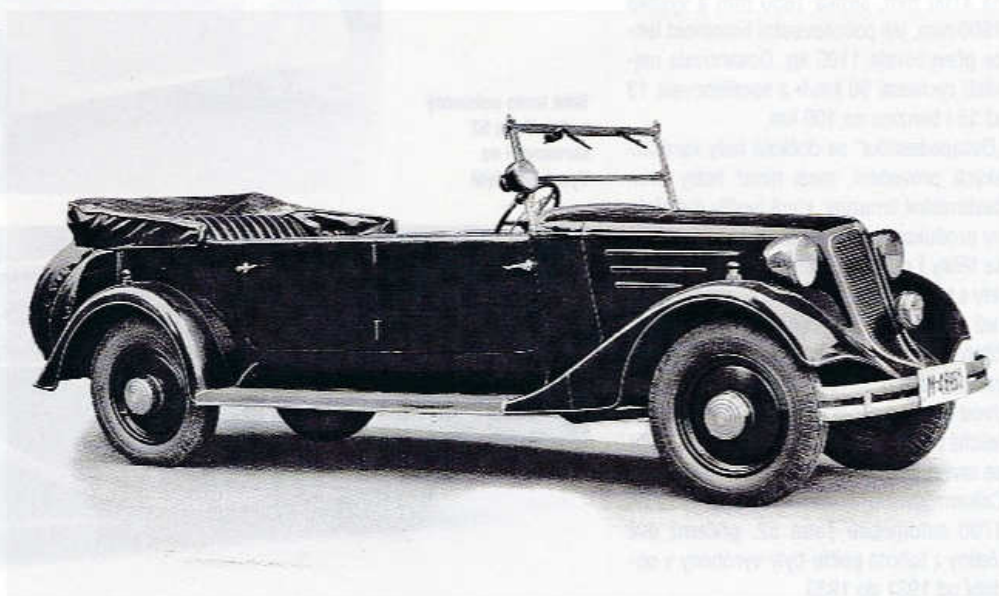
Automobilů Tatra 52 se dochovalo jen velmi málo, naštěstí mezi nimi figuruje několik vzácných exemplářů karosovaných ve Vysokém Mýtě. ■



Od května 1936 měly automobily Tatra 52 nově tvarovanou přední masku



Prostorná šestimístná Tatra 52 s objemným „kufrem“ na zádi (1936)



Šestimístná otevřená Tatra 52, určená ke službě u četnictva (1936)