



TATRA 57A v provedení Limousina a Sport z dobových prospektů (1935)



► TATRA 57 (1931–1949)



TOM HYAN

1 Modernizovaná Tatra 57B, třetí generace Hadimršky, na dobovém snímku z prospektu (1939)

2 Výroba Tatra 57B pokračovala ještě po druhé světové válce

3 Klasická uzavřená Tatra 57A z roku 1935

HADIMRŠKA

Originální konstrukce s centrální nosnou rourou pokračovala na jednom z nejslavnějších malých vozů Tatra, známé Hadimršce...

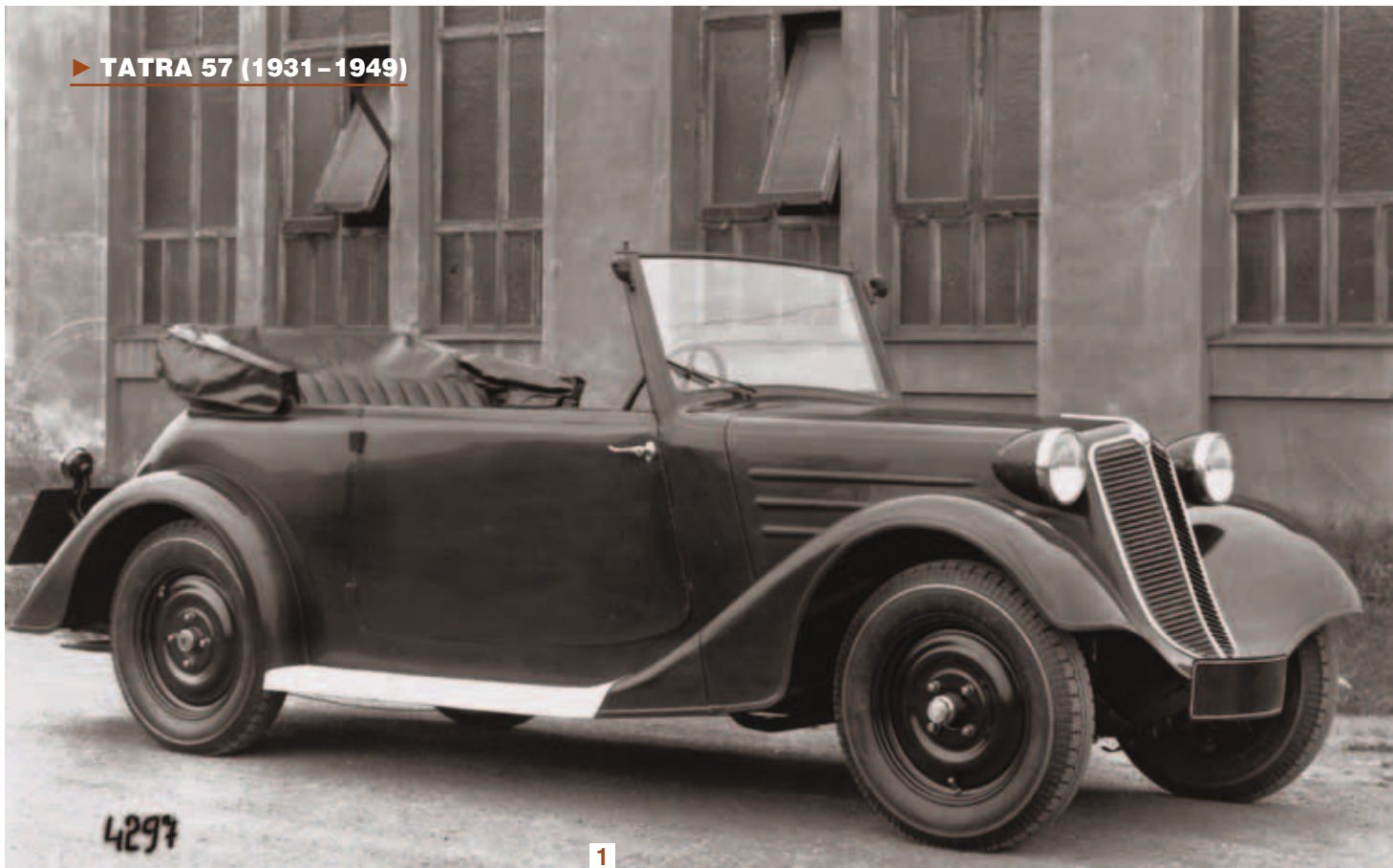
Malý lidový vůz Tatra 11 byl v roce 1923 prvním s centrální nosnou rourou a výkonnými polonápravami (napoprvé jen vzadu), jež proslavily kopřivnickou automobilku a na nákladních vozech Tatra vlastně slouží dodnes. Unikátní koncepce podvozku měla premiéru na typech Tatra 11, 12 a užitkovém 13, které uvedly vzduchem chlazený plochý dvouválec. Záhy následovaly větší čtyřválcové typy, rovněž se vzduchem chlazenými motory, ale už s nezávisle zavěšenými koly i vpředu, z nichž se největší slávy dožila Hadimrška, jinak typ 57 s modernizacemi 57A a 57B (poslední v Kopřivnici smontovali v roce 1949). Tatra 57 byla bezesporu nejúspěšnějším osobním automobilem kopřivnické značky s motorem vpředu. Zrodila se ještě s typickou přídílí, která vynesla prvním vzduchem chlazeným typům pojmenování *žehlička*, ale dvě modernizované generace 57A a B už měly od poloviny třicátých let prostornější karoserii modernějších tvarů. V době jejího vzniku, jenž inicioval šéf automobilky Dr. Hans Ledwinka (1878–1957), byla hitem filmová komedie *To neznáte Hadimršku* s populárním Vlastou Burianem v hlavní roli, a toto milé jméno se ujalo jako přezdívka vozů Tatra řady 57. Šéfkonstruktor Ing. Erich Uebelacker (1899–1977), který vystudoval německou techniku v Praze, samozřejmě využil konstrukci páteřového rámu s centrální nosnou rourou, jaká se uplatnila u dřívějších osobních typů s chlazením motoru vzduchem (T 11/12, 30, 52, 54). Tatra 57 se stala jeho prvním velkým dílem, později vytvořil aerodynamické legendy Tatra 77, 77A, 87 a 97, aby svou automobilovou kariéru ukončil po válce u Borgwarda v Brémách. Protože Tatra 57 byla koncipována coby lidový vůz, dostala nejmenší z nových plochých čtyřválců o objemu 1155 cm³, jehož nucené chlazení vzduchem ►►►



Foto Tatra



► TATRA 57 (1931–1949)



1

zajišťoval jeden ventilátor před motorem. Prototypy měly ještě menší motor 994,6 cm³ (ø 65 x 75 mm) o výkonu jen 12,5 kW (17 k), ale po převrtání na 70 mm dával sériový čtyřválec 1155 cm³ větší výkon 13 kW (18 k) při 3000 min⁻¹. Převodovka byla vždy čtyřstupňová, hnací hřídel procházel nosnou rourou k diferenciálu zadní nápravy. Premiéra první Tatry 57 se odehrála na Pražském autosalonu v říjnu 1931. Sériové modely zahrnovaly různé dvoudveřové karoserie, postavené na podvozku s nezávisle zavěšenými koly (příčná listová pera) a hmotností jen 410 kg. Vyjely vozy otevřené i uzavřené, ale také dvoumístný sportovní roadster se skládací plátěnou střešou.

Původní žehlička T 57 zaznamenala 5997 vyrobených vozů do roku 1935, kdy ji nahradila T 57A s modernější a prostornější karosérií, byť se rozvor náprav zmenšil o deset na 2550 milimetrů. Přesně čtyři metry dlouhý uzavřený vůz s velkou prosklenou plochou tehdy patřil k velmi moderním automobilům, takže o ně byl zájem i v cizině, kde se do jejich výroby pustila vídeňská Austro-Tatra. Karosářské varianty Tatry 57A byly dvou-dveřová uzavřená a polokabriolet s pevnými rámy dveří, dvousedadlový roadster Sport; později také panelové dodávky (některé i prosklené coby kombi), čtyřsedadlové kabriolety, nemluvě o přestavbách od karosáren na minivalníky s užitečnou hmotností 250 kilogramů. Tatra 57 převzala čtyřválec 1155 cm³, ale s vyšším výkonem 14,7 kW (20 k). Vozy se také vyvážely, pro Čínu vznikla série čtyřiceti vojenských pohotovostních T 57A s otevřenou karosérií bez dveří, jež dostaly za války následovatele coby T 57K (Kübelwagen), ovšem už se silnějším čtyřválcem z typu 57B.

Koncem roku 1938 se v okleštěném Československu představil vylepšený typ T 57B, na první pohled odlišený novou vypouklou mřížkou přídě, zatímco T 57A ji měla typicky dole vpřed zaoblenou. Vyráběl se jen s uzavřenou dvoudveřovou karosérií, po válce však také jako kombi, v tomto případě s maskou z T 57A, která lépe ladila s hranatou zadní částí karoserie. Převrtáním válců na 73 mm vzrostl objem čtyřválece na 1256 cm³ a výkon na 18,5 kW (25 k) při nezměněných



2



3

1 Tatra 57A jako služební kabriolet pro československou policii (1937)

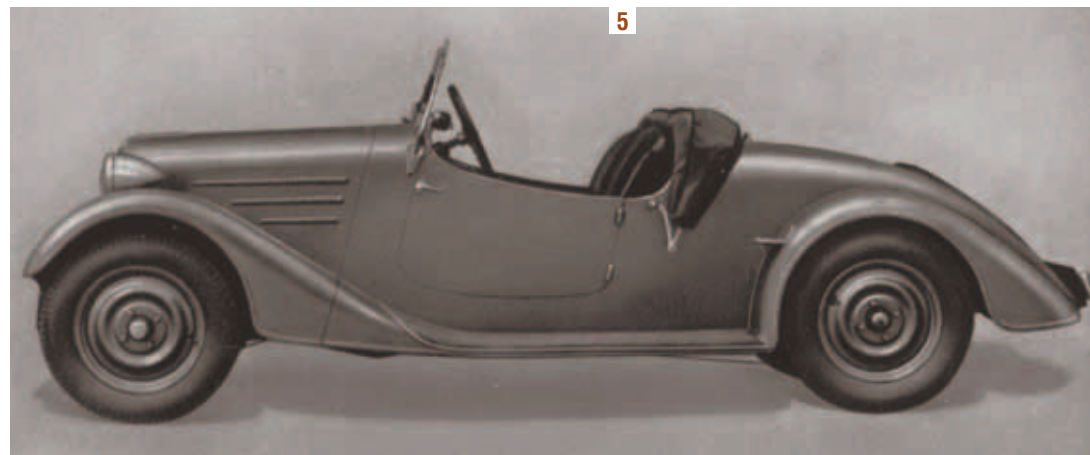
2 Tatra 57A v provedení Polokabriolet na snímku z dobového katalogu (1936)

3 Tatra 57A Limousina z výrobního programu 1936

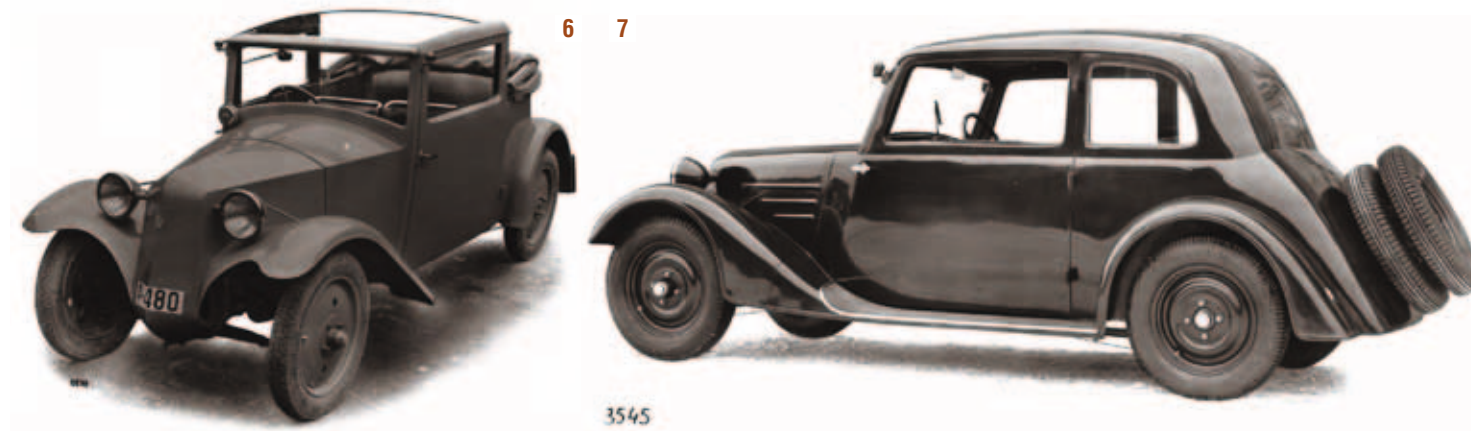
otáčkách 3000 min⁻¹. Zavazadlový prostor v nově tvarované zádi byl přístupný nyní zvenčí, vzhůru výklopným víkem, zajištěným dole dvěma klíčky, takže se náhradní kolo přestěhovalo dovnitř. Za války pokračovala produkce vozu hlavně ve verzi T 57K se sníženým výkonem na 17 kW (23 k) a čtyřdveřovou celokovovou otevřenou karosérií ve stylu Jeepu Willys pro vojenské účely (sériové T 57B měly ještě dřevěné výztuhy ocelové karoserie podobně jako Škoda 1100/1101). ►►►



4



5



6 7



8

► TATRA 57B (1938–1949)

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA – vzduchem chlazený zážehový plochý čtyřválec Tatra s protilehlými válci, uložený podélně vpředu; OHV 2V; chlazený vzduchem s jedním ventilátorem před motorem; tlakové oběžné mazání; jeden spádový karburátor Zenith 30T, Solex 30 AVR nebo Amal 30 (nahraditelné Jikov 30 POV); 1256 cm³ (ø 73 x 75 mm); 5,0:1; 18,5 kW (25 k)/3000 min⁻¹; zapalování dynamoakumulátorové Bosch/Scintilla 6 V (1-2-3-4); svíčky Champion H10, Lodge H14 nebo AC 45L Com (nahraditelné PAL 14/175); jednodotoučová suchá spojka; čtyřstupňová převodovka s řazením pákou na podlaze (4,40 – 2,76 – 1,65 – 1,00 – Z 5,57), hnací hřídel bez kloubů v nosné rouře, stálý převod 4,727, pohon zadních kol s diferenciálem.

PODVOZEK – páteřová nosná ocelová roura; nezávislé zavěšení všech kol na kyvných polonápravách, vpředu dvě příčná listová pera, vzadu jedno, vpředu dva pákové kapalinové tlumiče; hřebenové řízení; mechanické bubnové brzdy na všech kolech; ruční brzda na zadní kola; centrální mazání chassis; ocelová disková kola 3,25 x 16; pneumatiky 5,25 – 16.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2550 mm; rozchod kol 1200/1200 mm; d/š/v 4000/1550/1520 mm; světlá výška 210 mm; objem palivové nádrže 35 l (spádové, vpředu) a olejové nádrže 3,5 l; hmotnost podvozku od 410 kg; hmotnost vozu 870–930 kg podle karoserie; počet sedadel 4; uzavřená dvoudveřová karoserie.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 90 km/h; spotřeba paliva 9,5 l/100 km; spotřeba oleje 0,15–0,20 l/100 km.

4 Tatra 57A coby polokabriolet s pevnými rámy dveří (1937)

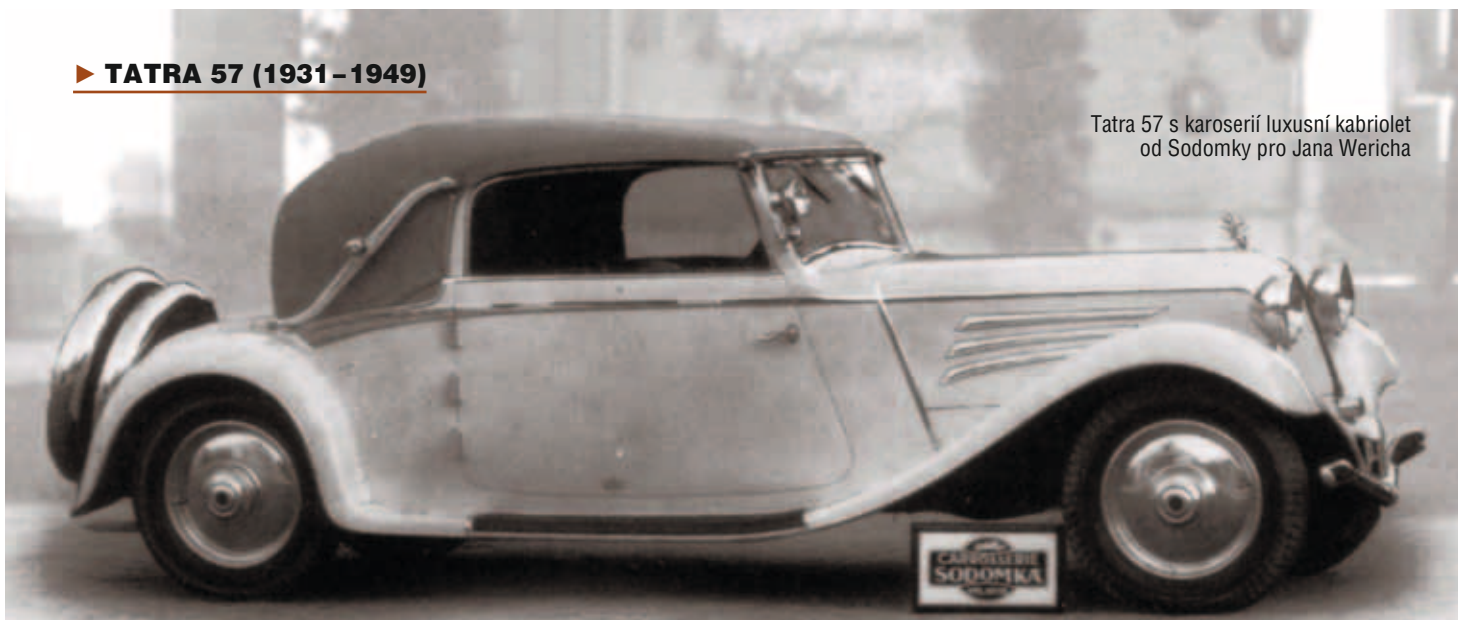
5 Tatra 57A Sport Roadster, dvoumístný se zvětšeným zavazadlovým prostorem (1936)

6 Původní Tatra 57 (žehlička) jako prototyp ještě bez stupaček (1931)

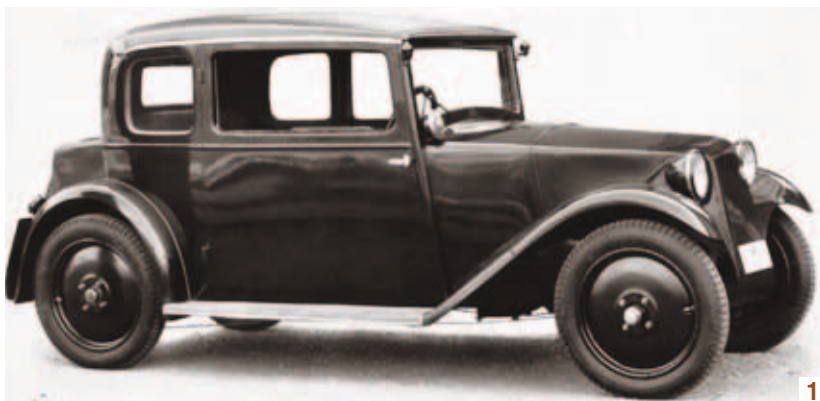
7 Tatra 57A s dvojicí náhradních kol na zádi, zavazadlový prostor je přístupný zevnitř (1935)

8 Tatra 57A coby klasický skříňový dodávkový automobil (1935)

► TATRA 57 (1931–1949)



Tatra 57 s karoserií luxusní kabriolet od Sodomky pro Jana Wericha



1 2

Tatry 57 všech verzí jezdily na našich silnicích běžně až do sedmdesátých let, jedno vypůjčené klasické áčko v černé barvě s uzavřenou karoserií jsem také okusil, ale jeho jízdní vlastnosti s tuhým odpružením byly o poznání horší než u mých tehdejších automobilů Wanderer W24L a BMW 321/326. Výroba Tatry 57A dosáhla do roku 1938 celkem 8019 vozů, což je rekord pro osobní Tatry s motorem vpředu. Přerušovaná výroba modernizované T57B zaznamenala 6469 kusů, z toho zhruba polovinu po válce (poslední kousky 1949). Vojenská T57K, převážně pro německou armádu (jednu můžete vidět až za mořem v americkém muzeu v Auburnu), dosáhla 6540 vozů, z toho 490 zhotovených v roce 1948 pro československou armádu. Už v prosinci 1943 převzali Němci 6000 vyrobenou Tatra 57K, ale to již zaměřili svou pozornost na těžké nákladní vozy Tatra 111 s pohonem všech kol a unikátním vznětovým dvanáctiválcem, samozřejmě také chlazeným vzduchem, ale se dvěma ventilátory. Historie Tatry 57 je nesmírně bohatá, na jejím podvozku vznikly i speciální karosářské kreace od Oldřicha Uhlíka a Josefa Sodomky, k posledním patří dochovaný tudor se zapuštěnými světlomety od autorské dvojice Josef Klejch/Miloslav Říha (1948). Tatry 57 patřily svého času k nejpopulárnějším vozům na československém trhu, kde ve třicátých letech držely první místo ve výrobě i prodeji. Sporadicky se zúčastňovaly závodů a soutěží, za zmínku stojí jedenácté místo Hanse Schreiberova v Rally Monte Carlo 1933, který dojel bez trestných bodů hvězdicovou jízdou z estonského Tallinnu, či v témže roce bezchybně absolvovaná cesta manželů Neumannových na 35 000 kilometrů napříč Evropou, Afrikou a Asií. ■

1 Tatra 57 v typickém uzavřeném provedení (1932)

2 Bojová Tatra 57K s plátěnou střechou a nasazenými okny (1942)

▼ Tatra 57 Sport Roadster model 1932 s dveřmi jen na levoboku



Tatra 57 jako sériový polokabriolet modelového roku 1932



Otevřené verze automobilů TATRA 57A z dobových prospektů (1935)