

TECHNICKÝ A TYPOVÝ LIST

Značka: Tatra Typ: T 57 B
Výrobce: Ringhoffer Tatra Werke A.G
Kategorie: osobní čtyřsedadlový automobil



Mimo pořadí, které si stanovíte vy, Vážení čtenáři svým zájmem o jednotlivé typy vozidel jsme tentokrát výjimečně zařadili poslední model z řady sedmapadesátek – Tatra 57 B.

Nejen proto, že máme v současné době jedinečnou šanci otestovat automobil nabízený v prodejní Oldtimer Shopu, ale také proto, že svými zásluhami o motorizaci a dobrou službou mezi testované vozy již dávno patří. Svou roli sehrává také to, že nejen já sám, ale i mnozí z Vás mají s tímto vozem, který se objevoval ještě před nedávnem v běžném provozu své zkušenosti. Nevím jak vy, ale já ty nejlepší. Proto si také dovoluji tvrdit, že T 57 B v tak jedinečném stavu, v jakém máme šanci si ji ověřit v testu, je ideálním vozidlem pro sběratele, či fanouška, který se chce bez přílišné péče věnovat soutěžím s vozem, který slouží poctivě a nečiní si velkých nároků na údržbu, či opravu.

Dnes uplynulo již šedesát pět let od zrodu tohoto prvního lidového čtyřválce reprezentujícího značku Tatra. Vůz přicházel na svět v letech hluboké světové hospodářské krize, a tak se stal možná i proto nečekanou senzací podzimního Pražského autosalonu v roce 1931.

Tatra tam představila do poslední chvíle utajovanou dvacetikusovou sérii těchto vozů. Netrvalo dlouho a tento jednoduchý a nenáročný vůz si získal srdce mnoha zákazníků a veřejnost jej poctila přezdívkou „Hadimřska“, inspirovanou soudobým filmem Vlasty Buriana. Vratme se však do oněch časů, abychom si přiblížili situaci, ve které se vůz rodil.

V roce 1931 začaly i snahy o vytvoření silné průmyslové skupiny zabývající se výrobou dopravní techniky. Ta měla být konkurenceschopná vůči zahraničním výrobcům automobilů pronikajícím stále silněji na domácí trh. Členy navrhovaného sdružení s názvem MOTOR se měli stát: ČKD

– Českomoravská Kolben – Daněk, továrna elektrických počítadel s.r.o. se sídlem v Praze, Škodovy závody v Plzni a.s. a firma Novák a Jahn a.s. pro stavbu motorů a strojů v Praze. Posledním členem se měla stát Tatra – Tatra závody a.s. pro stavbu automobilů a železničních vozů, Ringhofferovy závody a.s. a Moravskoslezská vozovka a.s. – všechny se sídlem v Praze. Přípravovaná smlouva (na 20 let) přinášela ale ve svém závěru ultimativní požadavky pro jednání s Tatrou, oklešťující její výrobní program, tj. sortiment nabízených výrobků. Na mimofádně valné hromadě konané 14. listopadu 1931 došlo k oficiálnímu ustavení MOTORu s účinností od 1. ledna 1932. Novou společnost se snažila ovládnout ČKD s úmyslem získat v ní rozhodující slovo.

Počátkem února proběhly v MOTORu personální změny. Na funkce rezignovali oba vedoucí ředitelé ing. F. Kec a ing. J. Novák. To mělo své důsledky. Po 62 dnech od vzniku se nově ustavená společnost rozešla a zanikla tak dříve, než mohla vůbec prokázat životaschopnost.

Vrátíme se ale zpět k Tatře 57. Jejím duševním otcem byl z velké části mladý ing. Erich Überlacker (*1899 – †1977), kterého získal do Kopřivnice Hans Ledwinka z konstrukčního oddělení továrníka Schichta. Überlacker byl velmi impulzivní nadějný konstruktér s neobyčejnou tvůrčí fantazií. Věřil zřejmě na šťastnou sedmičku, a tak si v typové knize ob- sazoval dopředu čísla končící (nebo obsahující) sedmičku. Vozy řady Tatra 57 se vyráběly až do konce roku 1948 v několika modernizovaných obměnách (T 57 A, T 57 B, T 57 K). Na základě údajů z knih zakázek se vyrobilo celkem 26 540 kusů. Vozy tohoto typu se montovaly i v Rakousku, kam Tatra do roku 1936 dodávala podvozky. V roce 1935 se na trhu objevily první Tatty 57 A se změněnou karoserií,



Čtyřsedadlový kabriolet T 57 B, který byl továrně vyroben pouze ve třech kusech

kteřá měla shodné prvky s novým typem silnějšího čtyřválcového Tatra 75. Přední, symbolický tvar kapoty používaly i vozy typu Tatra 52. Téhož roku opouštějí první licenční Tatro brány německé firmy Stoewer. Dne 20.3. 1938 byl dokončen první prototyp modernizované řady vozů Tatra 57 B. Pro armádu se za druhé světové války vyráběl vojenský typ Tatra 57 K, zvaný Kübelwagen. Výrobě tohoto typu předcházela v roce 1937 čtyřkusová série otevřených vojenských vozů pro Čínu, vyrobených ve dvou v detailech se lišících variantách.

Původní verze T 57 měla plochý čtyřválec chlazený vzduchem,

s vrtáním /zdvihem – 70/75 mm. Zdvihový objem 1155 ccm a výkon 13,42 kW (18 k) při 3 000 otáčkách za minutu, kompresní poměr 4,9 : 1. Brzdy mechanické, bubnové na čtyři kola. U typu T 57 A zůstaly základní parametry shodné, pouze výkon se zvedl na 14,91 kW (20 k) při 3 500 otáčkách za minutu. Základní spotřeba se pohybovala v rozmezí 8 – 9 litrů/100 km a maximální rychlost 80-90 km/hod. U Tatro 57 B se změnilo vrtání na průměr 73 mm a tím i zdvihový objem na 1 256 ccm. Motor dával výkon 18,64 kW (25 k) při 3 500 otáčkách za minutu. Kompresní poměr se zvýšil na 5 : 1. Brzdy zůstaly i nadále mechanické.



Tentýž vůz z jiného pohledu – povšimněte si instalace osvětlení vozu

Model T 57 B se objevil na trhu v roce 1938 jako nejúspěšnější podstatně přepracovaná varianta známého kopřivnického čtyřválc. Podstatné změny, které provázely tento nový model se samozřejmě nevyhnuly ani motoru. Zvětšením vrtání na 73 mm se při nezměněném zdvihu zvětšil objem válců na 1 256 ccm a současně vzrostl i kompresní poměr na 5 : 1. V tomto provedení disponoval motor výkonem 25 k při nezměněných otáčkách.

Postupně byla vyzkoušena celá škála karburátorů od typu Solex 30 AVR přes Zenith 30 T, popř. Amal 30. V pozdější době byly netovárně montovány také karburátory Jikov POV a LOV s otočnou přírubou. Dynamoakumulátorové zapalování neslo i nadále značku Bosch, popř. Scintilla. Zachována byla však i jedna velmi nepříjemná vlastnost, a to umístění nádrže na palivo dodávané samospádem, přičemž byl zachován objem 35 l a byla umístěna pod kapotou přímo před řidičem. Na motor byla napojena čtyřstupňová převodovka s přímým řazením, stejně jako u předchozích typů 57.

Zde je však nejlépe poznat drobné, ale důležité konstrukční úpravy uvnitř převodovky. Na rozdíl od původní T 57, byla u tohoto modelu vyřešena nadměrná hlučnost nejnižších převodových stupňů. Na převodovku navazovala opět tradičním způsobem cent-

rální trouba, jejíž opačný konec nesl jedno z hlavních tajemství tatrovácké koncepce – rozvodovku.

Toto ojedinělé řešení, které se obešlo bez jakýchkoliv kloubů nám, kdož se s tímto vynálezem občas setkáváme, nepřípadá nikterak zvláštní, ale jeho genialita je neoddiskutovatelná. Rozvodovka totiž využívá dvou párů talířových kol a pastorků různých rozměrů, vykyvujících se společně s hnacími hřídeli kol. Různost velikostí byla vynucena protiběžnou polohou polonáprav (pozdější konstrukce využívají shodných pastorků a talířových kol, což však vyžaduje posunutí náprav v ose nosné trouby, což je možné pouze u užitkových a nákladních vozidel). Tolik tedy zadní náprava, která byla odpružena opět příčným listovým perem s plovoucím uložením.

Brzdy nového modelu zůstaly kupodivu i nadále mechanické – bubnové s nouzovou brzdou působící na zadní kolo o rozměru 5,25 – 5,50 x 16". Přední nápravu tvořila rovněž dobře známá příčná listová pera s pákovými kapalinovými tlumiči pérování.

Tato konstrukce umožňovala provoz i na velmi špatných silnicích, což bylo podtrženo také velkou světlou výškou (210 mm). Rozvor náprav činil 2 550 mm, rozchod kol 1 220 mm. Celková šířka vozu dosahovala 1 550 mm a výška pouze o 30 mm méně. Svojí délkou patřil model T 57 B mezi čtyřmetrové vozy.



T 57 B (1946)

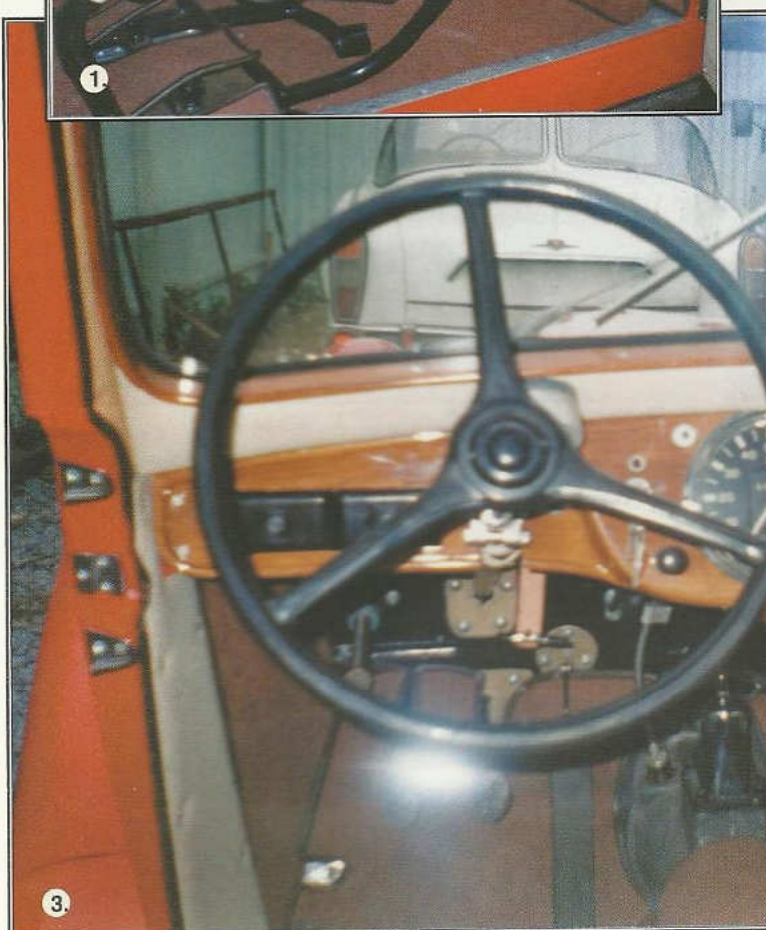
Největších úprav však doznala karoserie vozu, která byla přizpůsobena současným požadavkům zákazníka. Přední kapota si zachovala základní linii, byla však celkově zaoblenější. Otvírala se opět spolu s blatníky, což umožňovalo bezkonkurenční přístup k motoru.

Dvojice mimořádně širokých dveří otevírajících se proti směru jízdy vozidla umožňovala pohodlný přístup i k zadním sedadlům, pochopitelně po sklopení předního opěradla. U modelu B zcela zmizelo rezervní kolo a zvenčí přístupný zavazadlový prostor zakrývalo úhledné víko, což byl proti předchozímu typu, u kterého byl zavazadlový prostor přístupný pouze zevnitř, značný pokrok.

Tato novinka byla vykoupena poněkud menším prostorem pro zavazadla, neboť jeho spodní část zabralo rezervní kolo. Pozměnil se také tvar předních blatníků, při zachování linie a stupaček. Elektrické příslušenství bylo standardně doplněno o stropní svítidlo. Jednoduché, ale působivé přístrojové desce dominoval počítač kilometrů jak denní, tak i běžný. Ve spodní části byl přístroj doplněn hodinami. Soustava kontrolních světel byla umístěna již mimo tento sdružený přístroj.

Standardní tříramenný volant vhodně doplňovalo tlačítko houkačky. Výrobce nezapomněl ani, na takovou drobnost, jako je zásuvka montážní svítilny a páčka palivového kohoutu na přístrojové desce.

Typ vozu: Tatra 57 B		Výrobce: Ringhoffer Tatra Werke A. G.	
Rok výroby:	1938 – 1949	Řízení:	hřebenové
Počet kusů:	6 469	Průměr otáčení:	12 m
Motor, počet válců:	čtyřdobý plochý čtyřválec (boxer)	Brzdy vpředu:	bubnové mechanické
Chlazení:	vzduchem	Brzdy vzadu:	bubnové mechanické
Umístění:	vpředu	Nouzová brzda:	ruční na zadní kola
Vrtání válce:	73 mm	Váha vozu:	930 kg
Zdvih:	75 mm	Užitečné zatížení:	420 kg
Zdvihový objem:	1 256 ccm	Rozchod vpředu:	1 220 mm
Komprese:	1 : 5	Rozchod vzadu:	1 220 mm
Výkon:	25 k / 3 000 ot. min	Rozvor:	2 550 mm
Mazání:	Tlakové, zubovým čerpadlem	Celková šířka:	1 550 mm
Ventilový rozvod:	OHV	Celková délka:	4 000 mm
Seřízení předstihu:	SO 8° PO HÚ VO 54° před DÚ SZ 50° PO HÚ VZ před DÚ	Maximální výška:	1 520 mm
Vůle ventilů:	S 0,15 mm 33 mm V 0,20 mm 29 mm	Světlá výška:	210 mm
Karburátor:	Solex 30 AVR, Zenith 30 T, Amal 30	Objem chladiče:	–
Zapalování:	bateriové Scintilla 6 V	Spotřeba paliva:	9,5 l/100 km
Pořadí zapalování:	1, 2, 3, 4	Spotřeba oleje:	0,1 – 0,2 l/100 km
Spojka:	suchá jednodamelová	Objem paliv. nádrže:	35 l
Převodovka:	4 + Z	Rám:	nosná roura Ø 220 mm
Převodové poměry:	I – 4,4, II – 2,76, III – 1,65, IV – 1,1	Maximální rychlost:	90 km/h
Stálý převod:	1 : 4,727	Maximální stoupavost:	24%
Přední náprava:	výkyvná	Dobová cena:	
Zadní náprava:	výkyvné poloosy Tatra	Typ karoserie:	různé
Přední pérování:	dvě příčná listová pera	Počet míst:	2 – 4
Zadní pérování:	příčné listové pero	Kola:	celokovové lisované disky
		Pneu:	5,25/16"
Poznámka:	Typ 57 – 57 B byl vyráběn od roku 1931 – 1948		



1. Interiér ve světlé kůži nebyl jistě standardní výbavou

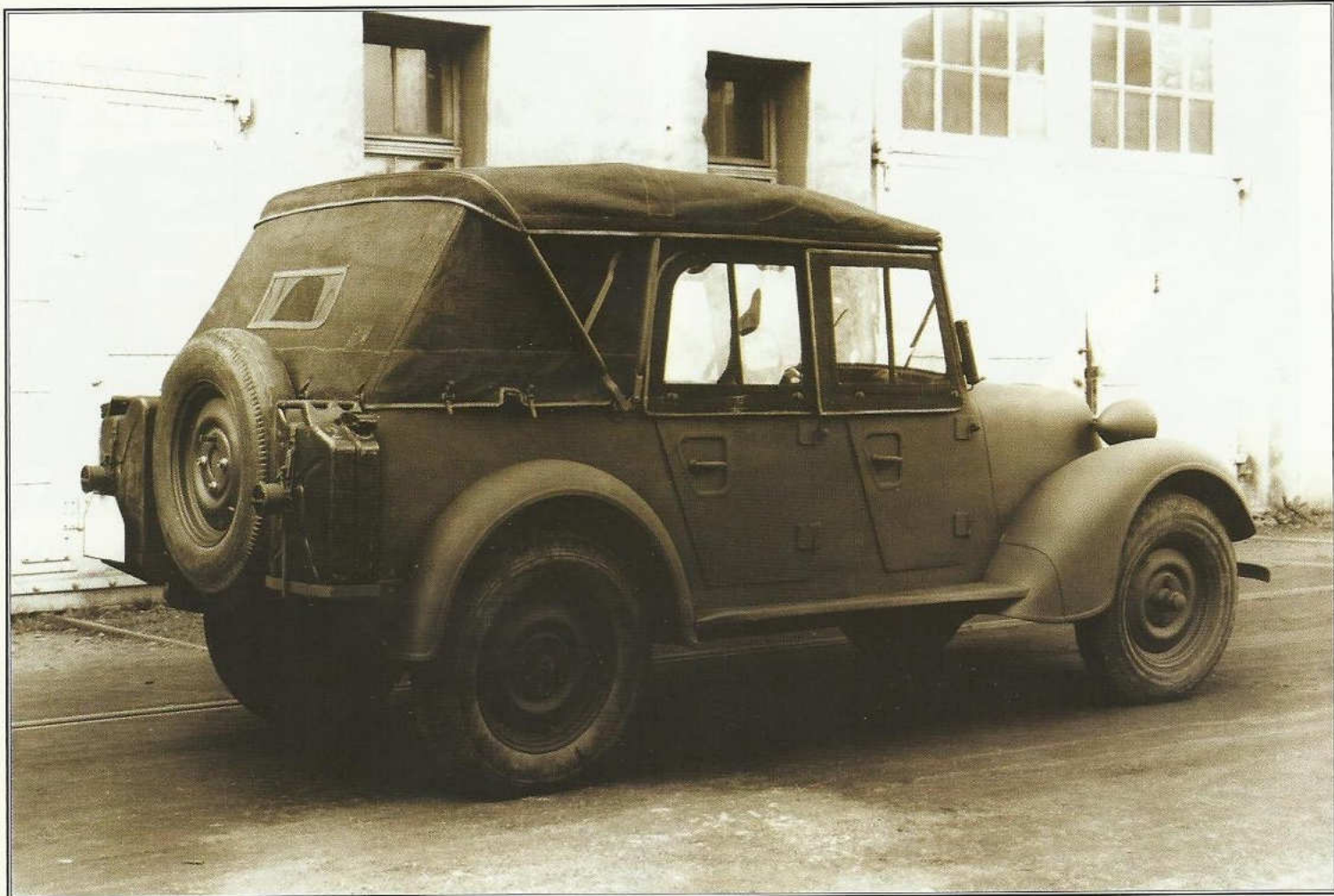
2. Oddech po zkušební jízdě – na tachometru celkem 200 km po GO

3. Prostý, ale pečlivě renovovaný interiér

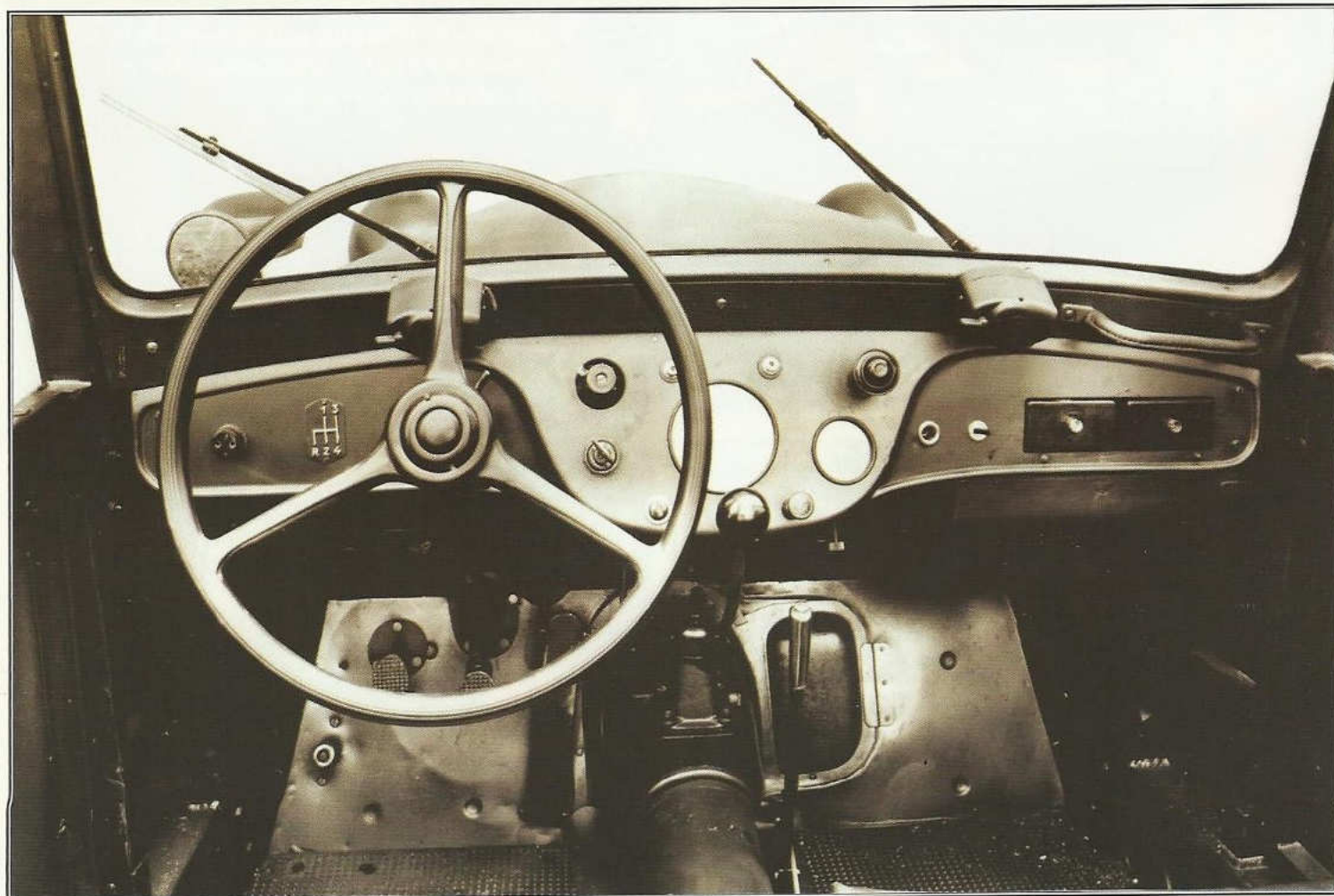
4. Pohled pod kapotu – téměř bez výhrad. Černě lakované sací potrubí bylo poněkud vylepšeno, ale to je jediná kosmetická vada.

5. Rezerva u bēčka poprvé zabírala část zavazadlového prostoru, nahradou je přístupný zvenčí





T 57 K v plné výbavě s nataženou střechou



Přístrojová deska v provedení „K“

Ovládání spouštěče bylo i nadále ponecháno na podlaze, v dostatečné vzdálenosti nad akcelerátorem.

Průměr otáčení 12 m není zrovna nejmenší, ale zcela postačoval, stejně jako maximální rychlost 90 km/hod. Stoupání 24% vhodně doplňovalo dobré vlastnosti pro pohyb v lehčím terénu.

Kromě výše uvedené čtyřmístné dvoudveřové karoserie vzniklo několik zajímavých karosářských kreseb a ještě těsně před ukončením výroby zajímavá karoserie vytvořená v Sodomkově karosárně ve spolupráci vedoucího konstrukce p. Klejcha a karosářského mistra M. Říhy. Vcelku vyvedená karoserie se však sériové výroby, ba ani většího roz-

šíření nikdy nedočkala. Dodnes je tedy považována za velmi zajímavý exemplář, který dosud vlastní její tvůrce.

Typ T 57 – tedy „Hadimrška“, byl vyroben celkem v 26 540 ks a byl dodáván i do zahraničí, dokonce ještě v poválečných letech, kdy sice již nesplňoval požadavky kladené na tehdejší automobily. Mnozí však ocenili přednosti tohoto nenáročného automobilu, který byl využíván v běžném silničním provozu ještě v sedmdesátých letech.

Konec výroby sedmapadesátky byl také labutí písní výroby malolitražních vozů v kopřivnické Tatře, pokud nepočítáme poválečný Tatraplan, který však patří do kategorie dvoulitrů.

Sodomka a Tatra 57

Josef Sodomka karosoval mnoho automobilů se značkou Tatra. Jeho největší a nejznámější práce však vznikly na podvozku dvoulitru Tatra 52. Důvod je prostý. Sodomkovy karoserie byly o poznání těžší než sériové a proto bylo zapotřebí i silnější vůz. Na Tatře 57 můžeme s určitostí identifikovat 3 karoserie (včetně typů 57A a 57B).

První z nich vznikla v roce 1933. Šlo o sériový roadster Tatra 57, na který si známý hudební skladatel Jaroslav Beneš nechal udělat úpravu na cabriolet. Tato úprava stála tehdy 8 900 Kč. Dle knihy zakázek, dochované do roku 1933, můžeme vyčíst: „11. května 1933 – Rekonstrukce otevřeného roadsteru na cabriolet, chassis Tatra 57, barva krémová. Pan Jára Beneš, Praha. Tento údaj lze s fotografií ověřit v pražském Autoindexu 1933, kde je pan Beneš evidován pod poznávací značkou P 6.969.

Dalším automobilem, tentokrát na podvozku Tatra 57 A byla sanitní karoserie. Vznikla vlastně jako derivát karoserie typu kombi, kterou v malých sériích vyráběla továrna v Kopřivnici. Automobil byl vyroben v rozmezí let 1936 – 1939. Další informace o tomto automobilu nejsou.

Posledním automobilem byla limuzína Tatra 57B, vyrobená v roce 1947. Historie tohoto automobilu je velmi zajímavá. Po válce si mohli mistři v Sodomkově karosárně sehnat trofejní automobily po něm. armádě a opravit si je přímo v továrně. Někteří tak učinili, na jiné

nezbylo. Mezi tou druhou skupinou byl i pan Miloslav Říha, mistr kolářský a truhlářský. S Josefem Sodomkou měli výborné vztahy a proto mu sám pan Sodomka sehnal nekompletní podvozek Tatra 57 (bez přesnějšího udání typu, jelikož některé podvozkové části jsou přejaty z Tatra 57 K) Pan Říha nejprve zkompletoval podvozek a potom ho odvezl domů do nedaleké obce Zálší, kde žil. Jelikož v té době s panem Klejchem, jako dva z vůdčích pracovníků továrny, vyráběli modely automobilů v měřítku 1:10, vyrobil i na Tatra nejprve model, po kterém začala samotná stavba karoserie.

S dřevěnou kostrou samozřejmě problémy neměl, klempířem byl vyučen jeho bratr. Když byla klempířská práce téměř hotova, navštívili karosárnu konstruktéři z Tatra. Když jim pan Sodomka řekl, že pan Říha pokračuje v nedalekém Zálší se stavbou karoserie na podvozku Tatra, rozhodli se, že se na automobil pojedou podívat. Po shlednutí rozpracované karoserie bylo rozhodnuto o převezení karoserie do Vysokého Mýta. Na náklady firmy „hadimrška“ dostala lak a byla vybavena čalouněním. V roce 1947 se pak s dalšími čtyřmi automobily zúčastnila pražského autosalonu. Na stánku karosárny vzbudila zaslouženou pozornost a v tisku byla označena jako „Malá Američanka“. K sériové výrobě však nedošlo. Dodnes je vůz zachován ve vzácně originálním stavu a účastní se pravidelně veteránských podniků.

J. Černý



Malá Američanka – Hadimrška s pohnutou historií, exponát autosalonu 1947

Typ vozu:		Tatra 57 K		Výrobce:	TATRA Werke A.G.
Rok výroby:		1941 – 1947		Řízení:	hřebenové
Počet kusů:		5 975		Průměr otáčení:	12 m
Motor, počet válců:		4		Brzdy vpředu:	bubnové mechanické
Chlazení:		vzduchem		Brzdy vzadu:	bubnové mechanické
Umístění:		vpředu		Nouzová brzda:	ruční mechanická
Vrtání válce:		73 mm		Váha vozu:	870 kg
Zdvih:		75 mm		Užitečné zatížení:	420 kg
Zdvihový objem:		1 256 ccm		Rozchod vpředu:	1 220 mm
Komprese:		5 : 1		Rozchod vzadu:	1 220 mm
Výkon:		23k / 3 000 ot/min		Rozvor:	2 550 mm
Mazání		Tlakové, zubovým čerpadlem		Celková šířka:	1 550 mm
Ventilový rozvod:		OHV		Celková délka:	3 980 mm
Seřízení předstihu:	SO 8 – 10° SZ 72°	PO HÚ PO DÚ	VO PŘED DÚ VZ PŘED HÚ	Maximální výška:	1 690 mm
Vúle ventilů:	S 0,30 mm 33 mm	V 0,35 29 mm		Světlá výška:	210 mm
Karburátor:		Solex 30 BFVL		Objem chladiče:	
Zapalování:		bateriové		Spotřeba paliva:	9,4 l/100 km
Pořadí zapalování:		1, 3, 4, 2		Spotřeba oleje:	0,1 – 0,15 l/100 km
Spojka:		suchá jednolamelová		Objem paliv. nádrže:	38 l
Převodovka:		4 + Z		Rám:	nosná roura Ø 220 mm
Převodové poměry:		I. – 4,4 II. – 2,76 III. – 1,65 IV. – 1 Z – 5,57		Maximální rychlost:	90 km/h
Stálý převod:		1 : 4,727		Maximální stoupavost:	25 %
Přední náprava:		výkyvná		Dobová cena:	
Zadní náprava:		výkyvné poloosy Tatra		Typ karoserie:	vojenská otevřená
Přední pérování:		dvě příčná listová pera		Počet míst:	4
Zadní pérování:		příčné listové pero		Kola:	16"
				Pneu:	6,00/16"
Poznámka:					