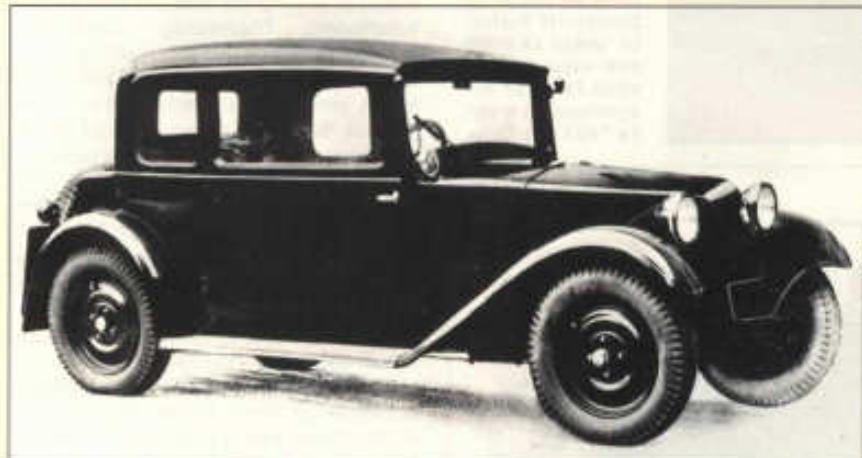


Stále mladá Hadimrška



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



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

Premiéru slavila Tatra 57 na podzim roku 1931 na Pražském autosalonu. Koncepcioně navazovala na lidové dvouváorce Tatra 11 a 12 z dvacátých let, měla však zcela nový vzdutěm chlazený čtyřválcový motor 1155 cm³ a poměrně nezávislé zavěšení předních kol na dvojici nad sebou umístěných přičních listových per. Zachována zůstala Ledwinkova koncepce páteřového rámu s centrální nosnou trou-

Mimořádně oblibě sběratelů se dnes těší dvoumístné sportovní roadster Tatra 57 s vyklápěcím nouzovým sedátkem v zádi a tradiční přídí připomínající žehličku.

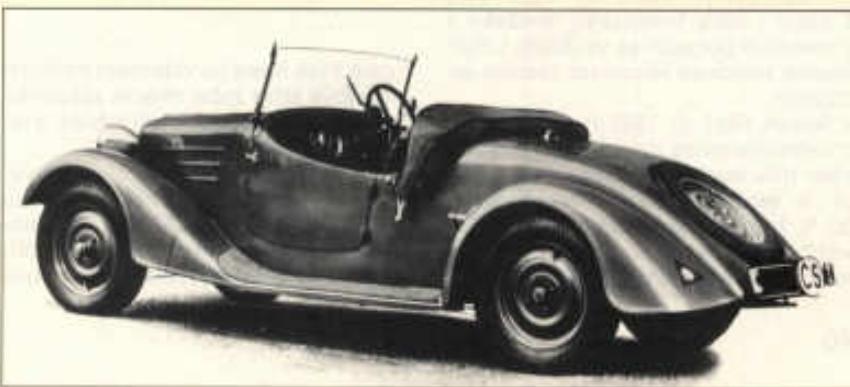


Tatra 57 A lákala zákazníky prostornější karoserii čtyřmetrové délky a honosnějšími vnějšími tvary zá-měrně připomínajícími příbuznost s větším typem T 75.

bou a zadními výkyvnými polonápravami odpruženými přičním listovým perem.

Nový čtyřválcový motor – pochopitelně opět vzdutěm 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.



Nadace Elišky Junkové

min⁻¹, byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou a automobilu s pohotovostní hmotnosti 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. Šestnátipalcová kola byla opatřena pneumatikami rozměru 5.25 × 16, bubnové brzdy na

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. Dvoudveřová „limuzinka“ T 57 byla dlouhá 3500 mm, široká 1450 mm, vysoká 1500 mm a poskytovala na svoji dobu slušný komfort čtyřem dospělým ces-



Elegance, pohodlí a vitr ve vlašech – 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 Činu.



tujicím, 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 nejvyhledávanějším. Tatra 57 však byla k mání i coby kompaktní dodávka a v menších počtech se vyrábělo i čtyřmístné kombi se sklopným zadním sedadlem.

V letech 1931 až 1933 Hadimrška zahrávala co se dalo na krizi postizemním trhu osobních automobilů – např. v sezóně 1933 na ni připadalo 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 zadní karoserie.

mobil však hned po odeznění nejhorší obdobové krize začal ztrácat 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 přidi 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 koni (15 kW), sotva to stačilo kompenzovat přírůstek hmotnosti. Standardní Hadimrška s dvoudveřovou uzavřenou karosérií tedy nadále jezdila nejvíce kolem 80 km/h, jen lehčí dvoumístné roadstery T 57 A flitovaly s rychlostí 90 km/h. Průměrná spotřeba paliva se pohybovala kolem devítilitrové hranice, vitaným 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 podvozech Tatra 57 A – pocházejí z Vysokého Mýta od firmy Sodomka, ale i z jiných karosáren, především od firmy Bohemia z České Lipy. Podle kopřivnických záznamů vzniklo celkem 16 vozů s karoseriemi Bohemia, včetně nejméně tří velice úhledných kupé s krátkou střechou. Luxusní kabriolety a roadstery se počítaly na desítky, počty uváděny z různých zdrojů se však dosti liší.

Zajímavosti byla čtyřisetkusová série otevřených vojenských automobilů Tatra 57 A, jež vznikla v roce 1937 pro Činu. Čtyřmístná karoserie bez dveří měla jen nouzovou plátěnou střechu, za zadními sedadly byla podélně uložena dvě náhradní kola a mezi nimi byl udajně prostor pro výzbroj a munici. Podobnou koncepci, i když o později 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