

prechodový typ
TATRA 57 A

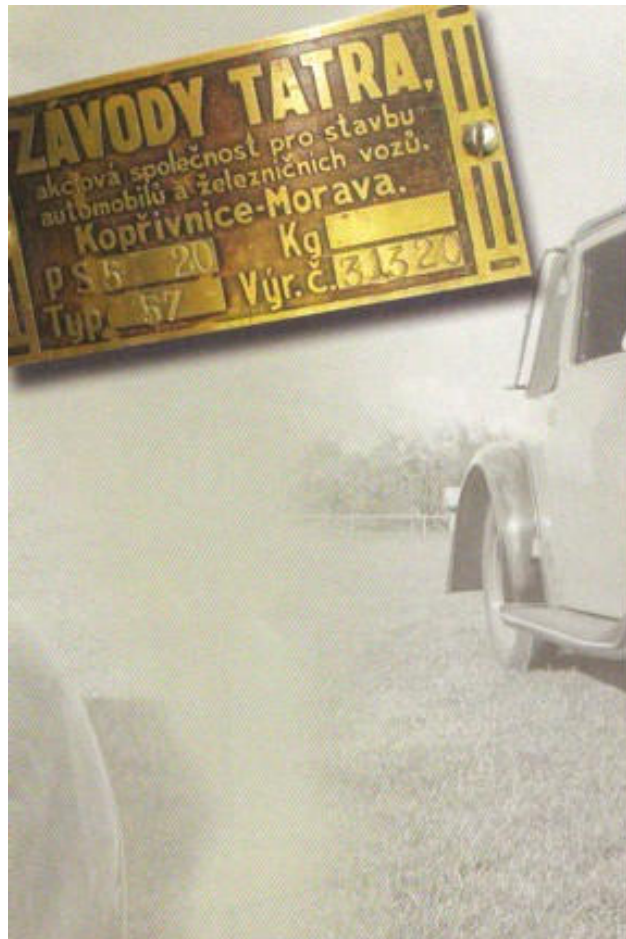
Moja túžba vlastniť veterána sa naplnila ešte v roku 1982, keď prišiel do dielne združenej výroby, kde som bol v tom čase zamestnaný aj ja, za svojim bratom majiteľ Tatry 57. Pri pohľade na toto nie celkom bežné vozidlo mi srdce poskočilo a dal som sa s ním do reči, či by nebolo na predaj. Slovo dalo slovo a keď sme sa lúčili, odchádzal s neurčitým prísľubom, že možno aj áno, ale že si to ešte rozmyslí. A to už mi svitla nádej, že Tatra budem vlastniť. Bolo však potrebné vynaložiť ešte veľa úsilia a aj šťastia (majiteľ Tatry mal rozostavaný dom), aby som ho presvedčil. Nakoniec sme sa dohodli.

Auto vyzeralo slušne, bolo pojazdné a takmer všetko na ňom bolo pôvodné. Stálo dlhé roky u majiteľa, ktorým bola pani Jarmila Hružová z Nového Mesta nad Váhom, manželka známeho notára. Ja som jeho tretí majiteľ.

S autom som občas jazdil na výlety po okolí, až do chvíle, keď vnútri motora začalo niečo klepať. Zavola som teda švagra automechanika, no nebol som o nič múdrejší, mazanie

ukazovalo a v motore špóny neboli. Zhodou okolností išiel okolo starý pán, tiež uznávaný automechanik a pýtal sa, čo sa stalo, keď sme sa tak bezradne tvárili. Povedal som „motor klepe“. Popočúval a rozváznym hlasom povedal „jáj chlanci, každá Tatra klepe, keby neklepala, tak by nešla“. Tak som sa upokojil a občas jazdil ďalej. A Tatra klepala a klepala a jazdila až do roku 1984. Potom ma okolnosti a veľká zaneprázdnenosť donútili Tatra odstavíť do garáže, kde stála neuveriteľných 20 rokov.

Keď som ju na jar roku 2005 vytiahol na svetlo božie, jej stav bol žalostný. Dvere a nosníky skorodované, stĺpiky a podlahy hnilé a napadnuté červotočom, kastlík na batériu deravý, strecha popraskaná, vnútro prežrané od myši atď, atď. A tak sa začala náročná renovácia, ktorú dokončila renovátorská firma z Brna, dodaním čalúnenia, sklápavej strechy a laku. Pretože vozidlo je dosť neobvyklé, sám pán majiteľ firmy pochyboval, či ide o jeho pôvodný model a vzniesol dotaz na technické



múzeum Tatra.

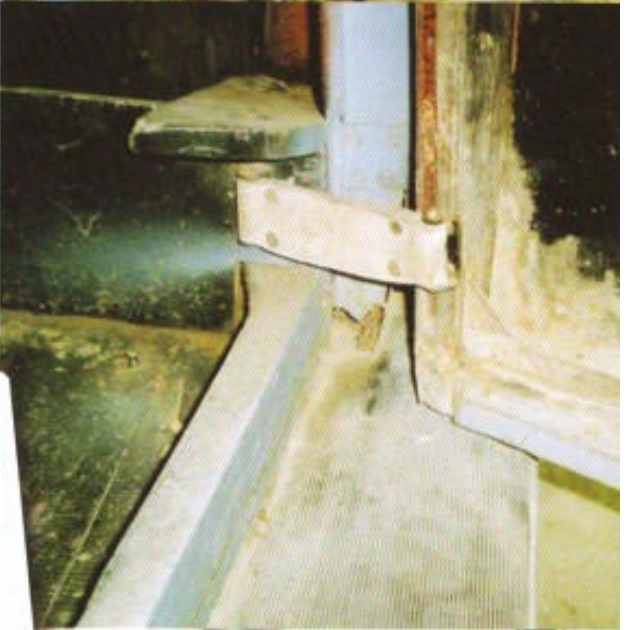
Ide o T 57/T57 A, tzv. medzityp alebo prechodný typ. Mal valcovú nádrž, naprieč uložený karburátor, zadná časť je kratšia a rezerva je umiestnená na povrchu karosérie. Renovácia trvala dva roky a výsledok je perfektný. Premiéru mala „nová“ Tatra 8. mája 2007 na 1. rodinnom klubovom výjazde VCC Piešťany. Pri jazde z Trnavy sa však objavila vlastnosť, ktorú som ignoroval. Známý klepot sa začal meniť na buchot a kontrolka mazania sa rozsvietila. To už bol varovný signál a domov sme došli ako na trní, takmer na voľnobehu. Našťastie motor vydržal. S priateľmi sme urobili ešte v ten deň rozborku a zistili sme, že ložisko na kľukovke je oválne, bez jej poškodenia. Oprava už bola otázkou pár dní.

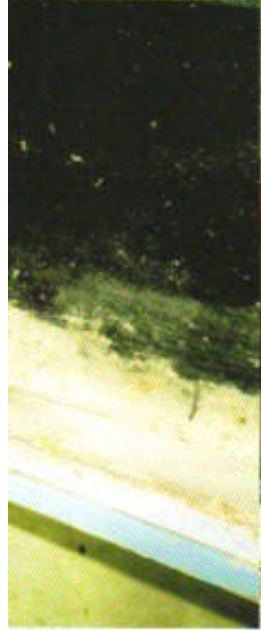
Moja ŠPZ má v symboloch „JAS“. A prečo JAS? Nuž preto, lebo pri pohľade na túto krásavicu sa každému milovníkovi veteránov objaví v očiach jas.

Tak takto vyzerá moja Tatrovka, ktorá mi splnila túžbu a možno aj chlapčenský sen. Som veľmi rád, že za pomoci tohto príspevku som vám ju mohol predstaviť a zároveň sa s vami podeliť o radosť z nej.

*Ing. Stanislav Trebatický
VCC Piešťany*







ZÁVODY TATRA



P. Janina Tatra
Tara 57A

Potvrzujeme týmto, že námi Vám dotaný osobní automobil, výrobni číslo... motor číslo... úplně souhlasí s typem, skoušeným dne 18. listopadu 1931 Lemským úřadem v Brně pod čís. Lemského úřadu 9954-VII/20 čis. potvrzení 1294, a připoujame opis dotybného úředního potvrzení.

Kopřivnice, dne 29. 11. 1934
Čís. sam. úřadu: 9954-VII/20
Číslo potvrzení: 1294

Úřední potvrzení.

Tímto se dovědává, že níže popsané vozidlo se strojním pohonem, jakož i veškeré ostatní výrobky ale stejného typu zhotovené, připouští se ke jízdě po veřejných silnicích na základě skoušky, ve smyslu § 16 ministerského nařízení ze dne 28. srpna 1910 /S. n. čís. 81/, provedené dne 18. listopadu 1931.

Úřední značka typu: " 5 7 A " 1294 "

I. JMÉNO A BYDLIŠTĚ LADATELE :

- Závody TATRA, ako spol. pro stavbu automobilů a selesenitních vozů v K o p ř i v n i c i -
- II. JMÉNO A BYDLIŠTĚ VÝROBCE VOZIDLA :
- Závody TATRA, ako spol. pro stavbu automobilů a selesenitních vozů v K o p ř i v n i c i -
- III. SYSTÉM A TYP VÝROBNÍ ZNAČKA VOZIDLA :
- Osobní automobil " T A T R A " typ 57 "

a/ Povšechný:	Osoba automobil s výborným motorem vřepci umístěným.
b/ Zdroj síly a soustava motoru:	Ležící, čtyřtáktní benzinový motor se dvěma proti sobě ležícími páry válců. Obsah válců 1.155 litru. Vrták: 70 mm, zdvih: 75 mm.
c/ Výkon motoru v HP a počet obrátů na minutu:	20 HP při 3000 obrátách v minutě. Šahový výkon 4.4 HP.
d/ Při motorech spalovacích a výbušných: popis zařízení spalovacích a chladících:	Zapalovací bateriové. Vážně chlazení šebry a ventilátorem.
e/ Popis převodů síly:	Z motorového hřídele třecí spojkou na rychlostní špič /4 rychlosti kufedu, i zpětný/, odtud dlouhým hřídelem s připojeným diferenciálem a dvěma páry kúbelových kol na obě strany výkonné polonápravy.
f/ Popis přístroje řídicího:	Řídicí kněle na šikmém vřetení pomocí smubného kola a smubné tyče, prostřednictvím spojovacích tyčí a kloubů na čepy předních kol.
g/ Počet a druh brzd:	Dvě na sobě nesvislé brzdy: 1 ruční působící na zadní kola 1 motor. působící na všechna čtyři kola.
h/ zařízení osvětlovací a signálová:	2 reflektory kosb. s městečnými svítilnami 1 zadní svítilna 1 houkačka.
i/ 1. Největší délka	3250 mm
2. " šířka	1450 mm
3. " výška	1125 mm
4. Vzdálenost náprav	2550 mm
5. Rozchod	1200 mm
6. Povlak koulkotí	pneumatiky
7. Šířka koulkotí/při nákl. voz/	90 mm
8. Váha vozů	400 kg chassis, s karoserií max. 750 kg.
9. Nosnost	-
k/ Počet a adhezní váha brzděných kol:	všechna čtyři kola 600 kg /chassis/.

V. MIMULNÍ VÁŽKA VOZIDLA JEZT PŘIPOJEN:

V Brně, dne 29. listopadu 1934.

Za zenského presidenta:
KOVÁŘÍK n.p.



Tatra 57A - prechodový typ

V septembri roku 2003 na závodoch Zbraslav - Jiloviště bolo vidieť najmenej dva exempláre áut Tara 57A z roku 1935, tzv. prechodového typu medzi T57 a T57A neskorších rokov. Nejzaujímavejším rozdielom je tvar zadnej časti karosérie. Prechodový typ vyrábaný v roku 1935 nemá tak pretiahnutý kufor ako neskoršia séria „Äčiek“, má menšie zadné okienko a predovšetkým rezervné koleso leží na povrchu kufra, celé vystupuje zo siluety auta, zatiaľ čo neskoršie verzie mali rezervné koleso zapustené do kufra karosérie.

