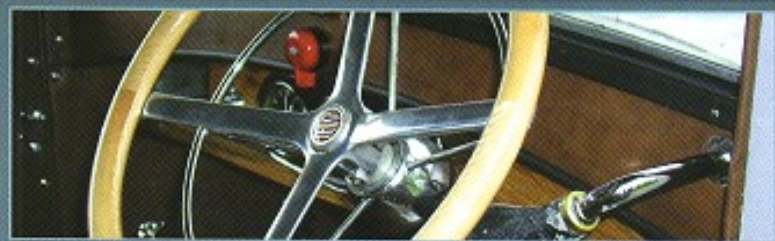
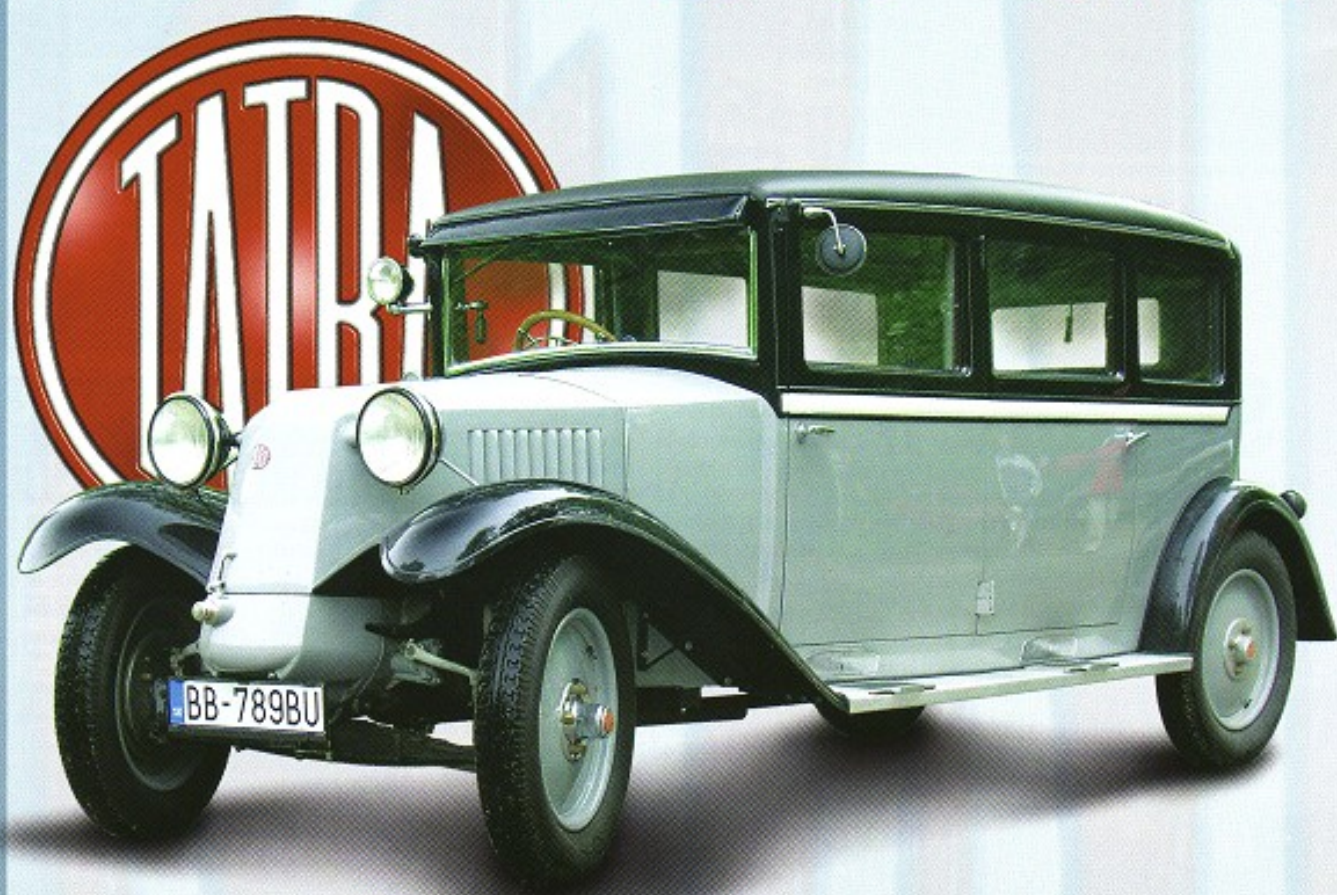


TATRA 52



Pisal sa rok 1991, bol som na služobnej ceste v Lučenci. Tam som stretol kamaráta, ktorého som roky nevidel a pozval ma k sebe domov. Spomínali sme na časy minulé a ako inak, prišla reč aj na autá. Medzi rečou spomenul aj veterány, zavolať ma do garáže, kde mi ich aj zopár ukázal. Našiel som medzi nimi jedného, respektíve jednu Tatričku 52 z roku 1930, ktorá ma okúzila natoľko, že druhý deň stála u mňa v garáži.

Veľmi som sa z nej tešil, dostala sa do dobrých rúk. Bola to čierna limuzína, so štvorvalcovým vzduchom chladením motorom, typu boxer.



Výrobná značka: Tatra Typ: 52

Výrobca: Ringhoffer Tatra, akciová spoločnosť, Kopřivnice, ČSR

Rok výroby: 1930 – 1938

Počet vyrobených kusov: 1687

Motor: plochý, štvorvalcový, zážihový, štvortakový, chladený vzduchom.

Vrtanie/zdvih: 80 mm/95 mm, zdvihový objem: 1910 cm³. Kompresný pomer: 4,9 : 1, výkon 30 k (22,065 kW) pri 3000 ot.min⁻¹. Ventilový rozvod OHV. Karburátor Zenith 30 T. Zapalovanie dynamoakumulátorové. Objem palivovej nádrže 90 l, zásoba oleja 5 litrov.

Prevodové ústrojenstvo:

Spojka: suchá viaclamelová, prevodovka štvorstupňová, nesynchronizovaná.

Predná náprava: tuhá, odpružená priečnou poloeleptickou pružinou. Hydraulické tlmiče pruženia.

Zadná náprava: Hnacia, systém Tatra, s výkyvnými polonápravami s čelným diferenciálom.

Brzdový systém: hydraulické bubnové brzdy na všetkých kolesách. Zaisťovacia, mechanicky ovládaná brzda, pôsobí na bubny zadných kolies.

Kolesá a pneumatiky: Kolesá plné diskové s rozmerom 160 x 40.

Pneumatiky superbalónové rozmer: 160 x 40.

Rám: chrbticový, vpredu prirubou upevnený motor, vzadu obdobne pripevnená zadná náprava. Hnaci hriadeľ k zadnej náprave vedený vo vnútri centrálnej rúry.

Karoséria: sériovo bola najviac dodávaná uzavretá štvordverová karoséria s deliacou stenou medzi vodičom a cestujúcimi so štyrmi miestami na sedenie doplnené o dve nádzové sedáčky. Okrem tohto vyhotovenia sú známe aj verzie ako kabriolet, dodávkový automobil, sanitný automobil, pohotovostný pre potreby polície, taxík a iné zákazkové karosérie. Zatvorená karoséria bola bohato vybavená: do výbavy okrem štandardu patrila medzistena za vodičom s posuvným sklami, rukoväť na medzistene, vešiaky, vazičky, popolníky z brúseného skla, lampa na strope, koberec so strihaným vlasom, sieťka na drobné predmety, spúšťanie skiel vo všetkých dverách, opierky na nohy pre cestujúcich na zadných sedadlách, záclonky na zadných bočných a zadnom skle.

Rozmery: (podľa vyhotovenia)

Dĺžka: 3700 až 4100 mm, šírka: 1650 mm,

Rázvor osí kolies podľa vyhotovenia: 2770 až 3170 mm, rozchod kolies vpredu a vzadu 1300 mm.

Hmotnosť: podvozok asi 590 kg, pohotovostná hmotnosť podľa druhu karosérie. Pri uzavretom automobile cca 1250 kg.

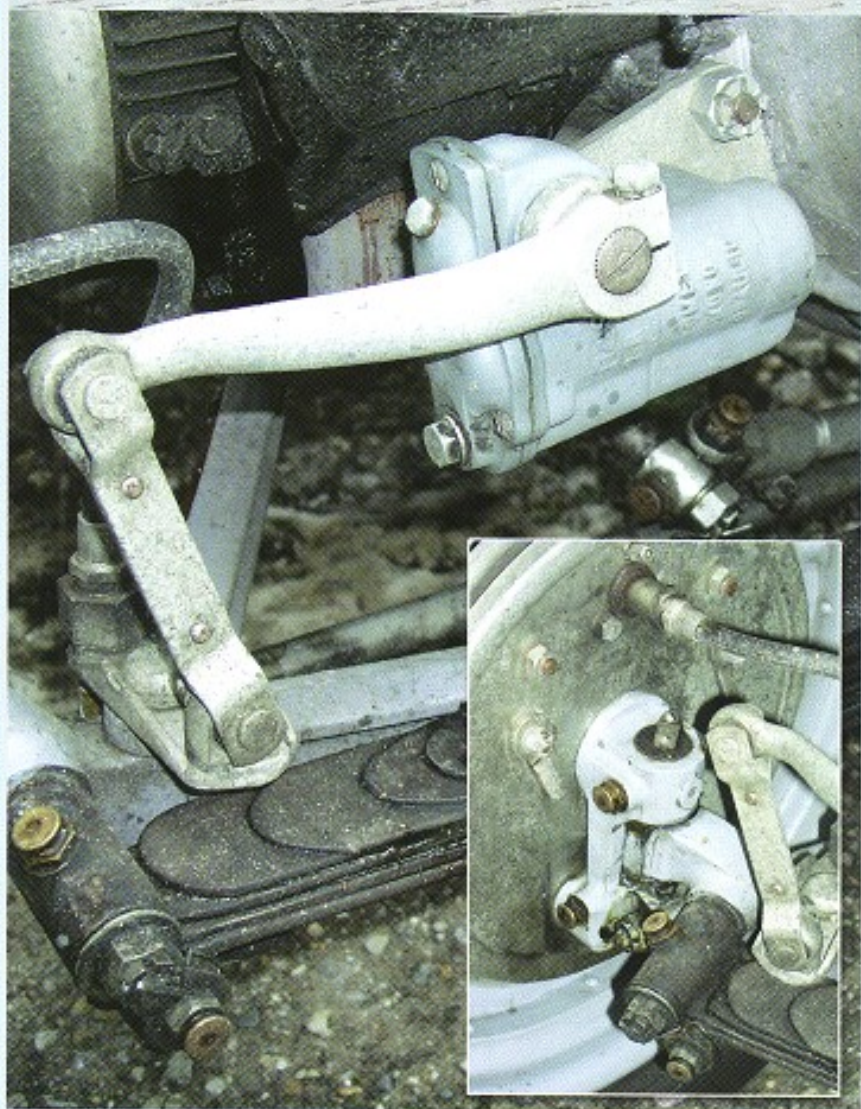
Výkony a spotreba: Maximálna rýchlosť podľa údajov výrobcu 90 km.h⁻¹. Spotreba paliva podľa spôsobu jazdy 13 až 15 litrov na 100 km jazdy. Výrobcom bola udávaná aj spotreba oleja, ktorá bola 0,25 l na 100 km.

Zaujímavosť: motor z Tatry 52 sa používal na pohon žeravových nadstavieb automobilov Tatra 111 a Tatra 138 ešte koncom šesťdesiatych rokov.



Interiér bol pôvodný, ale zub času na ňom zanechal stopy. Kúpou tohto auta vzrástol môj záujem o veterány. Vybral som sa za odborníkmi do Tatrovického múzea v Kopřivnici, s túžbou zistiť čo najviac o mojej Tatričke a porovnať si ju s vystavenými exponátmi. Tu som prišiel k záveru, že mám doma výborný základ pre úspešnú renováciu. Po prebdených nociach a debatách s priateľmi, ktorí už mali skúsenosti s renováciami, som si vytvoril predstavu ako budem postupovať. Prvý krok viedol za starým známym, pánom Hiričom. Tento pán bol majster kolárskeho remesla, ktorému





sa venoval celý svoj život, takže práca s drevom a plechom mu nebola cudzia.

Po dlhom prehovaraní sa nado mnou zľutoval, prislúbil mi pomoc a pustili sme sa do práce. Pán Hirič bol prvý, kto sa pozrel pod krásny lesklý kabát. Odhalil mnoho nedostatkov na drevenej kostre celej Tatričky a taktiež zamaskované chyby na plechových častiach.

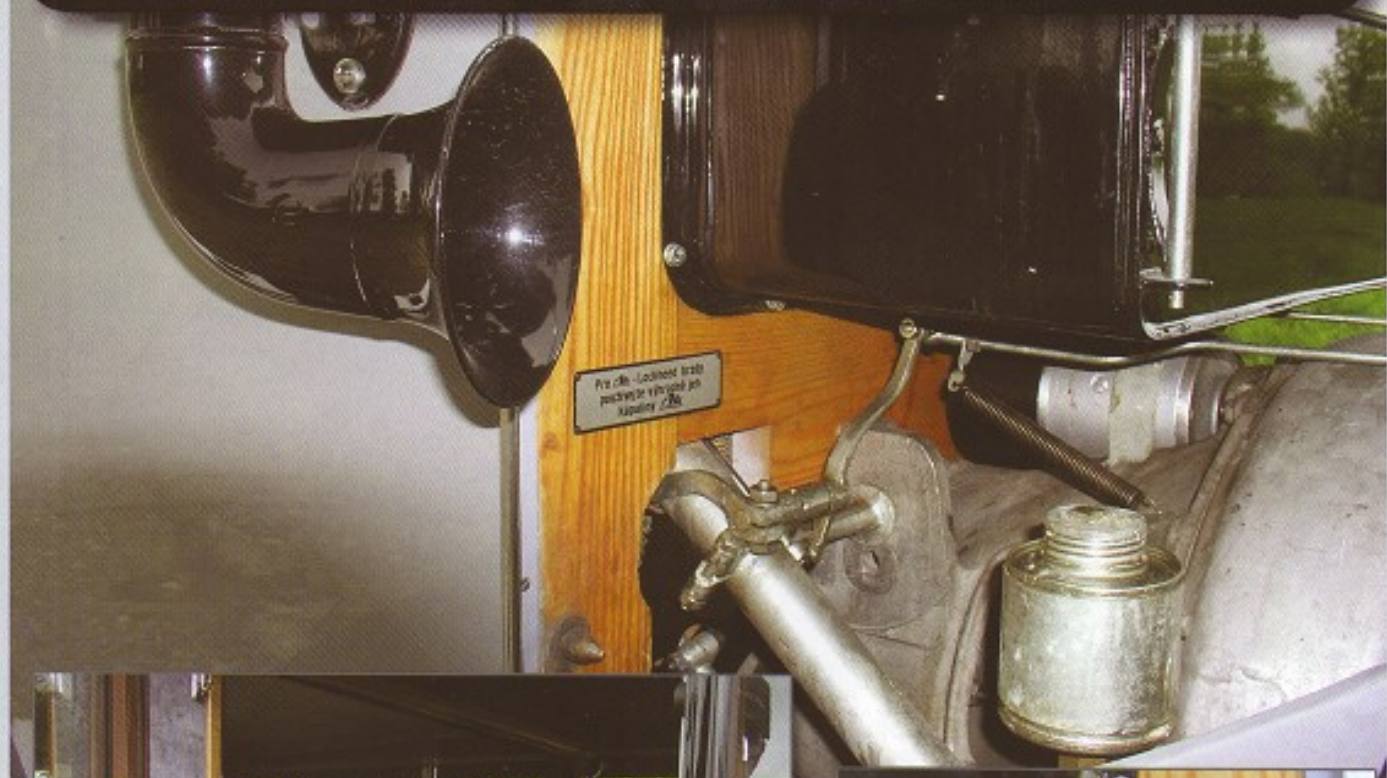
Aj napriek týmto ťažkostiam starý pán odvie-dol skvelú prácu v maximálnej kvalite. Renovácia karosérie trvala dlhých osemnásť mesiacov. Po nej nasledovala generálna oprava mecha-nických častí, skladanie auta do celku, aby som



ho mohol odovzdať do lakovne.

Kedže sme na karosérii objavili zvyšky pôvodného lakovania, kombináciu čiernej a šedej farby, rozhodol som sa ho ponechať. Po lakovaní nasledovala výmena elektroinštalácie a prečalúnenie celého interiéru. Pri výbere čalúnenia som postupoval citlivo, použitá bola koža aj látka vo farbe pôvodného čalúnenia. Renovácia sa postupne chýliła ku koncu a nasledovali skúšobné jazdy, ladenie motora. Prišiel deň "D" a s ním pozvanie na 500 km Slovenských. Krásna akcia, ideálna na premiéru znovu zrodenej Tatričky. Bolo krásne

Pro *Atte* - Lockheed brzdy používejte výhradně jen kapaliny *Atte*



snečné ráno, moji priatelia a ja sme nakladali Tatra v plnej kráse na prives a vyrážali sme do Bratislavy. Asi po dvoch hodinách jazdy, keď sme sa blížili k prekľatému 37. kilometru diaľnice sa stalo to, čo nik nečakal...

Vďaka nepozornosti iného vodiča moja Tatrička ležala v prachu a v sklených črepinách uprostred diaľnice. Hrdlo mi zvierali kčce a mal som ťažobu na srdci, ale hlavne, že sme žili.

Táto osobná tragédia mi zobrala značnú časť zo života, ale nezlomila ma - naopak dala mi silu znovu sa vrátiť tam, kde som pred dvomi rokmi začal.



Oslovil som ľudí s ktorými sme Tatru renovovali a znovu sa pustili do práce. Renovácia vďaka skúsenostiam postupovala omnoho rýchlejšie ako predtým. Dnes je Tatrička v plnej kráse a zúčastňujem sa s ňou na rôznych podujatiach.

Srdečná vďaka patrí všetkým ľuďom, ktorí pri mne stáli v tých najhorších chvíľach.

Ján Hanuška

Tatra je tretia najstaršia továreň vyrábajúca nepretržite automobily po automobilkách Daimler-Benz a Peugeot. Spoločnosť vznikla v roku 1850 v Nesselsdorfe dnes Kopřivnica ako malá rodinná firma založená Ignáčom Schustalom. Náplňou firmy bola spočiatku výroba bríček a kočiarov. Potom sa ťažisko produkcie presunulo do výroby železničných pripojných a motorových vozidiel. V roku 1897 sa továreň vyrobila svoj prvý automobil pod označením Präsident a o rok neskôr i prvý nákladný automobil s nosnosťou 2,5t. Najprv továreň používala motory Benz a neskôr už motory vlastnej konštrukcie. Automobilová výroba začala prevažovať nad ostatnými aktivitami továrne a nakoniec sa stala dominantnou. Významným medzníkom vývoja automobilov nastali po druhom príchode Hansa Ledwinka do Nesselsdorfu. Konštruktér Hans Ledwinka sa narodil v meste Klosteneuburg neďaleko Viedne v roku 1878 a už v roku 1897 sa zamestnal v továrni v Nesselsdorfe. V rokoch 1902 – 1905 pracoval v istej viedenskej továrni, kde mal možnosť experimentovať s použitím brzd na predné kolesá. Potom sa na chvíľu vrátil do Nesselsdorfu. Potom opäť odišiel teraz do firmy Steyr. V čase keď sa druhý krát Ledwinka vrátil do Nesselsdorfu, továreň niesla meno Ringhoffer a mesto Kopřivnica. U Steyr využíval voľný čas na vývoj ľahkého dvojvalcového motora s protifaľnými valcami (boxer) a s chrbticovým ráurom. V Ringhoffere podporovali jeho podnikanie, ktoré čoskoro vyústilo do prvého modelu stelesňujúce všetky tieto výsledky vývoja. Táto koncepcia sa po prvý krát objavila vo výrobe v roku 1923 výrobou modelu 11. Bol to prvý model pod značkou Tatra Kopřivnickej vozovky, ktorá sa stala súčasťou Ringhofferovho koncernu. Jedenástka bola vrcholom jednoduchosti a príkladom úplne netradičného prístupu k riešeniu lacného a ľahkého automobilu. Táto revolučná konštrukcia nenašla iba obdivovateľov, no aj najtvrdší odporcovia kapitulovali, keď v roku 1925 Tatra 11 v rukách mladých pretekárov získala prvé dve miesta c triede 100 ccm na pretekoch Targa Florio, alebo diaľkovej jazde Leningrad – Moskva – Tbilisi – Moskva. Potom prišli do výroby zlepšenejšie modely 12 s prednými brzdami a s pohotovostnou hmotnosťou 750 kg. Ľahký a tuhý chrbticový rám s výkyvnými zadnými polonápravami (začínajúci sa motorom a končiaci rozvodovkou) zostali dodnes charakteristickým znakom kopřivnických automobilov. Po type 12 nasledoval rad rovnakej konštrukcie, ale s plochými, veľmi pružnými, opäť vzduchom chladenými štvorvalcovými motormi s rozvodom OHV a vrcholom výkonu pri otáčkach 3000 za minútu. V rokoch 1926 – 1928 to bola Tatra 30 a v rokoch 1930-1938 Tatra 52....

Prečo názov TATRA

V roku 1919 sa uskutočnili skúšobné testy brzdového systému automobilu z Kopřivnickej automobilky. Jednalo sa vtedy ešte o model U. Skúšky prebiehali vo Vysokých Tatrách v zimnom období vo veľmi náročnom teréne. Miestnych obyvateľov, ktorí videli vozidlo, očarili výkony a hovorili skúšobným jazdcom, že takéto vozidlo by bolo vhodné pre naše Tatry. Po vzniku prvej Československej republiky sa rozhodlo vedenie továrne zmeniť názov, ktorý by bol vhodnejší pre nový štát. A tak sa rozhodol pre TATRA. Od roku 1920 je názov TATRA registrovanou obchodnou značkou nesúca logo na všetkých automobiloch opúšťajúce Kopřivnickú automobilku.