

december  
12/2007

www.veteran.sk



VETERÁN.SK

ČASOPIS PRE MILOVNÍKOV HISTORICKÝCH VOZIDIEL

# VETERÁN.SK

80 Sk, 80 Kč



kalendár  
podujatí



„HADMIRŠKA“  
JAWA-ČZ-OGAR

ROLLS-ROYCE  
Franz Vonier GmbH museum

VODIACE MOTOCYKLE

BUGATTI 41 BINDER COUPÉ





# „HADIMRŠKA“

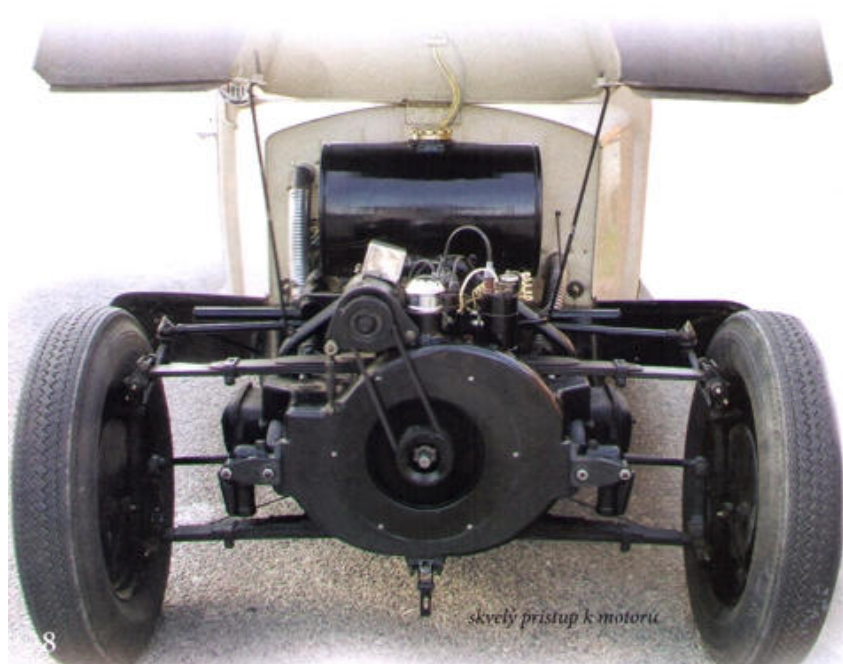
Pána Petra Šímu mnohí z vás poznajú ako fotografa historických vozidiel. Jeho fotografie v našom časopise patria k tým najlepším. Už menej je známe, že už roky zbiera automobilové modely. A práve cez modely sa dostal až k svojmu veteránu, k Tatre.

Mal malý model MG TA, na ktorom sa mu niektoré detaily nepozdávali a tak si ich chcel vylepšiť. Nevieť už presne či zbadal skutočný „emdžik“ pána Nikitina na niektorej výstave, alebo v časopise, ale podľa evidenčného čísla si ho v Bratislave vyhladal a požiadal ho, či by si niektoré detaily mohol odfotiť,

aby podľa nich mohol zdokonaľiť svoj model. Samozrejme, že mu bolo vyhovené. Pán Nikitin spozoroval u pána Šímu záujem o veterány a zároveň jeho zmysel pre precíznu a detailnú prácu. A tak raz, keď si opäť fotil detaily na autách, mu navrhol, aby si zadovážil skutočného veterána. A tu sa niekde začína príbeh Petera Šímu a jeho tatričky...



zapalovacia cievka BOSCH s odporom



skvelý prístup k motoru

Automobil som kúpil na inzerát v roku 1986. V ponuke som mal ešte Škodu L&K 110 z roku 1927 a zrenovované Aero 662. Dlhú som neváhal. Svojou nevšednou prednou maskou, konštrukciou motora a podvozku vyhrala Tatra. Pôvodným majiteľom bol profesor Josef Melich z Turnova. Hoci automobil už niekoľko rokov nepoužíval, lúčil sa s ním len ťažko. Nečudo, veď s Hadimrškou vyrastal od svojich štrnástich rokov. Svoj rodinný dom predal a presťahoval sa späť do rodičovskej vilky, kde garážoval mladší štvorkolesový miláčik – FIAT 850. Hadimrška tak



značka - Pozor, mám brzdy aj v predi!

prišla o strechu nad hlavou. Než by sa mal pán Melich pozerat, ako jeho Tatra chátka v záhrade pod širým nebom, rozhodol sa pre predaj. Po krátkej obhliadke slovo dalo slovo a bolo rozhodnuté: „Beriem“. O dva týždne som auto odviezol, presnejšie odšoféroval, domov. Z cesty som mal spočiatku obavy. Z Turnova do Bratislavy je poriadny kus cesty aj pre moderné vozidlo, nie to ešte pre veterána, ktorého technický stav mi bol neznámy.

S pravostranným riadením a prevodovkou bez synchronizácie som tiež nemal skúsenosti. Prvá, vyše tristokilometrová cesta s Tatrou prebehla bez problémov.

Najsprávnejšie som na aute rozobral brzdy. Po výmene brzdového obloženia a laniek nasledovala STK. Nakoľko auto bolo pojazdné a v kalendári sa písal máj, renováciu som si naplánoval až na zimu. Počas letných dní skúšobnými jazdami na tachometri pribudlo skoro päťsto

kilometrov. Začiatkom novembra som začal auto „odstrojovať“. Pod vrchnou svetlo šedou farbou sa nachádzala pôvodná béžová. Pod ňou sa skrývalo milé prekvapenie – pozinkovaná karoséria. Neskôr som sa dozvedel, že aj farba na prístrojovej doske nie je štandardná. Postup jej lakovania bol nasledovný: na základnú farbu sa naniesla čierna a po zaschnutí horná bordová farba. Táto počas schnutia popraskala a stiahla sa. Vo vytvorených medzerách sa odhalila spodná čierna farba. V takomto vzore a farbe bolo prevedené celé čalúnenie,

ktoré bolo koženkové, a preto časom stratilo svoju pružnosť. Pri odstraňovaní, v predpríprave na lakovanie, popraskalo. Našťastie sa mi podarilo zohnať novú, s takým istým vzorom. Plátenná strecha už bola prerábaná, ale tiež poznačená zubom času a žiadala výmenu.

Z pôvodnej strechovice zostali len rohové výplne. Tu bolo vidieť, že strechovica z vnútornej strany má iný vzor tkania než zvonka. Písal sa rok 1987 a v Rempe bolo možné kúpiť (zväčša pod pultom) len našu čiernu. Nečudo, že som nechcel veriť vlastným očiam, keď som na zraze veteránov uvidel Tatru 12 s novučičkou strechou, zvonka tmavohnedej a zvnútra béžovej

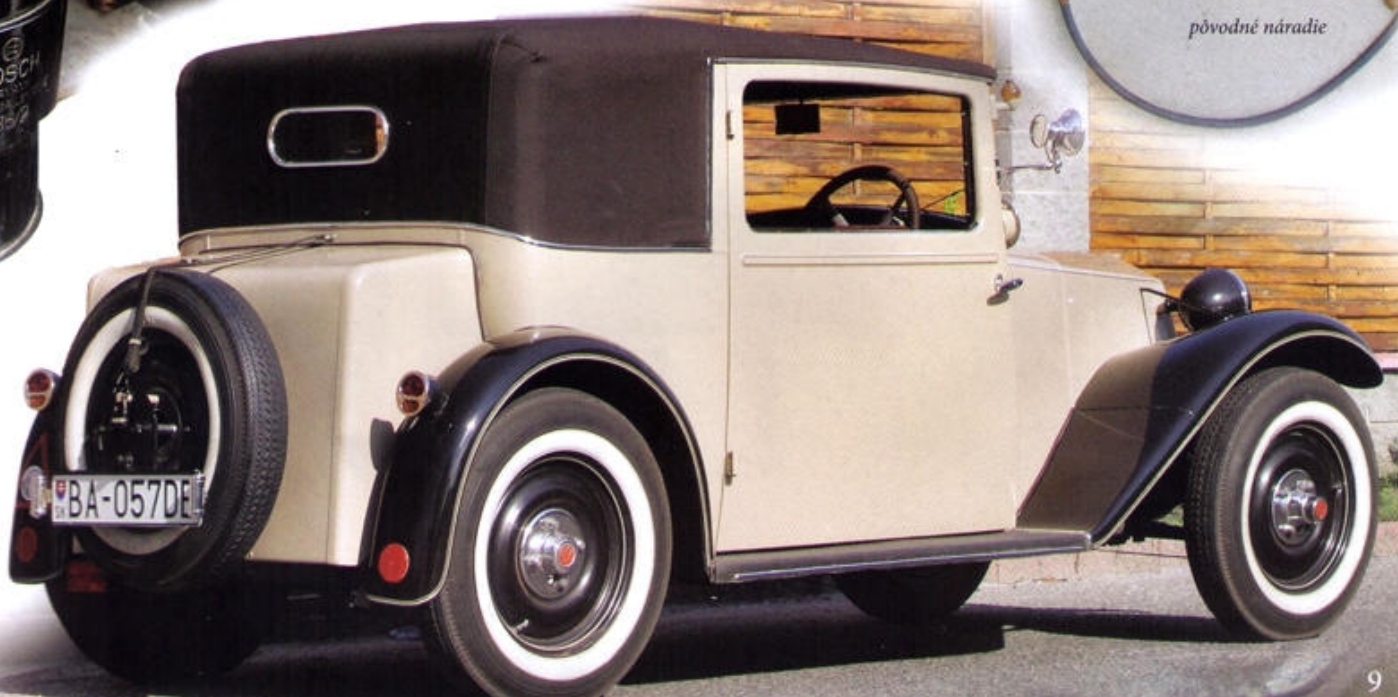
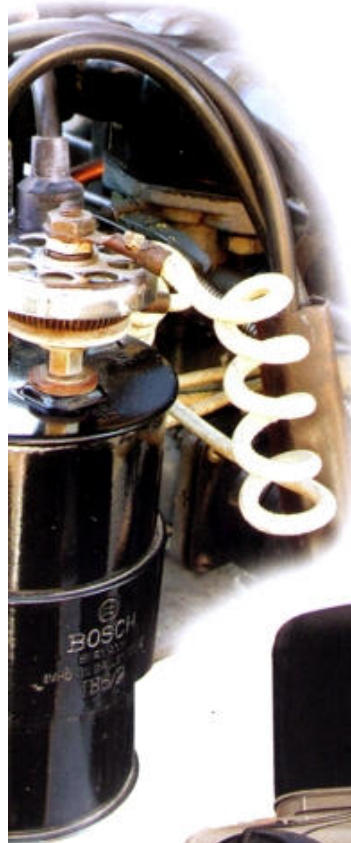
farby s parketovým vzorom, ako pôvodne mala moja Hadimrška. Od majiteľa som sa dozvedel, že strechovicu kúpil vo vtedajšej NSR. Viac mi nebolo treba. Samotná strecha je konštruovaná tak, že má tri varianty polôh. Celá natihnutá, čiastočne zrolovaná (nad prednými sedadlami) a úplne sklopená. Šponovák na aute neboli. Hoci ich na veteránoch

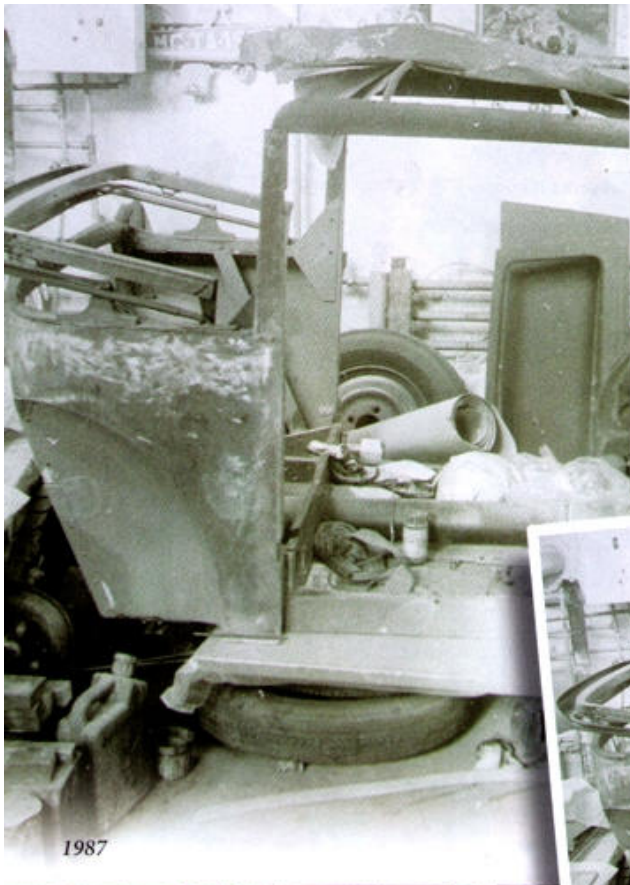


pôvodná a nová strechovica

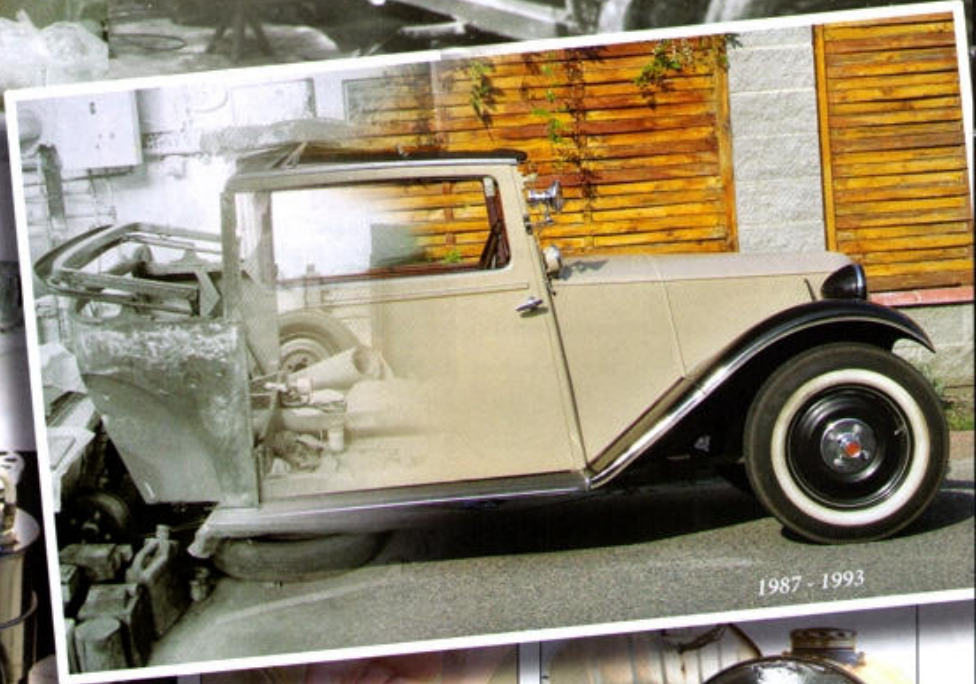


pôvodné náradie

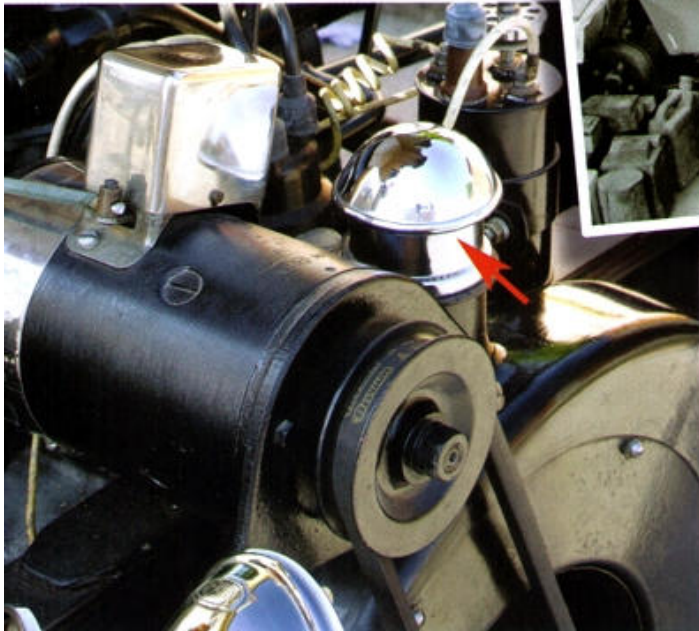




1987



1987 - 1993



dynamo s regulátorom a odvetranie kľukovky



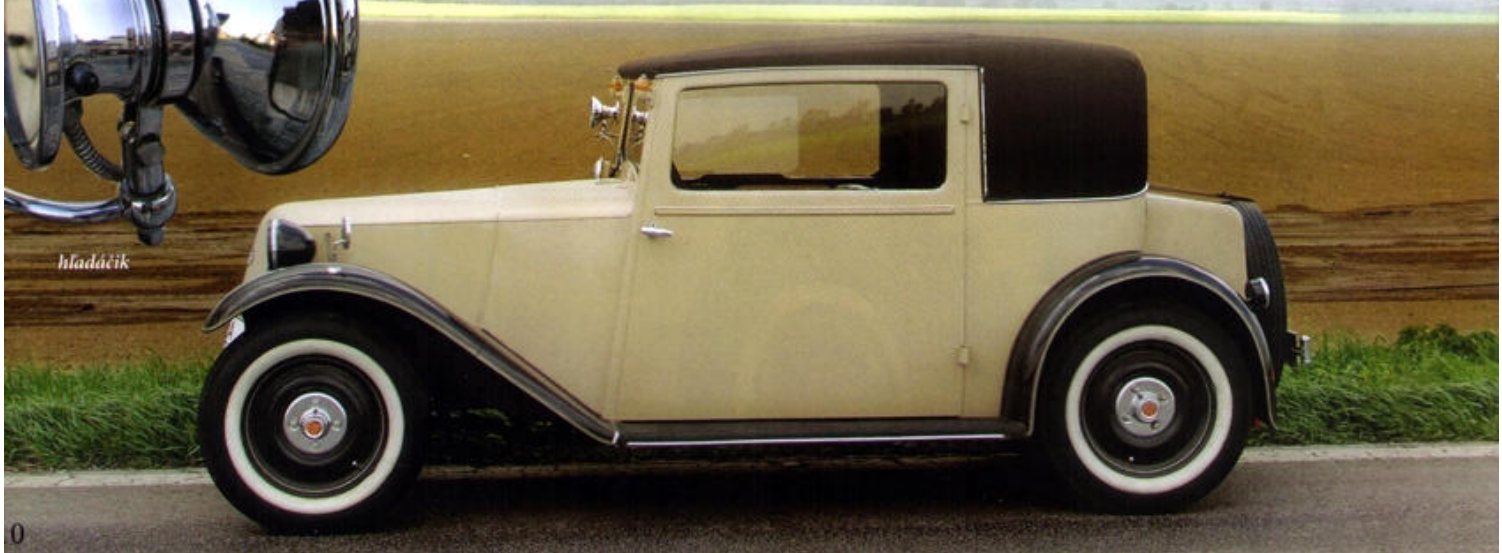
filter paliva



kúrenie



hladáčik



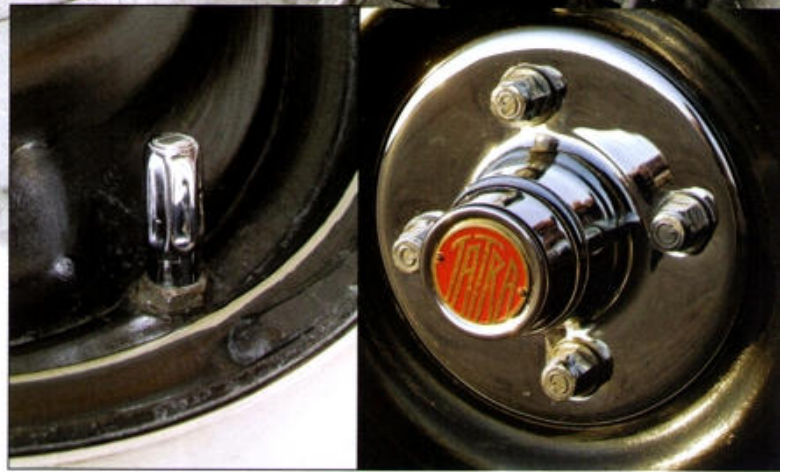


1987

rád vidím, moja Tatra nebola nimi vybavená. Strecha sa zaistuje sponami medzi pevným a sklopným dreveným rámom.

Je vidieť, že auto bolo stále garážované. S výdrevou nebolo treba nič robiť a korózia bola minimálna. Na drevenej podlahe sú položené pôvodné gumené rohože s pyramídovým vzorom. Chróm bol len na dieloch zvonka, ako kľučky, rámy reflektorov, lišty okien, puklice. V interiéri na povrchovú úpravu kovových dielov výrobca použil nikel.

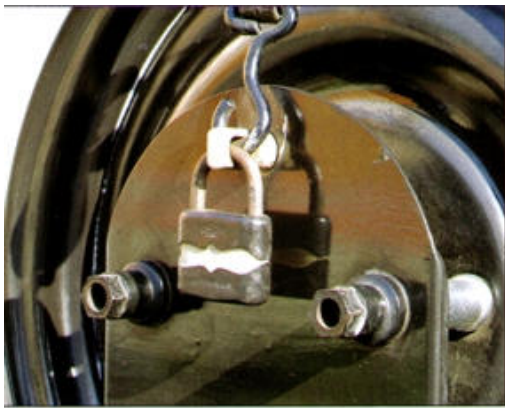
Elektroinštalácia bola ešte funkčná, ale na niektorých miestach poškodená. Z bezpečnostných dôvodov som káble zamenil za



*krytka ventilu*

*puklica*





záмок na rezerve

vytiahnuť sytič, dvakrát pretočiť, zapnúť zapaľovanie a opäť kľukou „cuknúť“ o pol otáčky. Len spotreba oleja bola väčšia. Mal najazdených 140 000km. Pán profesor bol pedant a počet kilometrov za každý štvrtrok si zapisoval do technického preukazu. Pri kúpe ma nezapadol upozorniť na nutnosť



nové, tiež s textilnou izoláciou. Pre väčšiu spoľahlivosť som rozobral aj dynamo, regulátor napätia, štartér, spínaciu skrinku a motorček stierača.

Motor štartoval perfektne. Stačilo

používať len neaditívne motorové oleje. Avšak zohnať ich bolo čoraz ťažšie, čo ma primälo k odkarbónovaniu motora. Po jeho rozobraní som si vymyslel ďalšiu prácu. Nové piesty, výbrus a vodička ventilov. Karburátor už bol menený. Namiesto typu Zenith 30T (Amal), mám Jikov. Dôvod zámény pán Melich nevedel. Väčšinu práce som si robil sám. Nečudo že z plánovaných šiestich mesiacov mi renovácia

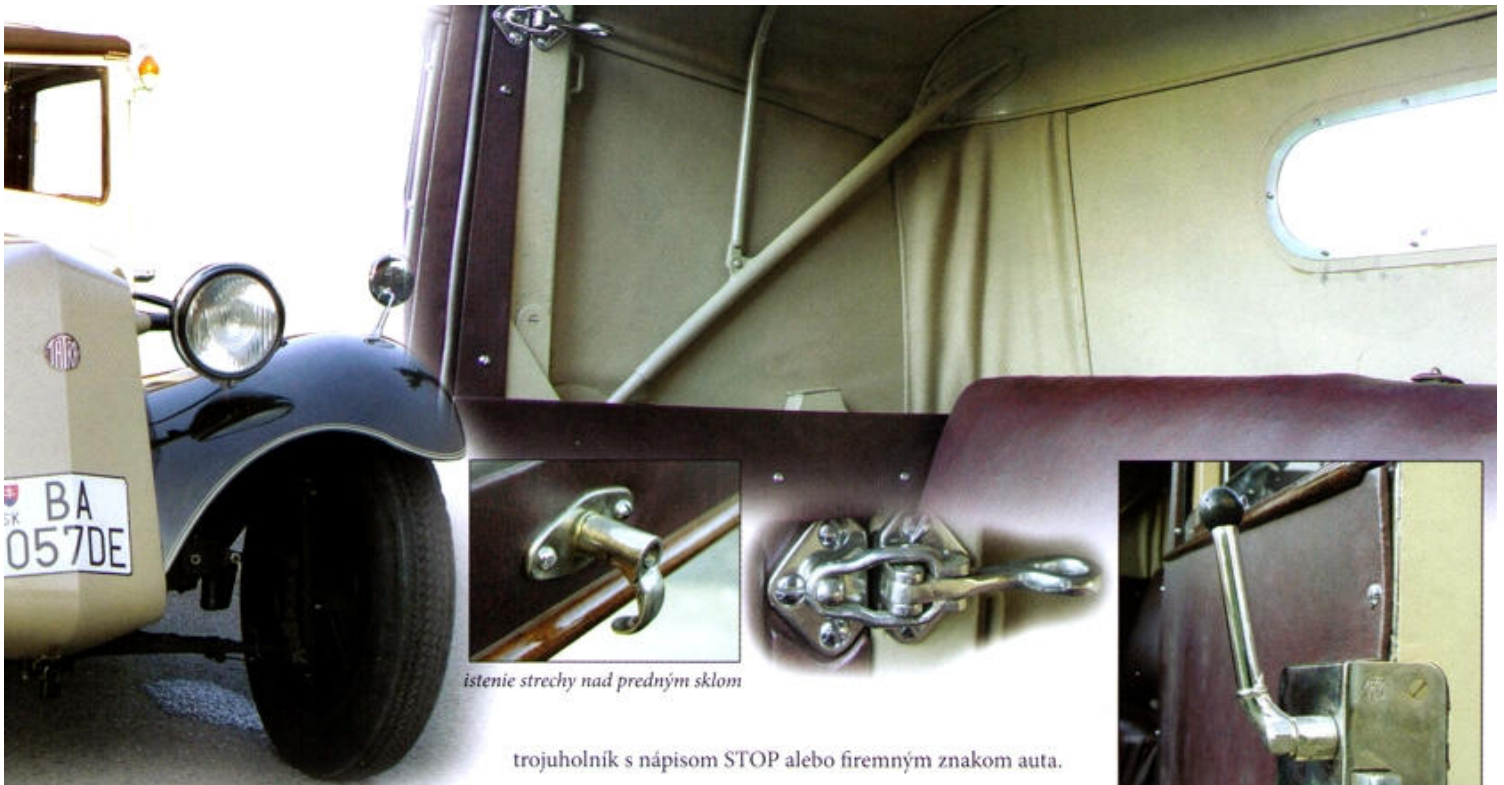
napokon trvala skoro šesť rokov.

Podvozok je prevedený podľa osvedčenej konštrukcie TATRA, u ktorej motor, prevodová skriňa, spojovacia rúra a rozvodovka zadnej nápravy vytvára nosnú časť vozu, na ktorej je dvomi priečnymi nosníkmi prichytená karoséria. Vpredu aj vzadu sú výkyvné polonápravy.

Tatra 57 je vybavená plochým, vzduchom chladeným, štvorvalcovým benzínovým motorom s vŕtaním 70 mm, zdvihom 75 mm, objemom 1155 cm<sup>3</sup> a výkonom 18k (13,3kW) pri 3000 ot/min. Ventilový rozvod je OHV. Štvorstupňová prevodovka je zložená z čelne ozubených kôl. Šikmé ozubenie sa začalo používať až v roku 1933. Spiatočka je istená zámkom (čo nemajú ani dnešné Felicie). Brzdy mechanické, lankové dvoj okruhové. Automobily vyrobené do tridsiatich rokov mali brzdené zväčša len zadné kolesá. Vozy s brzdami na všetkých kolách mali kratšiu brzdnú dráhu, načo bolo treba upozorniť za nimi idúcich vodičov.

Na tento účel bol na zadnom blatníku nakreslený výstražný





*istenie strechy nad predným sklom*

trojuholník s nápisom STOP alebo firemným znakom auta.

S prvou Tatrou 57 bola verejnosť oboznámená v roku 1931 na Pražskom autosalóne. Vyrábali sa od roku 1931 do 1935. Sériová výroba začala 22.3.1932 a tisíca Hadimrška opustila linku 13.6.1932. V archíve Tatra múzea v obchodnej knihe je o mojej Tatre uvedené: T57 kabriolet – standard, 1. majiteľ Jan Melich, Daliměřice, objednané 28.12.1931, dodané 2.5.1932, prevzaté 5.5.1932.

Údaje o presnom počte vyrobených kusov „čistých žehličiek“ sa rozchádzajú. V jednej literatúre uvádzajú 7020 ks (možno vrátane prototypov a prechodových 57-ičiek – bola predstavená v minulom čísle), inde 5997 ks. Ich dobová cena bola 26 800 Kč.

*text a foto* **Peter Šíma**

