

POPRVÉ S NOVOU TVÁŘÍ

Čtyřmístný
dvoudveřový
kabriolet Tatra 75
v provedení
z podzimu 1934

V dubnu 1934 slavila na pražském autosalonu premiéru Tatra 75, jež jako první dostala místo tradiční kapoty ve tvaru žehličky příd' s maskou tvořenou dvěma sloupci šterbin.

JAN TUČEK

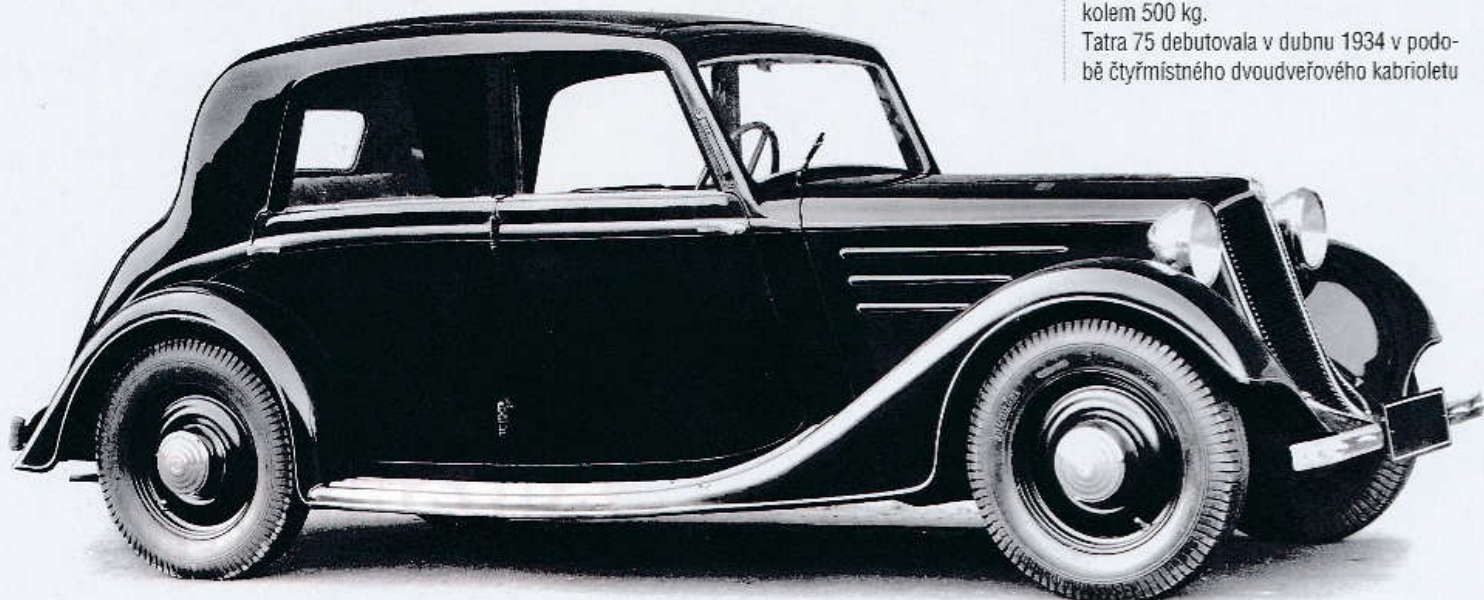
Foto: archiv autora

Pod nově tvarovanou kapotou skrývala Tatra 75 vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHV, konstrukčně blízký motoru menšího typu T 57, tedy s větrákem chlazení vpředu před válci. Lišil se ovšem vrtním i zdvihem, zvětšenými na 80 a 84 mm. Z objemu 1688 cm³ dával vý-

kon 30 k (22 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou doplněnou volnoběžkou. Tu řidič obsluhoval ruční pákou umístěnou před řadicí pákou převodovky. Palivová nádrž umístěná vpředu pod kapotou měla objem 55 l, elektrická soustava vozu pracovala s napětím 6 V. Přední kola typu 75 byla nezávisle zavěšena na paralelogramu tvořeném dvěma příčnými listovými pery, vzadu byly tradiční výkyvné polonápravy a horní příčné listové

Klasicky stavěná Tatra 75 ve čtyřdveřovém provedení sedan z roku 1935

pero. Páteřový rám s centrální nosnou rourou kruhového průřezu snad ani nemusíme připomínat, stejně jako pohon zadních kol. Podvozek s rozvorem náprav 2700 mm a rozchodem kol 1250 mm vpředu i vzadu měl centrální mazání, které řidič uváděl v činnost pedálem. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech dostaly kapalinové ovládání Lockheed, mechanická ruční brzda působila na zadní kola. Šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 5,75 – 16. Kompletní šasi „pětasedmdesátky“ vážilo kolem 500 kg. Tatra 75 debutovala v dubnu 1934 v podobě čtyřmístného dvoudveřového kabrioletu





s koženým čalouněním a patentní střešou umožňující rychlé a snadné složení i natažení. Vůz byl dlouhý 4200 mm, široký 1560 mm a s nataženou střešou vysoký 1500 mm, jeho pohotovostní hmotnost se pohybovala kolem 1000 kg. Zástupci značky kabriolet nabízeli za 40 700 Kč.

Jen o pár týdnů později byl uveden na trh čtyřmístný sedan Tatra 75 s uzavřenou čtyřdveřovou karoserií a látkovými potahy sedadel. Vykazoval hmotnost 975 kg a jeho cena byla stanovena na 39 600 Kč. Za příplatek si zákazník mohl objednat sedan T 75 s obdélníkovým otvorem ve stropě, krytým shrnovací textilní střešou Golde nebo Webasto. Sedany i kabriolety dosahovaly maximální rychlosti 90 km/h a spotřebovaly 12 až 13 l paliva na 100 km. V roce 1934 bylo vyrobeno necelých sedm stovek vozů a podvozků typu 75, včetně dvou desítek šasi dodaných do Vídně firmě Austro-Tatra. Do konce roku 1937 jich do Rakouska odešlo přes čtyřicet, karosovány byly na místě.

Ke čtyřdveřovému sedanu a dvoudveřovému luxusnímu kabrioletu přibyl v sezóně 1935 čtyřmístný dvoudveřový sportovní vůz Tatra 75 s otevřenou karoserií opatře-

nou jednoduchou plátěnou střešou. Vůz měl odlehčenou karoserii se sníženými boky, v nichž byla vpředu zavěšená dvířka o poznání menších rozměrů než vzadu zavěšené dveře kabrioletu. Novinka měla sklopné čelní okno a nasazovací boční okénka. Sportovní otevřený model T 75 s hmotností 880 kg se v sezóně 1936 prodával za 38 100 Kč, zatímco sedan stál nadále 39 600 Kč.

Sportovní vůz Tatra 75 s nataženou střešou a nasazenými bočními okénky



Čtyřmístná sportovní Tatra 75 měla vpředu zavěšená dvířka menších rozměrů



TATRA 75

Dámy na výletě: prospekt luxusního dvoudveřového kabrioletu Tatra 75

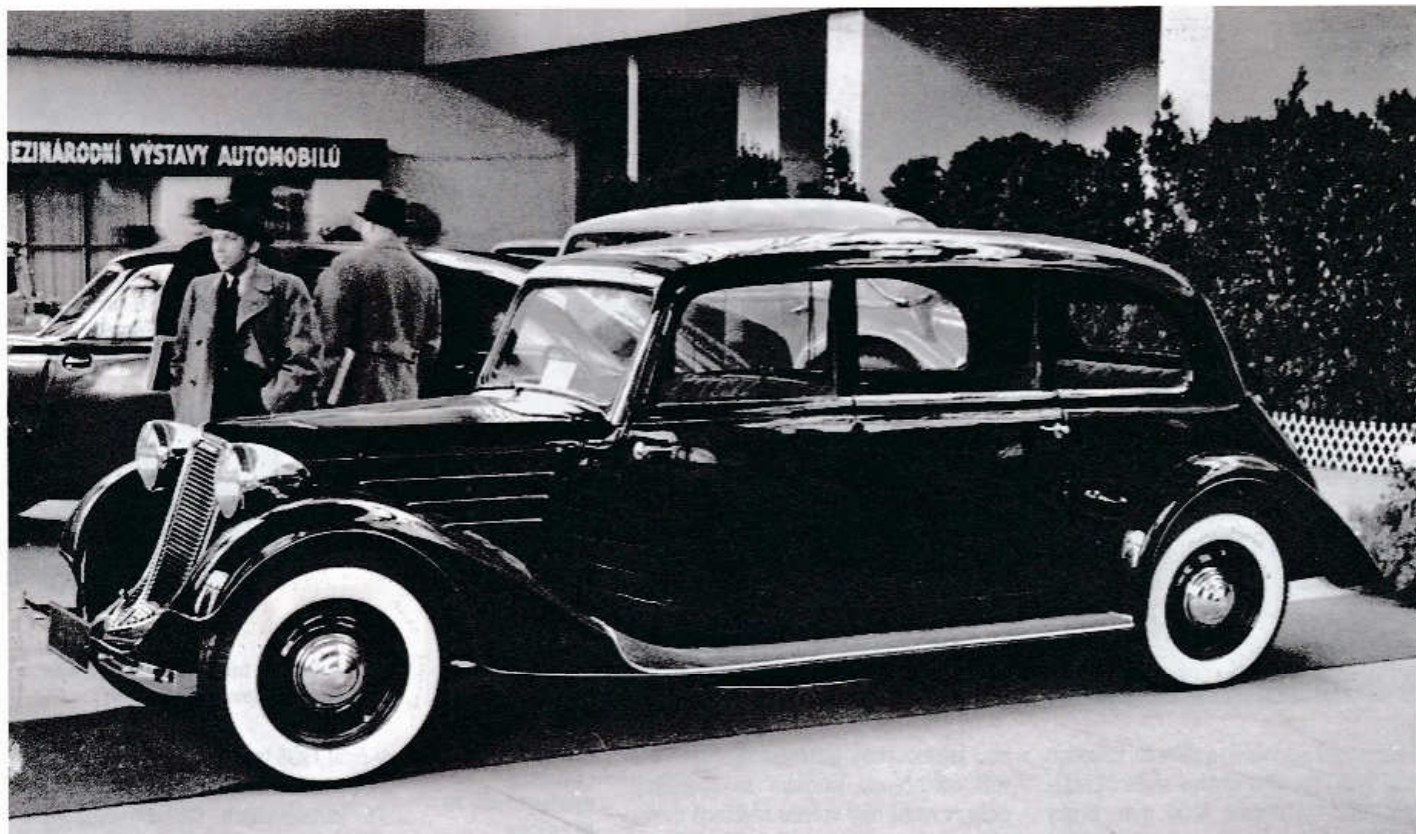


TATRA 75

Šestsedadlová Tatra 75 s prodlouženým rozvorem debutovala v roce 1936

Pánská jízda: čtyřmístný kabriolet Tatra 75 na snímku pořízeném v létě 1936

V říjnu 1935 bylo na pražském autosalonu vystaveno několik atraktivních vozů Tatra 75 karosovaných českolipskou firmou Bohemia, jež patřila Ringhofferovu koncernu stejně jako kopřivnická automobilka. Pozornost poutal zejména aerodynamický sedan s oblou přídi, do níž byly zapuštěny světlomety i maska chladiče, a splývavou zádi se zakrytými zadními koly. Měl ostře skloněné třídičné čelní okno, na každé stra-



Šestimístná Tatra 75 s mezistěnou na pražském autosalonu v říjnu 1936

Interiér šestimístného modelu T 75 v rodinném provedení bez mezistěny

ně tři boční okna a na zádi dvě malá okénka, mezi nimiž čněla mohutná „ploutev“. Podle německy psaného pražského deníku Bohemia byla karoserie aerodynamického vozu zhotovena ze „speciálního lehkého

kovu“. Druhý sedan T 75 s proudnicovou karoserií zhotovila Bohemia v létě 1936. Obdiv přichozích budil i dvoumístný roadster Tatra 75 Bohemia se specifickou maskou, dlouhou kapotou a zaoblenou zádi,

společnost mu dělaly kupé s krátkou střechou a třímístný sportovní vůz téhož typu. Novinkou představenou na pražském autosalonu v říjnu 1936 byla prostorná šestimístná limuzína Tatra 75 s tovární karoserií, jejíž první exemplář vznikl v dubnu téhož roku. Šestimístný čtyřdveřový vůz se třemi řadami sedadel měl rozvor prodloužený o půl metru na 3200 mm, byl dlouhý 4650 mm, široký 1650 mm a vysoký 1580 mm. Proti sedanu byla jeho karoserie nejen prodloužena, ale i lehce rozšířena, zvýšena a opatřena šesti bočními okny. Hmotnost k jízdě připraveného vozu se blížila hranici 1200 kg.

Ridič a spolujezdec vpředu měli k dispozici nedělené sedadlo široké 1150 mm, stejnou šířku mělo i sedadlo třetí řady umístěné mezi podběhy zadních kol. Ve druhé, tedy prostřední řadě byla dvě samostatná sklopná sedadla široká 480 mm. Limuzína mohla být vybavena mezistěnou s posuvným oknem, jež oddělovala prostor řidiče od cestujících vzadu. Zákazník ale mohl volit i rodinné provedení vozu bez mezistěny. Složením sedadel druhé řady získali pasažéři na zadním sedadle vskutku velkorysý prostor pro natažení nohou.

Pohon prodloužené limuzíny obstarával standardní vzduchem chlazený čtyřválec 1688 cm³ o výkonu 30 k (22 kW), opět spojený se čtyřstupňovou převodovkou doplněnou volnoběžkou. Stejně jako ostatní verze „pětasedmdesátky“ dosahovala limuzína největší rychlosti 90 km/h.

V letech 1936 až 1938 byly vyrobeny tři stovky prodloužených šestimístných vozů Tatra 75, celková produkce „pětasedmdesátky“ překročila do jara 1939 o stovku hranici 4 tisíc. ■



Šestimístná limuzína Tatra 75 s mezistěnou a dámmami – kresba z prospektu