

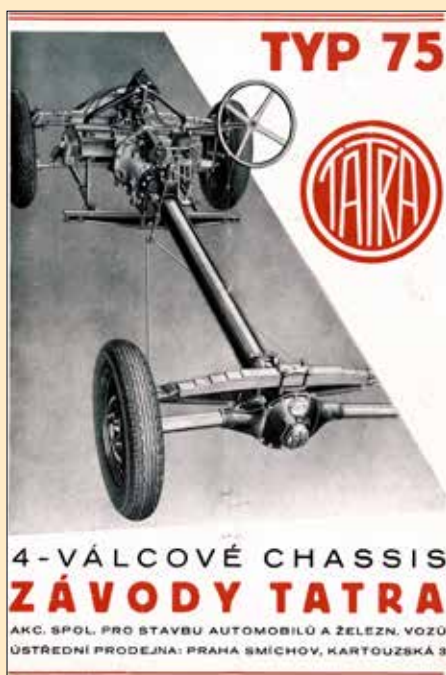


Tatra 75

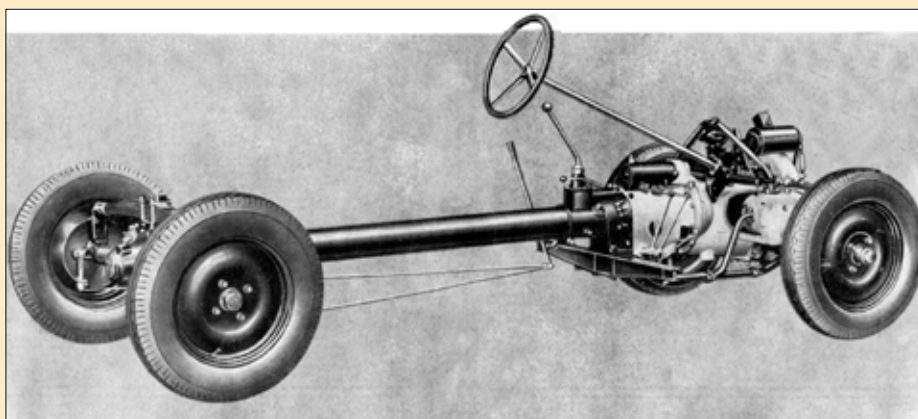
Tatra 75 se na trhu objevila v roce 1934, aby ve střední třídě doplnila velmi úspěšný nejmenší model Tatra 57, představený už na podzim 1931. Pětasedmdesátka byla prvním typem, u kterého byla pro vzduchem chlazené tatry typická maska ve tvaru žehličky nahrazena prohnutou žebrovanou moderní maskou respektující jak aerodynamické, tak designerské nastupující trendy třicátých let.

Ačkoliv se zdá vůz oproti běžným modelům Tatra 75 menší a štíhlejší, je postaven karosáři v České Lípě na podvozku o standardním rozvoru i rozchodu

a větším podílem lehkých slitin (štítý kol, hlavy válců). Zvětšení vozu vyvolávalo obavy nejen z vyšší konstrukční rychlosti (90 km/h), ale zejména z vyšší spotřeby. Už u prvních modelů byla proto převodovka vybavena zapínatelnou volnoběžkou. Ta měla nejen optimalizovat spotřebu paliva (12 až 13 litrů/100 km), ale také zpříjemnit ovládání vozu. V rovinatém terénu šlo při zapnutém volnoběhu řadit i bez sešlápnutého spojkového pedálu. Volnoběh měl samostatnou páku na rychlostní skříni. Byla alternativně připravena i převodovka s rychloběhem, který umožnil zvýšit maximální rychlost vozu až na 110 km/h. Některé



Konstrukce vozu byla veskrze shodná s jmenovaným menším typem 57. Od toho se ale pětasedmdesátka odlišovala nejen výkonnějším motorem (30 HP) o vyšším objemu (1688 cm³), větším rozchodem (1250 mm) a rozvorem kol (2700 mm), ale také třeba účinnějšími hydraulickými brzdami typu Lockheed



Konstrukčně se jednalo už o zažitou tatrováckou koncepci: vzduchem chlazený plochý čtyřválcový motor s protilehlými písty, spojený se čtyřstupňovou převodovkou, na kterou navazovala nosná roura s hnací hřídelí uvnitř, jež přímo přes čelní diferenciál poháněla zadní dělnou nápravu bez jinak nutných kloubových spojení. Zadní náprava byla samozřejmě výkyvná, odpružená jedním listovým perem. Přední tvořila dvě listová pera ve tvaru paralelogramu ukotvená k bloku motoru a byla opatřena hydraulickými tlumiči. I když to není z prvního prospektu úplně zřejmé, vůz byl vybaven hydraulickými brzdami Lockheed na všechna kola



I když byla výroba typu 75 zahájena už v roce 1933, první Tatra 75 se prodala konkrétnímu zákazníkovi až v roce následujícím a byla v provedení „sport-cabriolet“. Zpočátku se prodávaly spíše luxusnější verze se zateplenou střechou

modely byly vybaveny převodovkou se třemi pákami, tedy s volnoběhem i rychloběhem.

První vozy měly vpředu otevírací pouze kapotu a přední blatníky byly pevné. Později se kapota motoru zvedala i s blatníky stejně jako u menšího typu 57. Vůz navíc dostal i v zadní partii výrazněji zaoblené tvary respektující nejnovější aerodynamické poznatky. Pro zájemce o individuální stavby karoserie se dodávaly i samostatné podvozky, vybavené většinou už z továrny přední

kapotou s blatníky. Vůz Tatra 75 Sport, který se dostal do našeho dnešního Veteránsalonu, byl sice karosován přímo u firmy Tatra, akc. spol. pro stavbu automobilů a železničních vozů v Kopřivnici, ovšem v pobočném závodě „Bohemia“ vozovka a strojírna spol. s r. o. Česká Lípa, jenž byl od roku 1932 součástí Ringhofferových továren (stejně jako třeba vagonka ve Studénce či na Smíchově).

Bohemia měla i vlastní karosárnu, kde se stavěly převážně užitkové verze nákladních

vozidel a autobusové nástavby a sanitky (samozřejmě i na koncernových podvozcích Tatra). Podle některých pramenů se v karosárně Bohemia stavěly zakázkové osobní karoserie už na podvozky typu 52 i 57 a celkem zde bylo postaveno devatenáct individuálních karosérií na chassis typu 75. Také se tu čalounily „těžké zateplené střechy“ u prvních luxusnějších kabrioletů T75.

Náš vůz Tatra 75 se sportovní karoserií si objednal Vladimír Čaloun, majitel řeznictví v Bratislavě-Trnávce. Podvozek 30 661 s motorem číslo 175 820 byl vyroben v Kopřivnici v roce 1934 a během roku 1935 na něm byla v České Lípě postavena unikátní dvoumístná sportovní karoserie se třetím nouzovým sedadlem.

Jeho osud je až na drobné nejasnosti z válečného období poměrně dobře zmapovaný, byl ho současný majitel kupoval (jak je u nás nedobрым zvykem) s doprovodnou „legendou o Hugu Haasovi“. Ještě v roce 1940 byl ale vůz ve vlastnictví bratislavského „mäsiara“ Vladimíra Čalouna.



V roce 1934 byly vyráběny převážně luxusní čtyřmístné kabriolety a až později přibýly i oblíbené čtyřdveřové limuzíny. Od roku 1936 byly na prodloužených podvozcích (o 500 mm) uvedeny na trh také šestimístné limuzíny. Karoserie se během modelových roků nepatrně v detailech lišily, nejvíce u kabrioletů



Strojírna v České Lípě vznikla už v roce 1918 a postupně se zde vyráběly nejen osobní i nákladní železniční vagonky či vozy pouličních drah, ale například i potravinářské stroje, plynové, parní i elektrické pece a další strojírenské výrobky. Součástí podniku byla i rozsáhlá a dobře vybavená autosrávkárna



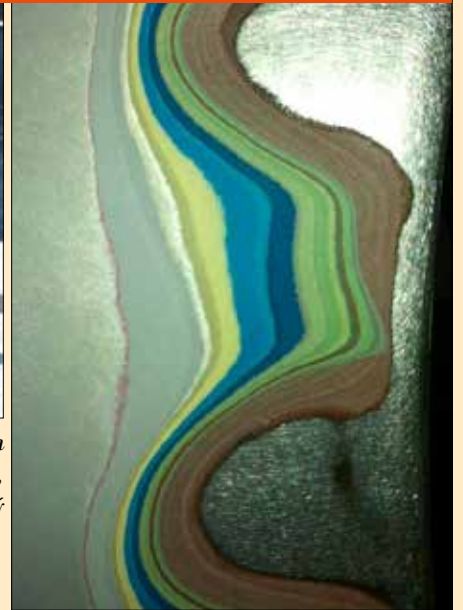
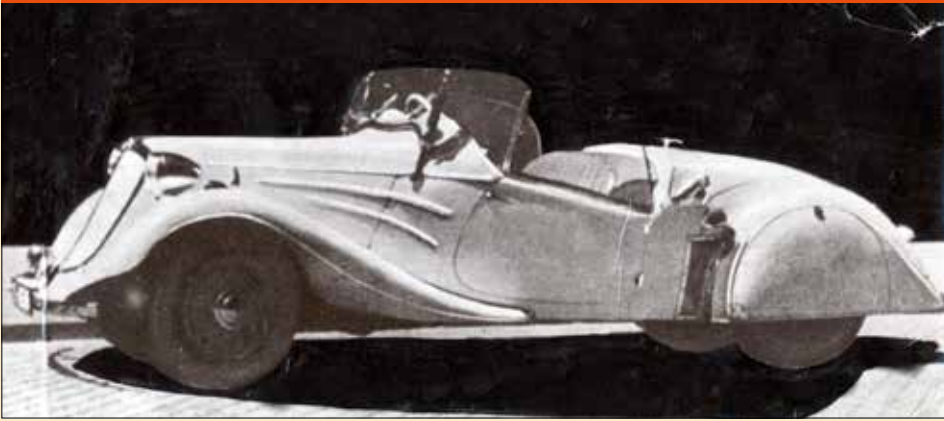
S největší pravděpodobností tehdy vznikly pouze tři podobné vozy, lišící se v drobných detailech. Jeden v tmavém lakování, ještě bez krytí zadních kol a s jednoduchou sériovou chromovanou ozdobou masky. Ten je uváděn i v oficiálních firemních katalozích jako „roadster“



Vůz na snímku byl dodán 25. září 1935 papírenskému průmyslníkovi Isidoru Nettlovi do Červené Řečice. Byl vyvezen do Německa a od roku 1999 je po renovaci k vidění na prestižních zahraničních veteránských akcích



Na soutěži elegance v Lázních Piešťany je zachycen druhý vůz, s bohatěji zdobenou maskou ve světlém, pravděpodobně zeleno-zeleném lakování. Registrační značka (podle informací od Dalibora Feuereisla) patřila do tehdejšího okresu Opava (z archivu Jana Černého)



Na prvorepublikovém snímku je třetí „Bohemia“, opatřená kryty kol a také rozměrnějším ozdobným rámečkem masky. Lakování podle nálezu při poslední renovaci bylo opravdu světlé, totiž zeleno-zelené. To je dnes na druhém dochovaném voze bez zakrytých zadních kol, který byl původně lakován zřejmě tmavomodře

Další doložitelný záznam říká, že 2. prosince 1946 byla majiteli vozu, panu Havlu Schmidtovi, autodopravci v Častej (obec asi 40 km severně od Bratislavy) přidělena registrační značka S-MO 156. Při změně technického průkazu v květnu 1953 byla tato „Bohemia“ už opět v Bratislavě, ale už ji vlastnil místní lékař Jozef Rapp. Ten při zápisu do TP tehdy uvedl, že vůz má za sebou 250 000 kilometrů, a pak až do roku 1963 poctivě vedl záznamy. Z nich vyplývá, že s tatrou za deset let ujel 33 605 kilometrů. Od té doby vůz zahálel, až ho náhodně v roce 1978, při demolici bratislavské osady Brenner (Prievoz), objevil Dušan Klíma. Od překvapeného majitele, který nechápal, že by přes čtyřicet let stará oježděná Tatra 75 někoho ještě mohla zajímat, ji předseda Klubu přátel historických vozidel v nedaleké Dunajské Lužné zakoupil. Po zhruba ročním ožívování s ní začal objíždět veteránská setkání, a to i ta poměrně vzdálená – Maďarsko, Rakousko, Německo, Holandsko a nejdále

ZÁVODY RINGHOFFER-TATRA A. S.
TOVÁRNA, KOPŘIVNICE NA MORAVĚ.
STANICE MÍSTNÍ DRÁHY STUJENKA STRANŠICE.

DUPLIKÁT.
Vystavený na základě potvrzení o číslu
Policijného ředitelstva
v Bratislavě č. 23942/40
ze dne 27. mája 1940.

Telefon: PRÁHE 16, KOPŘIVNICE 11.
KRAJ: ZAKRVAŘADON KOPŘIVNICE Č. I. S.
Pan
VL. Čaloun,
Bratislava.

Potvrzujeme tímto, že dodány Vám námi osobní automobil, výrobní číslo 30.661, motor číslo 175.820 s typem zemským úřadem v Brně 6. března 1934, pod čís. Zemského úřadu 6416-VII/18, číslo potvrzení 1494, zkoušeným úplně zohledni a připojujeme opis dotyčného úředního potvrzení.

S vaškou účtou:

Práha, dne 8. VIII. 1940. Vozidlo bylo přiděleno: Pl - 01 - 60
Duplikát vystaven dne 20. VI. 1940. Stát poz. značka: serie
Čís. zem. úřadu: 6416-VII/18. technický průk. číslo potvrzení: 1494.

Uřední potvrzení.

Tímto se dozvídá, že níže popsane vozidlo se strojním pohonem, jakož i vaškou ciatni výrobky podle tohoto typu zhotovena, připouští se ku jízdě po veřejných místních na základě zkoušky provedene dne 6. března 1934 podle 3. 26. ustanovení zákona, kterým se stanoví podmínky (r. z. čís. 81).

Úřední značka typová: „Čís. 1494“.

I. JMÉNO A BYDLIŠTĚ ŽADATELE:
Závody TATRA, ako. spol. pro stavbu automobilů a selekčních vozů v Kopřivnici na Moravě.

II. JMÉNO A BYDLIŠTĚ VYROBCE VOZIDLA:
Závody TATRA, ako. spol. pro stavbu automobilů a selekčních vozů v Kopřivnici na Moravě.

III. SYSTÉM A TOVÁŘSKÁ ZNAČKA VOZIDLA:
Osobní automobil „TATRA“ typ 75.

Umělé kůže - Gumované auto-střechovce, impreg. teple, povlakové a polštářovací látky - Struky - Voskové kožené plátna - Celluloid.

Rudolf Načeradec
Praha L. Havelská 23 „U zvonů“
Telefon 251-09 a 305-92.

O KAROSERIÍCH
DOBRY DETAIL.
Na svou zvláštnost správo nahle se tato auto...
ROZMĚRNĚ ELEGANCE.
KRAJAN KAROSAR.
MÁ SMYSL.
est
karoserii a příslušenství Vašeho
ezvadného stavu známá firma
O. UHLÍK,
továrna karoserií,
PRAHA-ŠTRAŠNICE

K vozu se dochoval nejen poválečný běžný „velký techničák“, ale i typové osvědčení, vydané jako duplikát v roce 1940



Mezi lety 1992 až 1997 měl tento unikátní vůz modro-modré provedení karoserie



Tato barevná kombinace se poprvé objevila na 500 km slovenských (za volantem Martin Klíma) a i přes pozdější změnu majitelů (Zeman Transport Brno) vydržela dodnes



Všimněte si tří pák na převodovce, kterým ještě sekunduje ruční brzda. Pokud si na ně zvyknete, jsou opravdu všechny využitelné



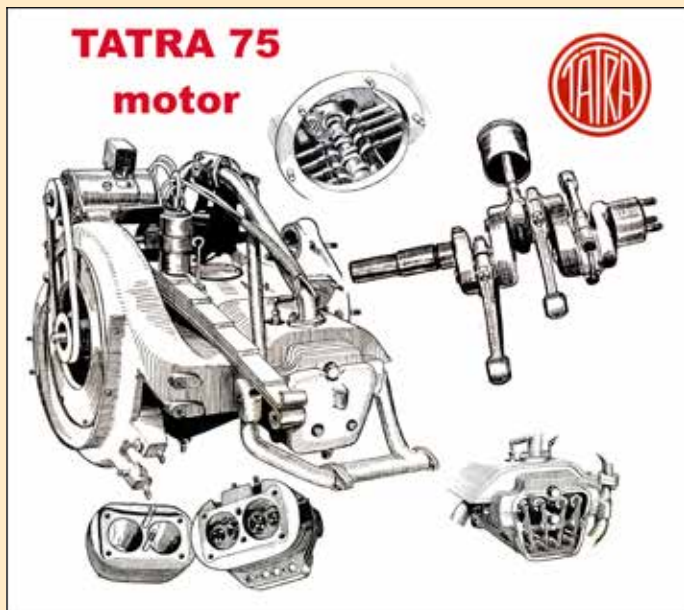
Zajímavým konstrukčním prvkem je samostatně otevíratelný spodní díl kapoty. Je pod ním schovaná nejen rezerva, ale dostatek místa i pro zavazadla. Nad výklopným víkem je třetí nouzové vyklápěcí sedadlo které pojme dospělou osobu i při úplně schované střeše. Ta je důmyslně stažená za předními sedadly

byla Tatra 75 Sport v roce 1988 v hlavním městě Lotyšska v Rize. V roce 1997 změnil Dušan Klíma barvu na stříbrno-červenou a opět absolvoval s vozem další veteránské kilometry.

Současný majitel vozu Ing. Lubomír Pešák, který stojí za olomouckou Veteran Arenou, kde má nyní vůz důstojné stanoviště, vůz letos předvedl například na prestižní soutěži elegance na zámku Loučeň. Pro tuto výstavu byla na sportovní taturu ušita konečně i střecha, která vozu pětatřicet let chyběla. Při té příležitosti se také zjistilo, že předchozí „renovace“ vozu byly bohužel spíše zakonzervováním neutěšeného stavu. Vůz tak letos kromě GO motoru prošel i rozsáhlou, ale přitom citlivou renovací laku. Nyní je opět v plném lesku k dispozici návštěvníkům Veteran Areny v Olomouci. Je jej ale možno spatřit i při sportovní jízdě, třeba na „Soběšicích“ či jinde. „Bohemia“ totiž nejen že vypadá jako vítěz všech soutěží elegance (mimořádně v roce 1936 zvítězila v Concourse d'Élégance v lázních Luhačovice a v Poděbradech obdržela stříbrný věnec), ale také se velmi dobře ovládá.







Ploché čtyřválec měl ventilátor umístěný na předním konci klikové hřídele. Rozvod OHV s jednou vačkou uprostřed byl velmi spolehlivý a při nad čtvercovém zdvihu (80/84 mm) byl motor také velmi pružný

Měl jsem tu čest vůz i řídit. Na převodovku se třemi pákami jsem si sice musel chvíli zvyknout, ovšem jak přesný a krátký chod řazení, tak rychloběh s volnoběhem mě po pár kilometrech jízdy úplně pohltily a dokázal jsem hned využít všech jejích nabízených předností. Hřebenové řízení s lehkým chodem a účinné hydraulické brzdy zážitek ještě umocnily. I když jsem už měl předchozí řídičské zkušenosti jak s tatrami, tak i s typem 75, přesto mě provedení „sport“ vyloženě nadchlo. Ostatně, Tatra 75 je obecně velmi povedeným vozem. Vyrobito se jich za pět let 4114 kusů a v otevřeném provedení se postupně stal jedním z nejvyhledávanějších veteránů ze třicátých let. A mimochodem, většinu továrních modelů Tatry 75, včetně samostatného podvozku, je možno vidět ve Veterán Areně v Olomouci. Tato sportovně vyhlížející tatra karosovaná firmou „Bohemia“ vozovka a strojírna spol. s r. o. Česká Lípa patří dle mého soudu ke zlatému fondu našeho meziválečného automobilového průmyslu.

Text: Jiří Kohlíček

Foto: Veterán Arena, Karel Manek, Robert Sobčák

Použité materiály: Rosenkranz Karel, Tatra 100 Years, 1998, archiv autora, archiv Veterán Areny Olomouc, archiv Jana Černého, Karla Manka, Internet



TECHNICKÉ ÚDAJE:

| | | | |
|--|------------|--------------------------------------|------------|
| Počet válců | 4 | Rozvor | 2700 mm |
| Vrtání | 80 mm | Rozchod | 1250 mm |
| Zdvih | 84 mm | Světla výška nad zemí | 210 mm |
| Obsah válců | 1'69 lit. | Průměr nejmenšího kruhu | asi 11'3 m |
| Vykonnost | 30 ks | Váha kompl. chassis | 500 kg |
| Spotřeba směsi na 100 km podle zatižení a stavu sínice | 12-13 lit. | Obsah benzinové nádržky | 55 lit. |
| Spotřeba oleje asi | 0'1 lit. | Obsah olejové nádržky | 5'5 lit. |
| | | Největší hodinová rychlost | 100 km |

VLASTNÍ PRODEJNY:

- | | |
|--|---|
| Praha (město): II., Národní třída 10, palác „Dunaj“, tel. 421-57. | Košice: Voršmarty 8, tel. 2987. |
| Praha (okolí): XVI, Kartouzská ulice 3, tel. 412-20. | Mor. Ostrava: Mlýnská 10, tel. 3715. |
| Bratislava: Dunajská 23, tel. 2552. | Olomouc: Tr. čsl. legií 29, Palác Českoslovia, tel. 658. |
| Brno: Čechyňská 23, tel. 15590, 15599. | Pižet: Přemyslova 18, tel. 937. |
| Č. Lípa: „Bohemia“, tel. 82. | Teplice - Retenice: Duchcovská 161, tel. Teplice 1031. |
| Král. Hradec: II., Riegrovo náměstí 756, tel. 295. | Užhorod: Samovolského 7, tel. 333. |
| | Viedeň: I., Schuberting 8, tel. R. 26376. |



Technické údaje jsou z prospektu vydaného v roce 1934. Také v „Bohemii“ Česká Lípa měli vlastní prodejnu s automobily Tatra



Vlevo autor textu, uprostřed Lubomír a Bronislav Pešákové se svými oblíbenými vozy Tatra 75 Sport a Aero 30 na Soběšicích 2013