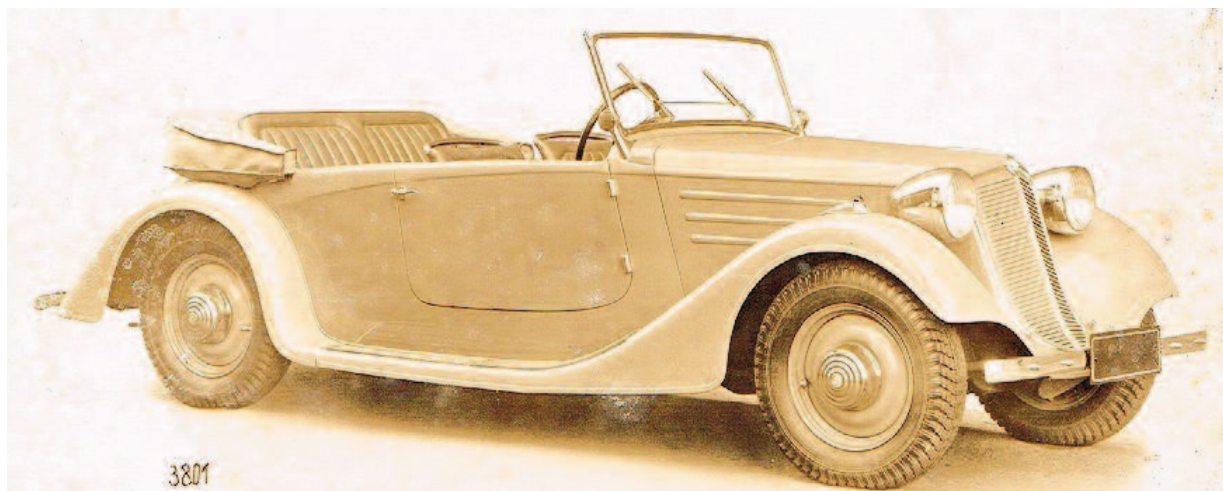
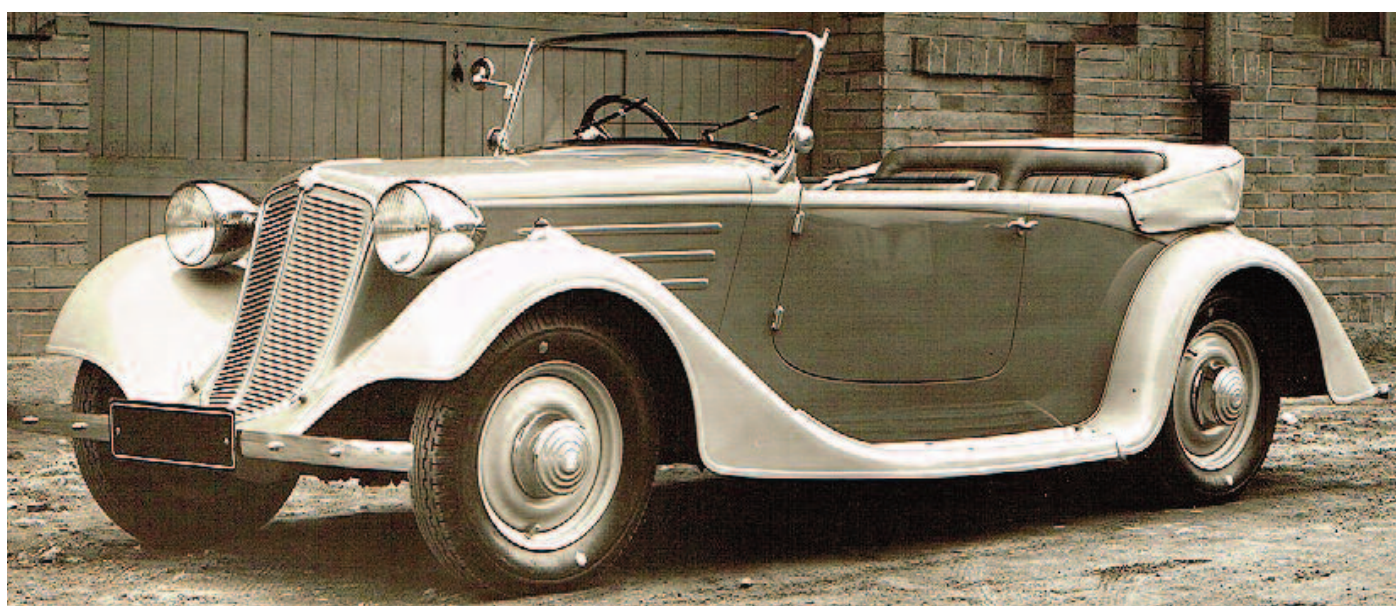


TATRA

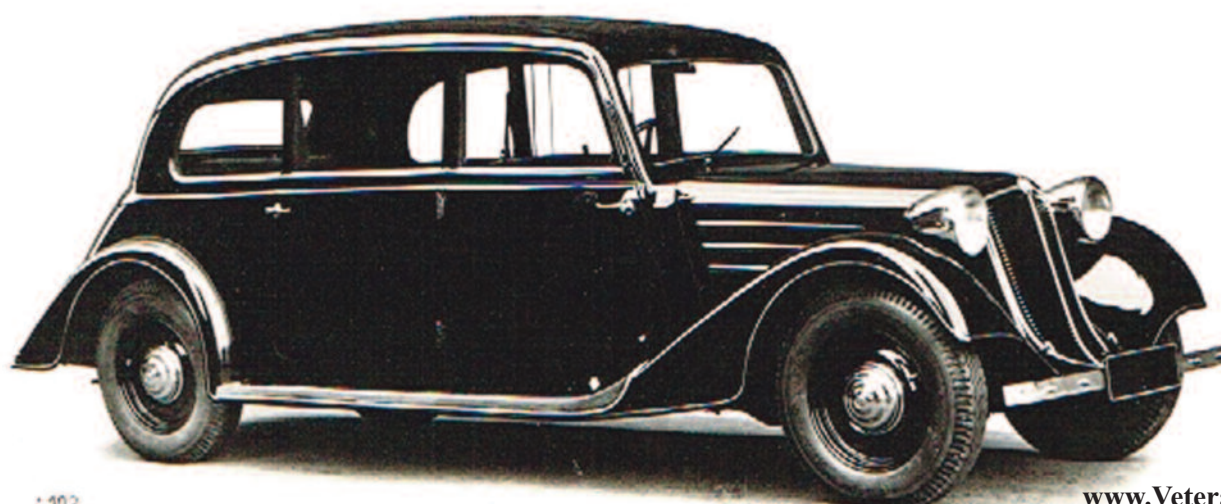
75



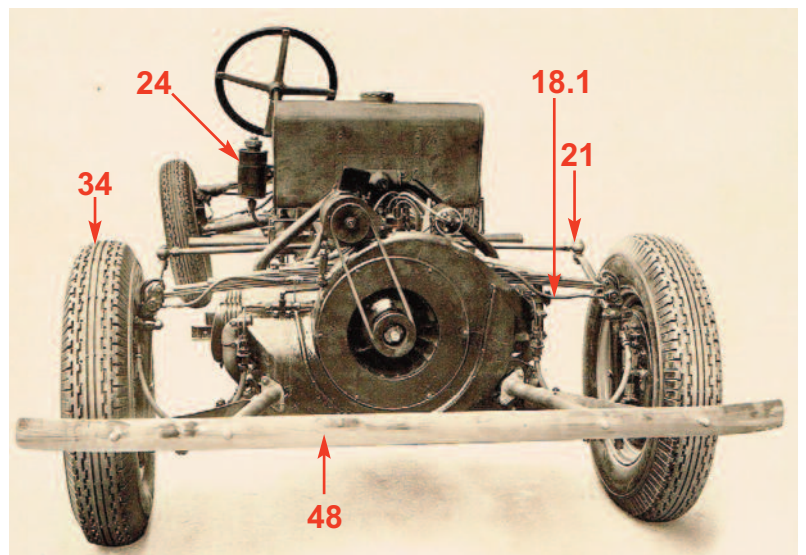
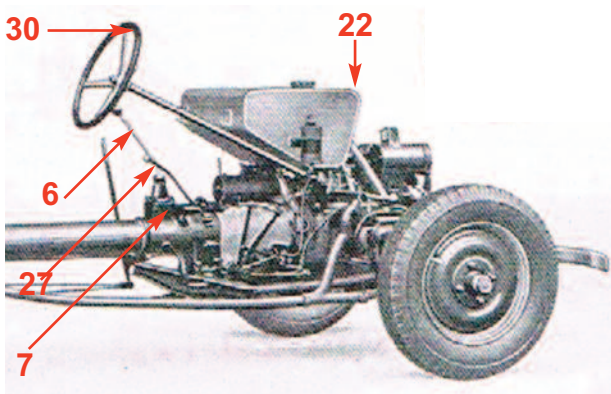
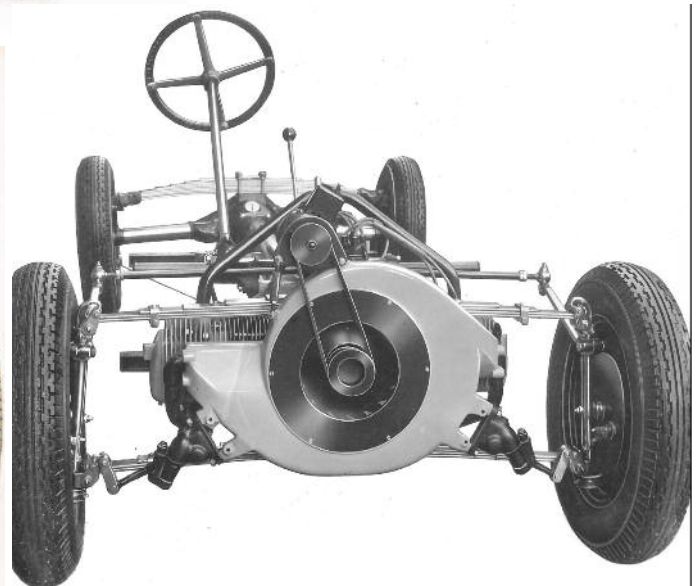
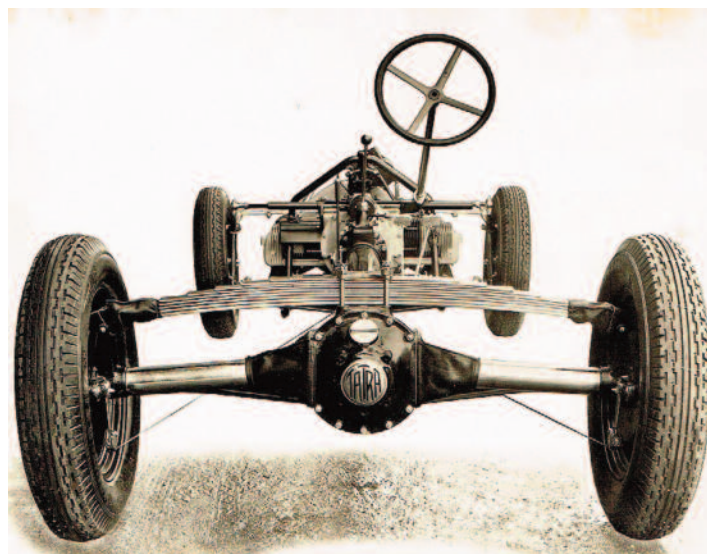
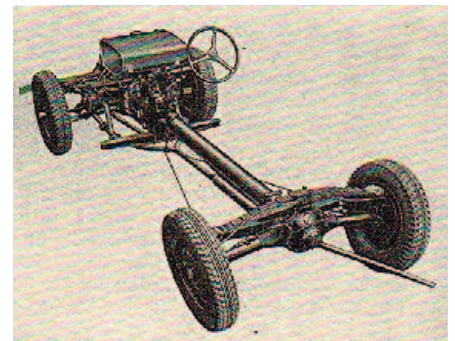
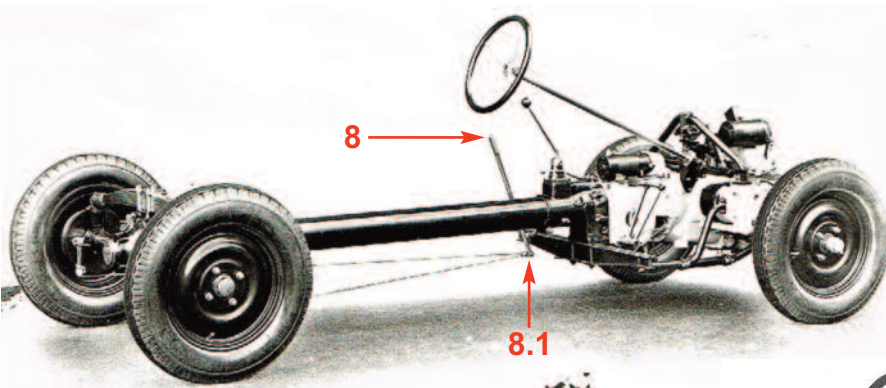
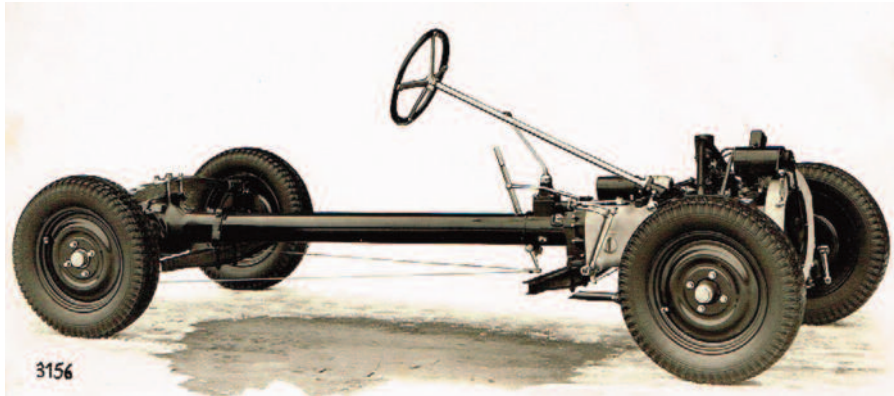
Obrazový průvodce

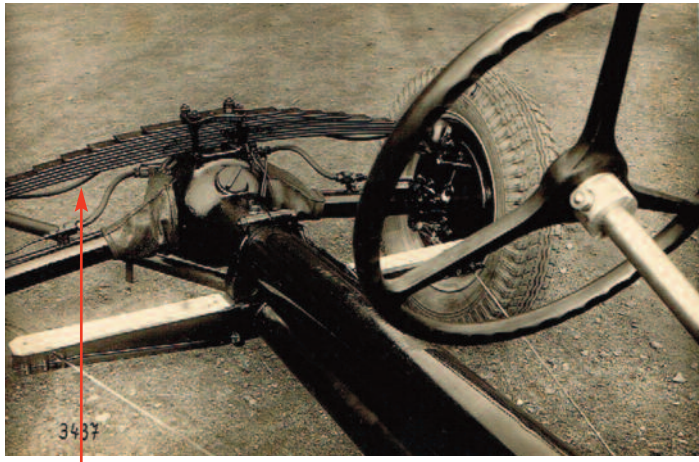


vývoje

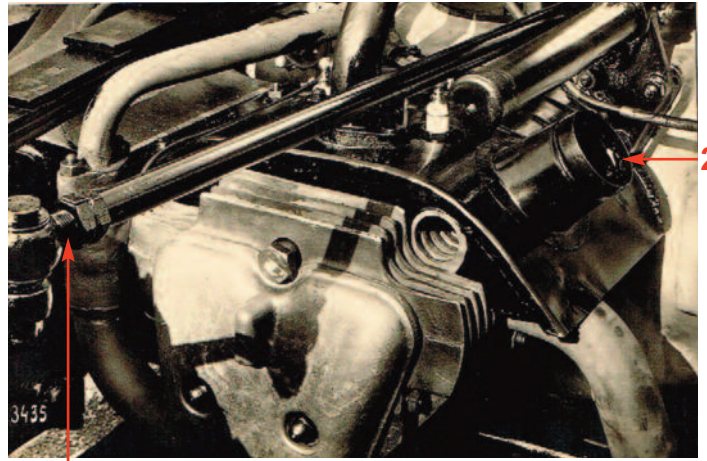


TATRA 75 - obrazový průvodce vývoje : Chassis



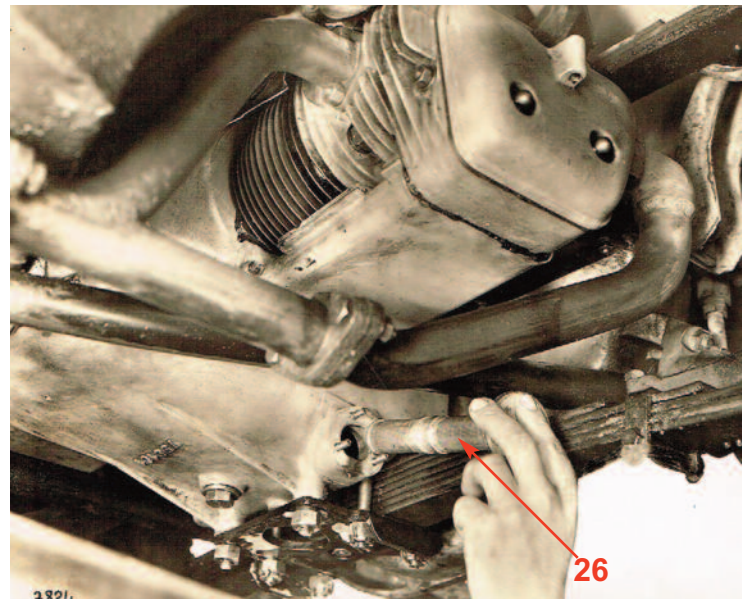
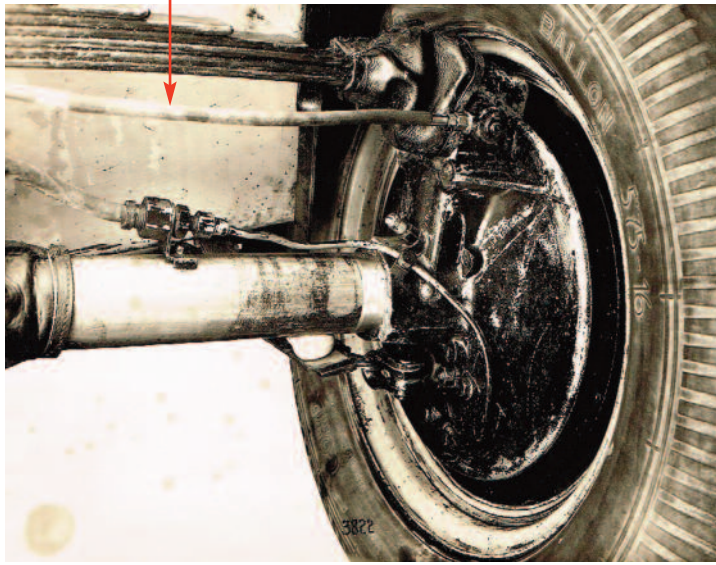


18.1

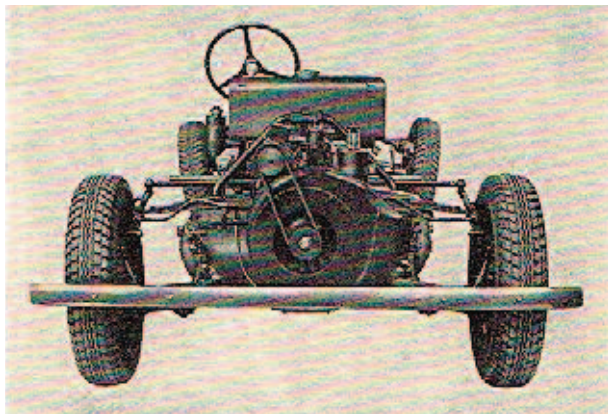


21

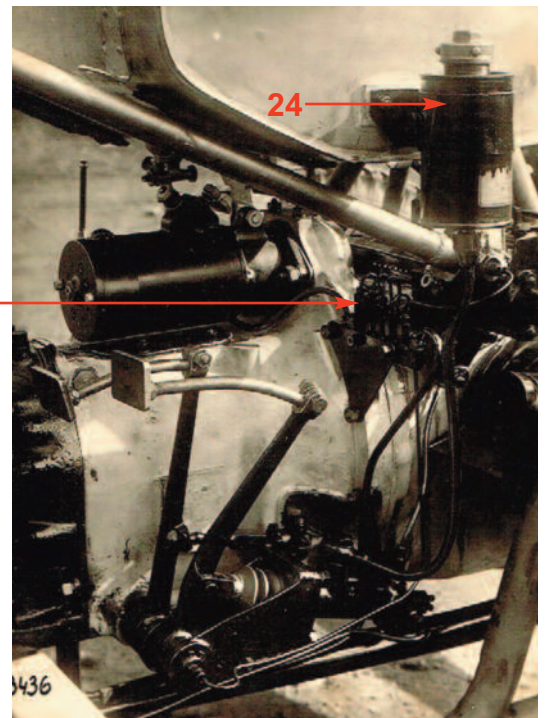
25



26

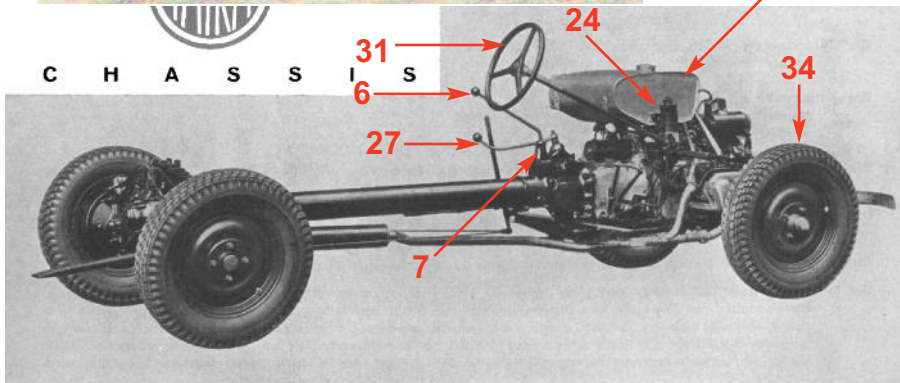


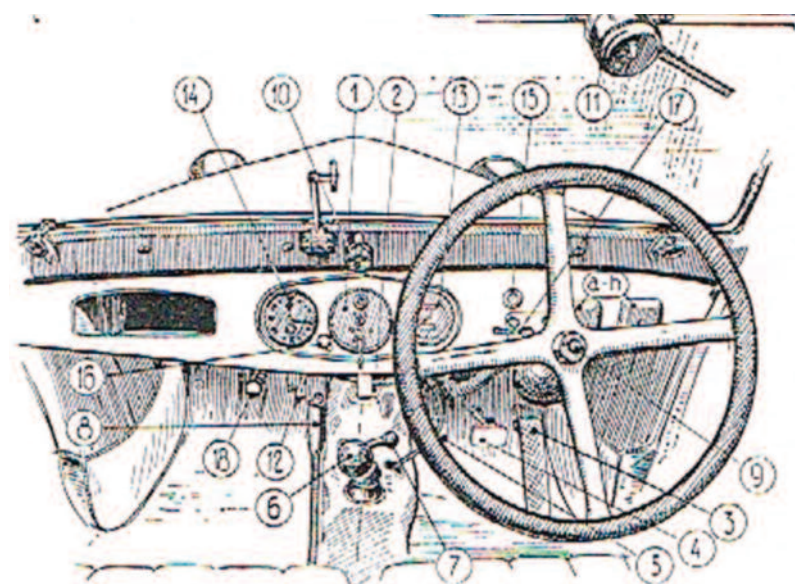
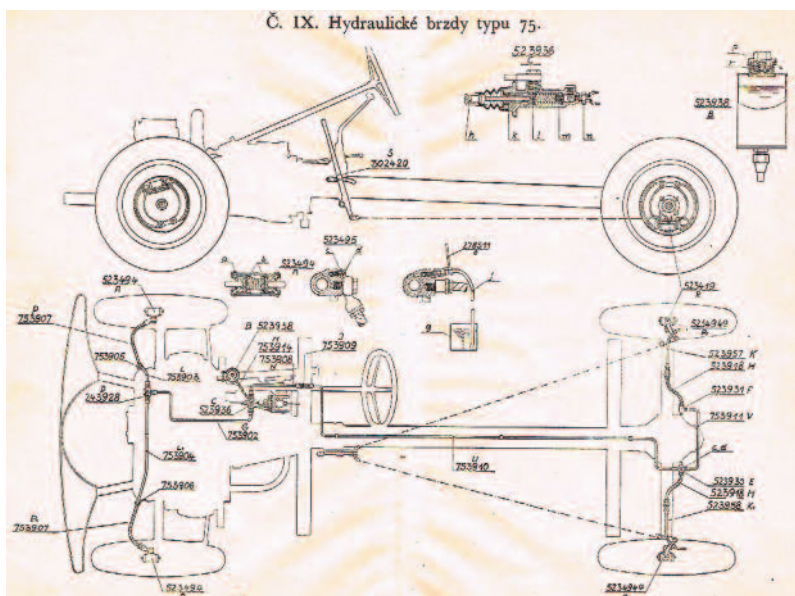
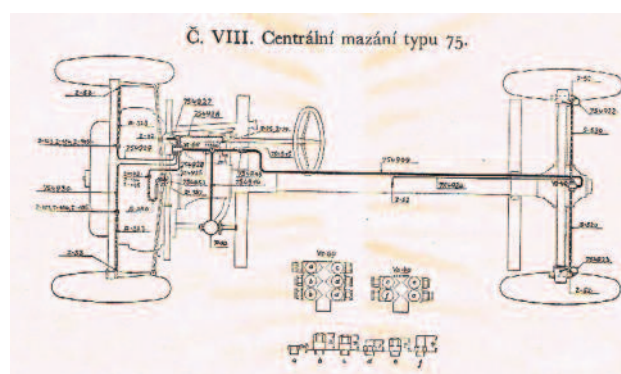
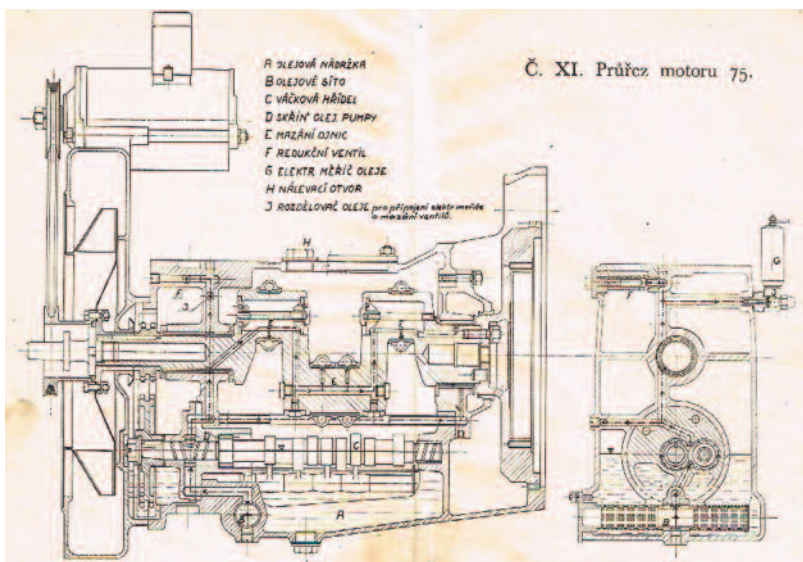
18.1



24

23



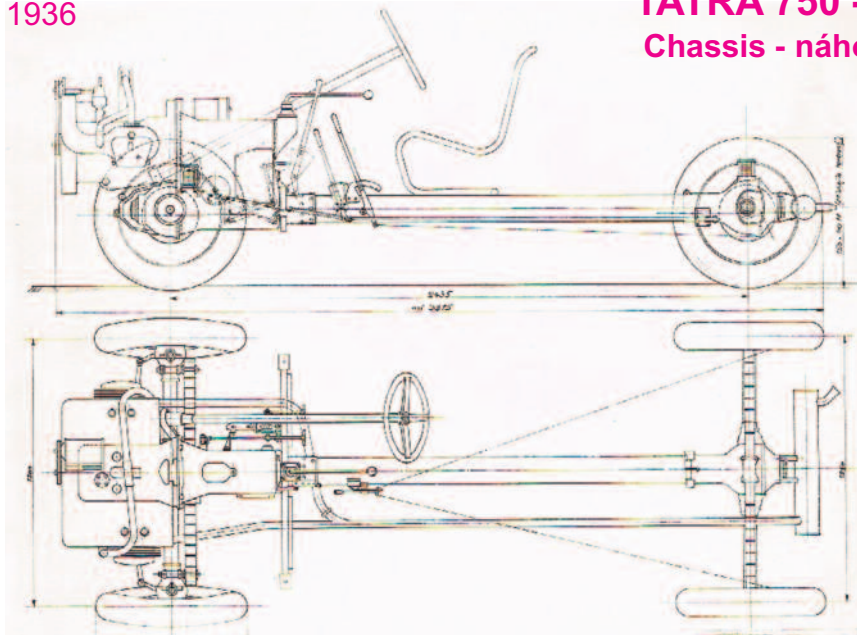


- 1 - spínací skříňka s páčkou přep. světel a kontr. dobíjení
- 2 - táhlo spouštěče
- 3 - plynový pedál
- 4 - spojkový pedál
- 5 - brzdový pedál
- 6 - rychlostní páka
- 7 - volnoběžná páka - vpravo zapnutý volnoběh
- 8 - ruční brzda
- 8.1 - spona lana ruční brzdy (113510)
- 9 - elektrická houkačka
- 10 -přepínač ukazatele směru
- 11 -vypínač stěrače
- 12 -benzínový kohout - otvírá vytažením
- 13 -tachometr
- 14 -osmidení hodiny
- 15 -kontrolka mazání
- 16 -sytič
- 17 -ruční plyn
- 18 -pedál centrálního mazání
- 18.1-centrální mazání
- 19 -pojistky (PR-B-4)
- 20 -starter
- 21 -kulový kloub je mazán centrálním mazáním přes spojovačku
- 22 -starý typ nádrže
- 23 -nový typ nádrže
- 24 -nádržka na brzdovou kapalinu
- 25 -vývod pro topení
- 26 -výměna oleje, filtr
- 27 -rychlloběh - za příplatek

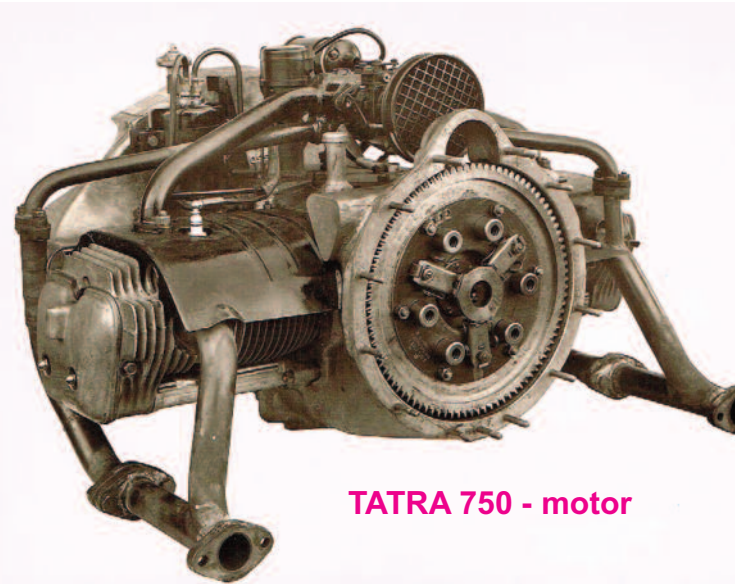
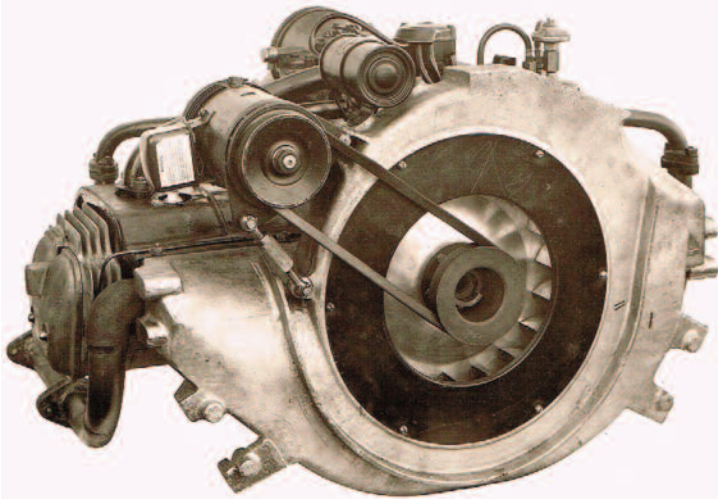
- 30 -volant dřevěný s odlitým duralovým středem 1933-35 (TATRA-O-274660)
- 31 -volant s tvrzené pryže 1935-42
- 32 -reflektor (JORO) pr.200 mm - rovné sklo 1933-35 (SKR-207mm(JORO),SKR-207mm(119))
- 33 -reflektor (JORO) pr.200 mm - vypouklé sklo 1935- (SK-206mm(208), SK-210mm(218))
- 34 -pneumatiky 5,75x16"
- 35 -postranice tvořené kovovým rámem obšitým střešovicí, do které jsou vsita celulojdová okna. Postranice se zasou vají do vyztužených otvorů ve dveřích (zadní jsou pouze jiného tvaru, ale stejné konstrukce)

1936

TATRA 750 - obrazový průvodce vývoje : Chassis - náhon i na přední kola



- motor je zvednut výše a vybaven in
vertním karburátorem zajišťujícím pro
voz motoru i při velkém sklonu vozidla
- vozidlo je vybaveno předním i zadním
náhonem a uzávěrkou diferenciálu
- kapotáž je uzpůsobena pro vyšší prů
chodnost terénem



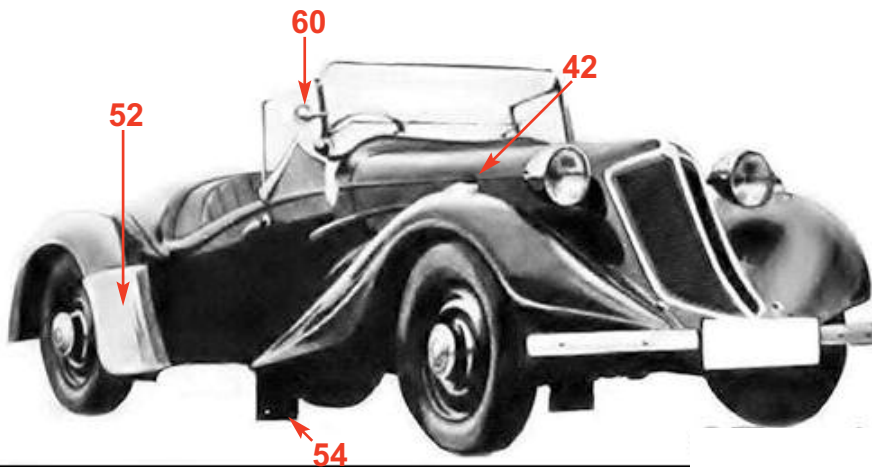
TATRA 750 - motor



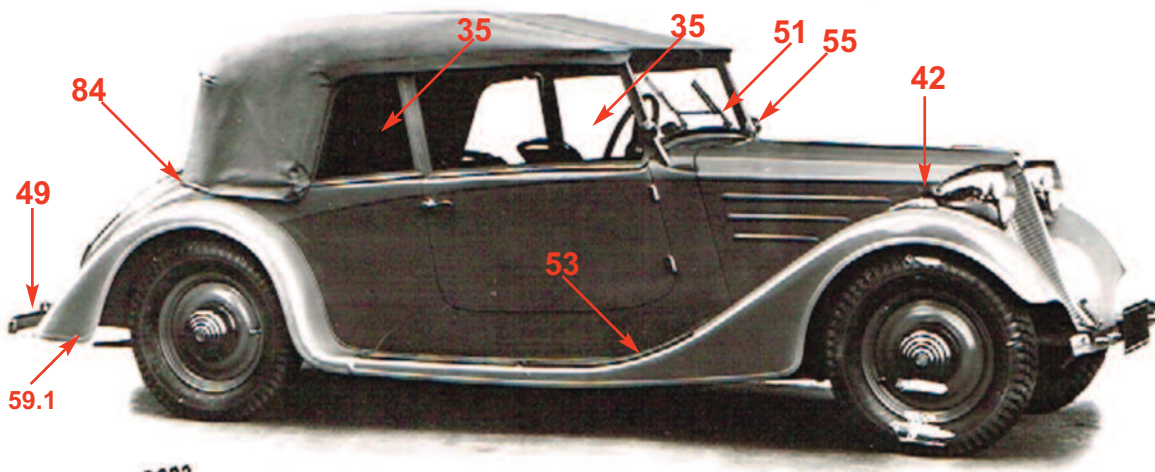
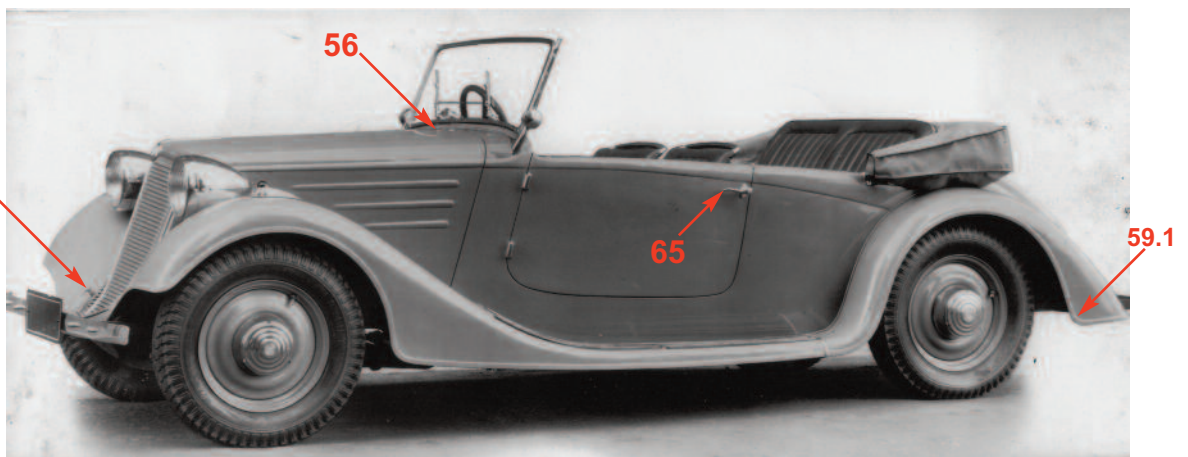
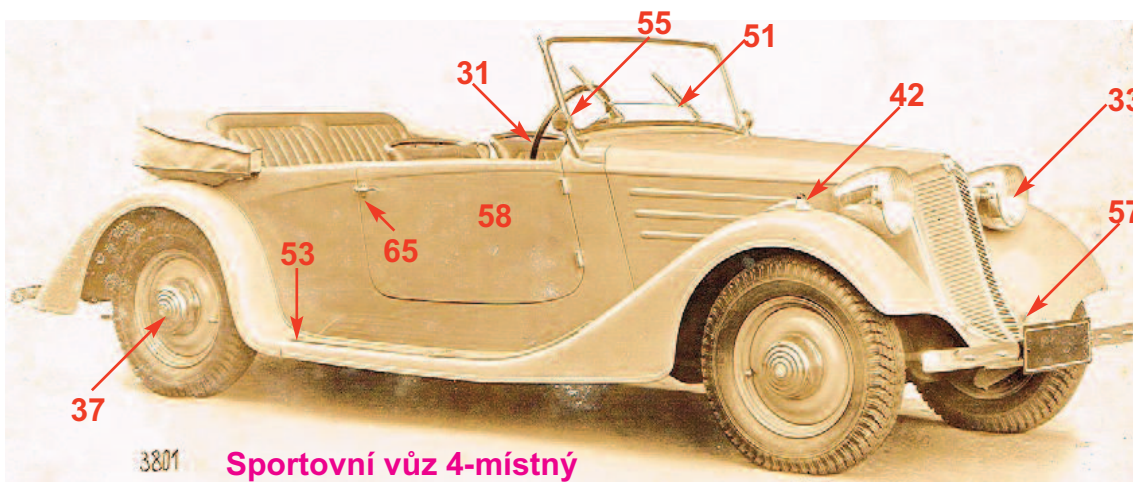
TATRA 750

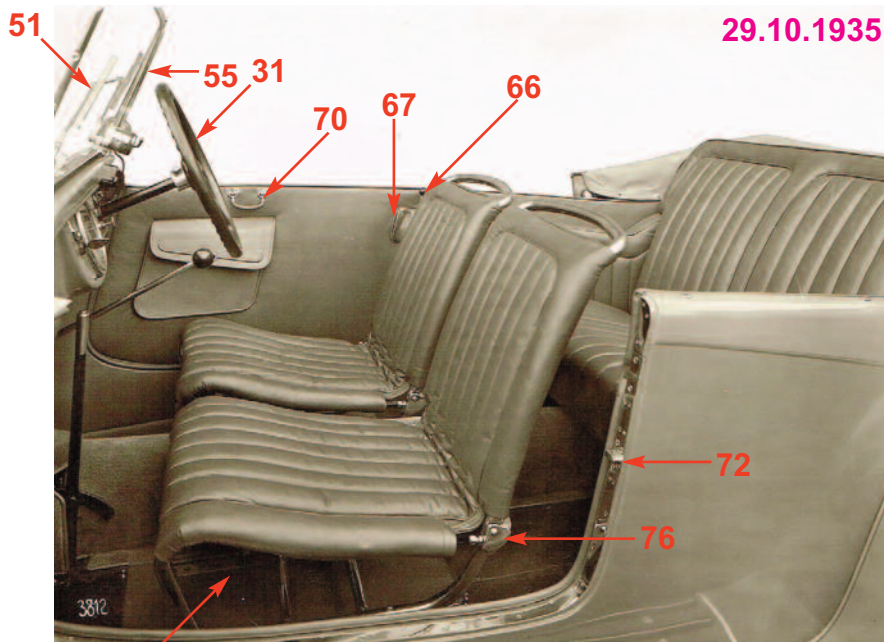
TATRA 75 - obrazový průvodce vývoje :

Karoserie : Sportovní vůz



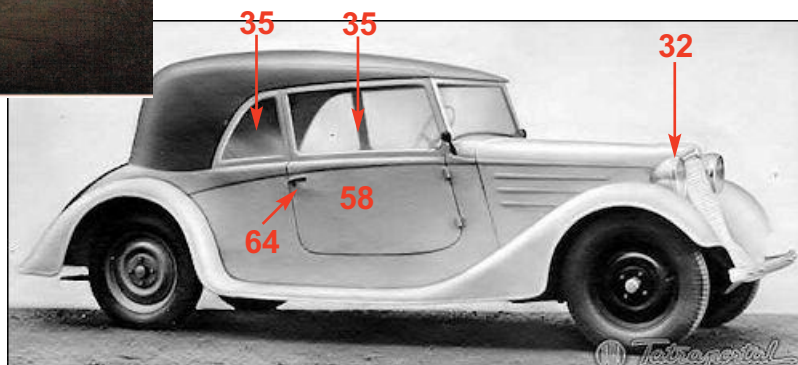
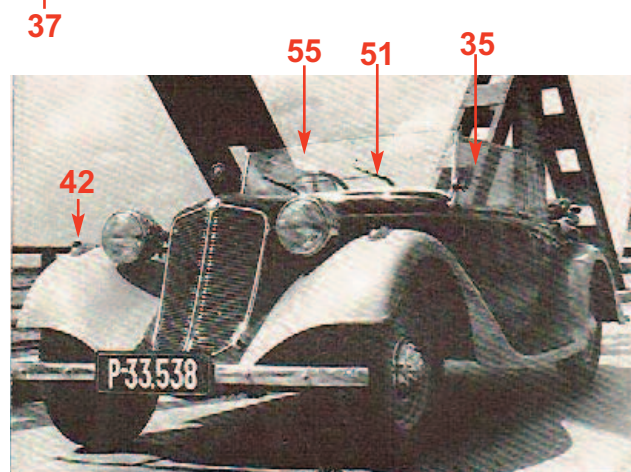
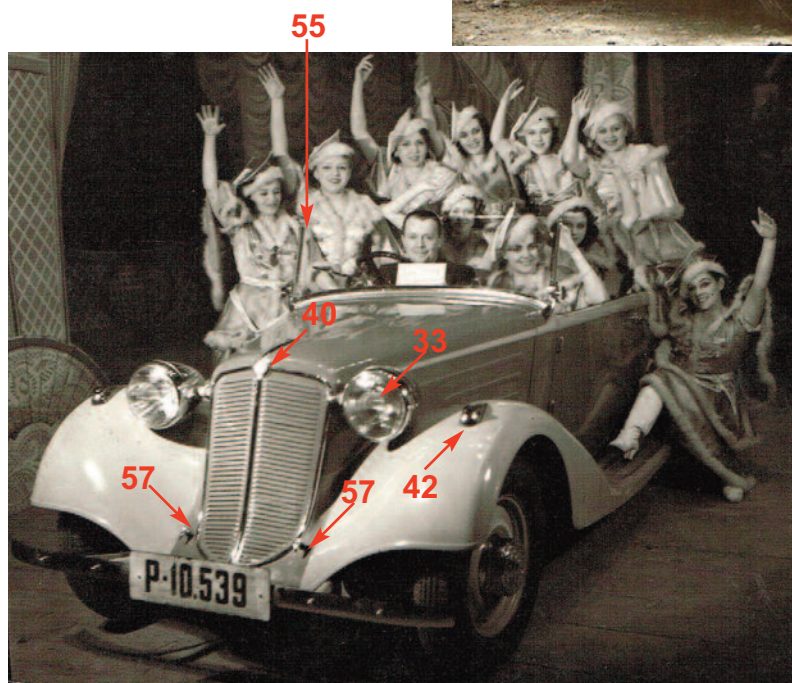
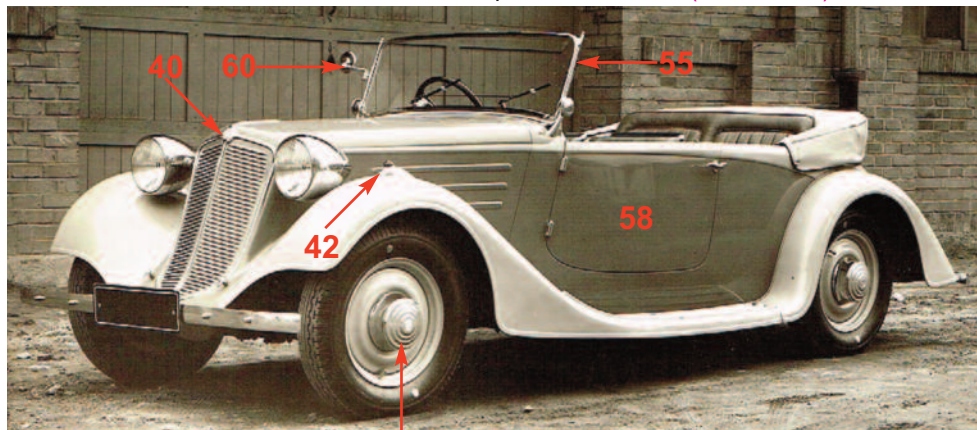
- 36 -poklice univerzální (Š-POKL-UN-PK)
- 37 -poklice T75 - s malým znakem (T-POKL-T75)
- 38 -poklice T75 - s velkým znakem
- 39 -poklice T57 - s malým znakem (T-POKL-T57-P)
- 40 -znak TATRA (O-T57A)
- 41 -směrová světla (ZS15)
- 42 -směrová světla (L6011)
- 43 -mávátka v A-sloupku
- 44 -mávátka venkovní
- 45 -koncová světla (ZS16), obrysové i brzdové
- 46 -SPZ (SPZ-ZS16)
- 47 -koncové světlo (ZS 3)
- 48 -přední nárazník - standart
- 49 -zadní nárazník - příplatkový
- 50 -stěrače (RS1)
- 51 -propojkové stěrače (RS3)
- 52 -pryžový chránič zad.blatníku, pouze u vo zidla bez stupaček
- 53 -pryžový profil chránící stupačku s chromo vanou lištou





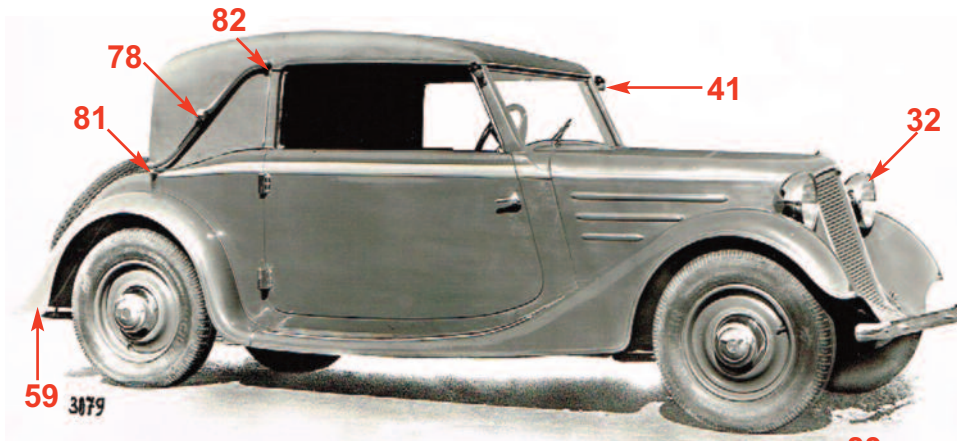
29.10.1935

- 54 - pryžová zástěrka
- 55 - sklopné přední okno u modelu sport
- 56 - těsnící guma pod lištu předního okna (GP45)
- 57 - uzávěry kapoty
- 58 - dveře modelu sport jsou menší než u kabrioletu, nebo limusíny
- 59 - kratší zadní blatník (1933-34)
- 59.1 - prodloužený zadní blatník (1935-42)
- 60 - zpětné zrcátko
- 61 - zpětné zrcátko vnitřní (ZR7)
- 62 - zpětné zrcátko vnitřní
- 63 - klika dveří (KL-3)
- 64 - klika dveří (KL-5)
- 65 - klika dveří (KL-6)
- 66 - vnitřní klika dveří (KL-V-2)- u malých dveří
- 66.1 - vnitřní klika dveří (KL-V-1,6,4,...)- ostatní
- 67 - kryt zámku dveří (T-KZD-57(A))
- 68 - kryt zámku dveří (T-KZ -57B)
- 69 - klika stahování okna (KL-V-5)
- 70 - držák dveří pro uzavírání
- 71 - výstupek pro uzavírání dveří
- 72 - polohování dveří (T-KVD-P)
- 73 - polohování dveří (T-KVD +....)

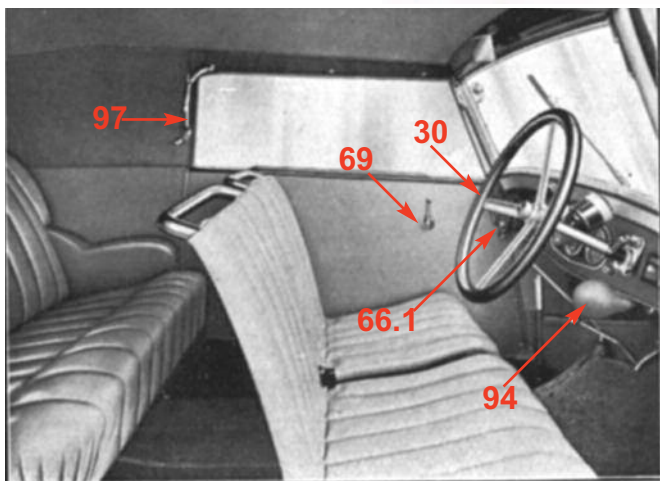
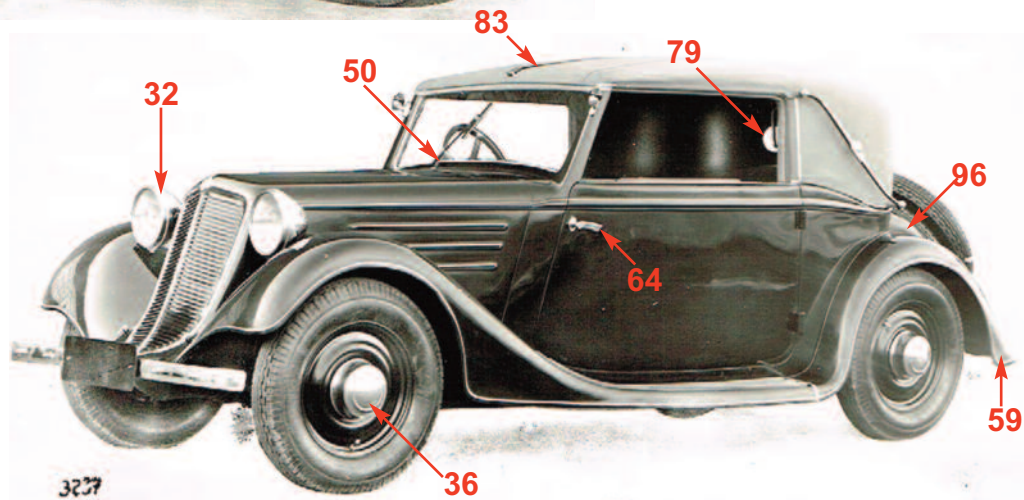


TATRA 75 - obrazový průvodce vývoje :

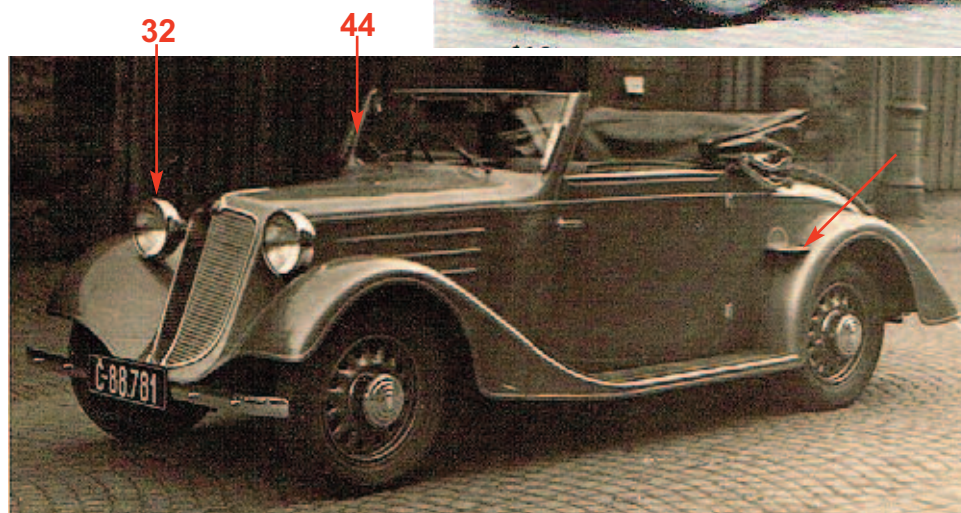
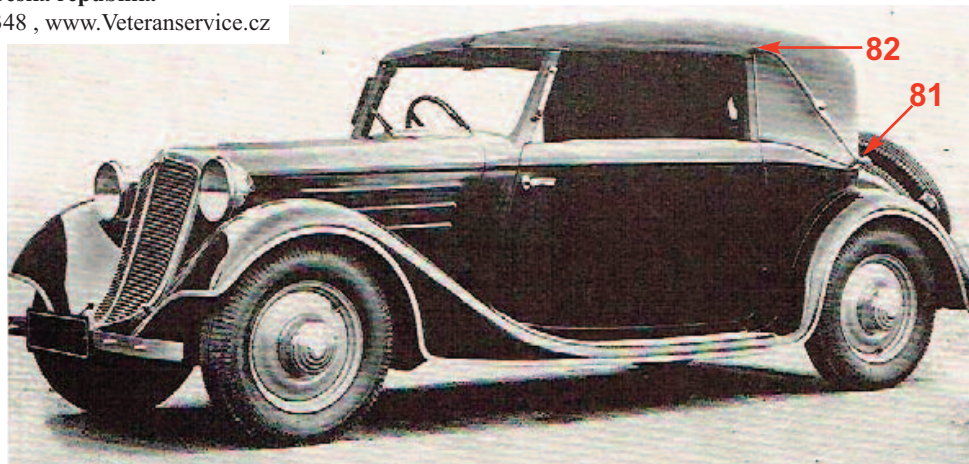
Karoserie : Kabriolet



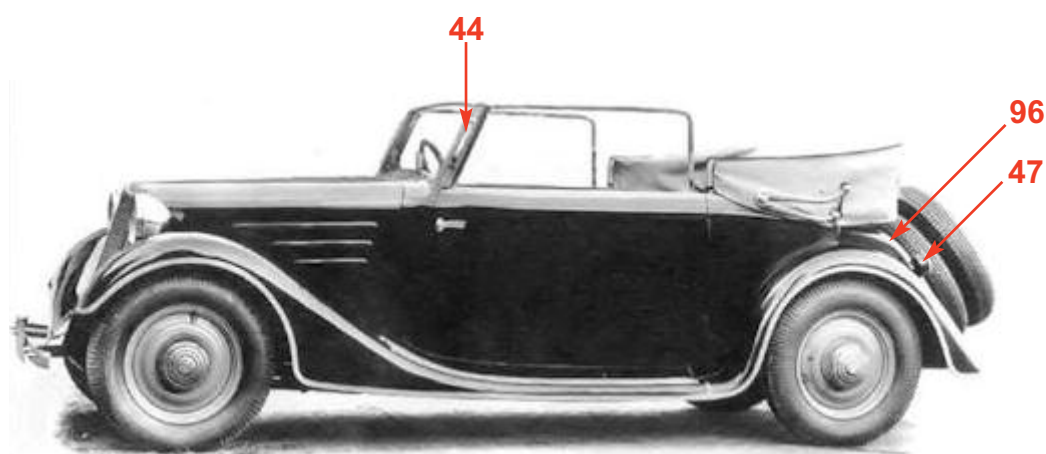
- 74 -omezovač dveří (T-OD)
- 75 -gumový pásek (G-T-OD)
- 76 -dorazový šroub výklopného sedadla + lůžková úprava
- 77 -posuvná přední sedačka
- 78 -napínací nůžky střechy
- 79 -okénko do střechy plast s chrom. rá mečkem (Z-Okénko do plátěné střechy) , v roce 36 změna tvaru
- 80 -okénko do střechy plast s chrom. rá mečkem od r. 1936
- 81 -gumové chránítka vzpěry nůžek střechy spodní (L5855)
- 82 -gumové chránítka vzpěry nůžek střechy horní (L5854)
- 83 -popruh na snadné stahování střechy (pouze u T75)

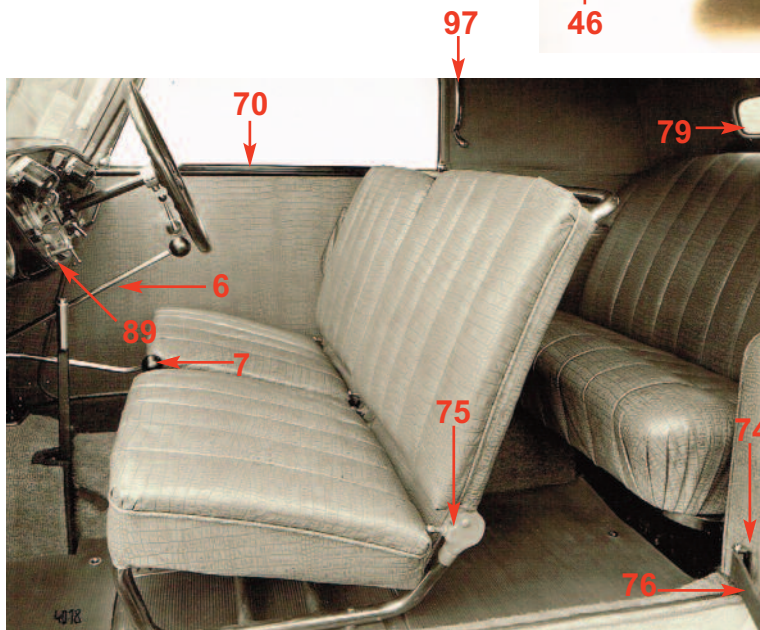
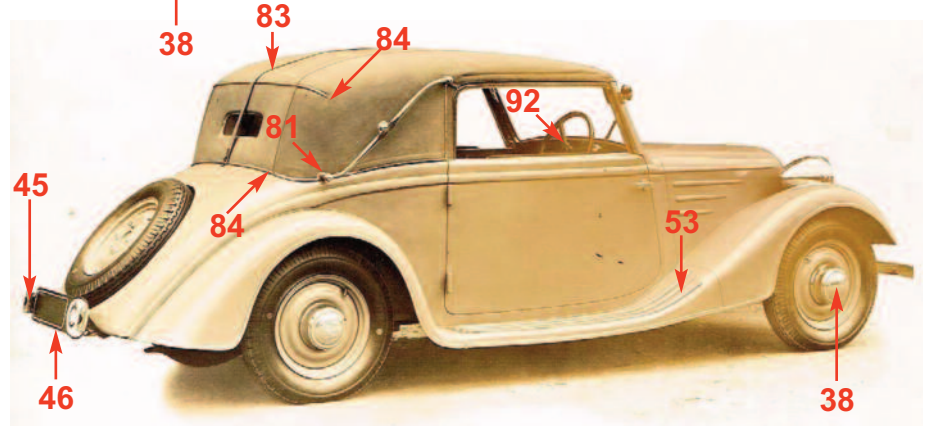
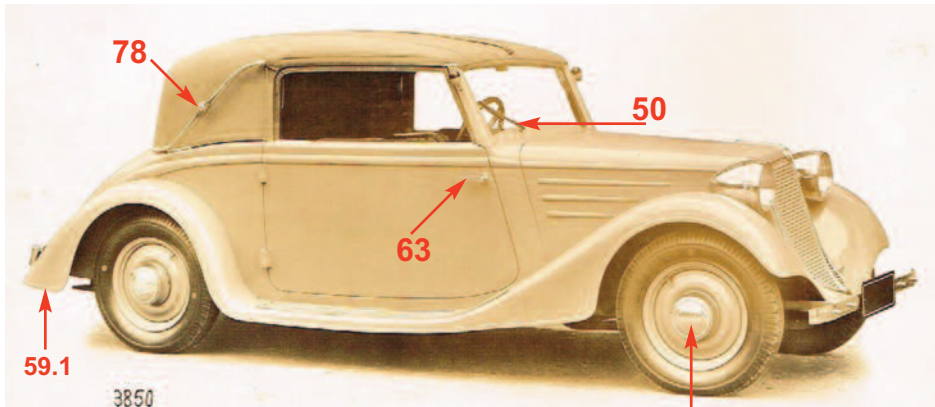
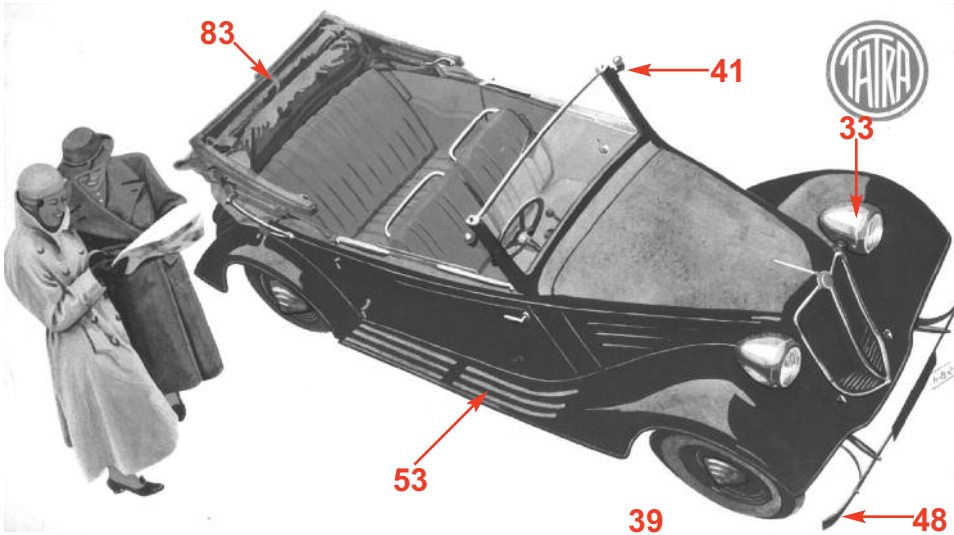


- 84 -niklovaná lišta na zakrytí hřebíčků v střeše
- 84.1 -očko na pro zajištění řemenu je přivařeno k liště 84 a vše je vylito cínem vytvarováno a přiklepáno ke střeše
- 85 -nosič zavazadel
- 86 -držák nosiče zavazadel
- 87 -nosič na lyže
- 88 -víko kufru otvíratelné (příplatková varianta) s výklopným držákem SPZ
- 89 -ovládání benzinového kohoutu - štítek od r.35
- 90 -interiér - prov. v kůži
- 91 -interiér - prov. v kožence
- 92 -tačítka klaksonu (V.V)
- 93 -sklopná sedadla (nouzová) u 6-sedadlového provedení
- 94 -ruční houkačka - směřuje pod kapotu, pouze u starších vozů
- 95 -střecha lim. má střed plátěný do r.1937
- 96 -vsazený (hranatý) kufr, pouze u prvních kabrioletů, rezerva zde není zapuštěná do kufru
- 97 -držátka pro snadnější vystupování s kabr.
- 97.1 -držátka pro snadnější vystupování s lim.
- 98 -kryt zámku dveří zadních dveří 4-dveř. lim.
- 99 -madlo
- 100 -prolis, na zakázku bývá linkován
- 101 -pryžový chránič blatníku (pouze u 6-sed.lim.)
- 102 -klíka kufru

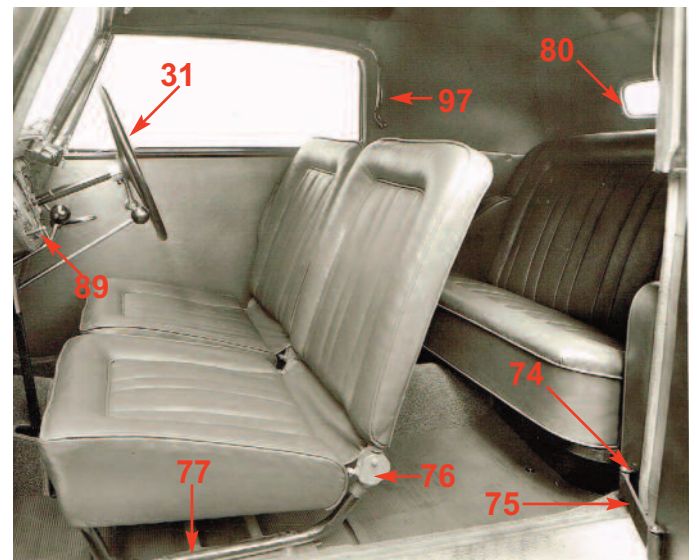


karoserie Bohémia 1935

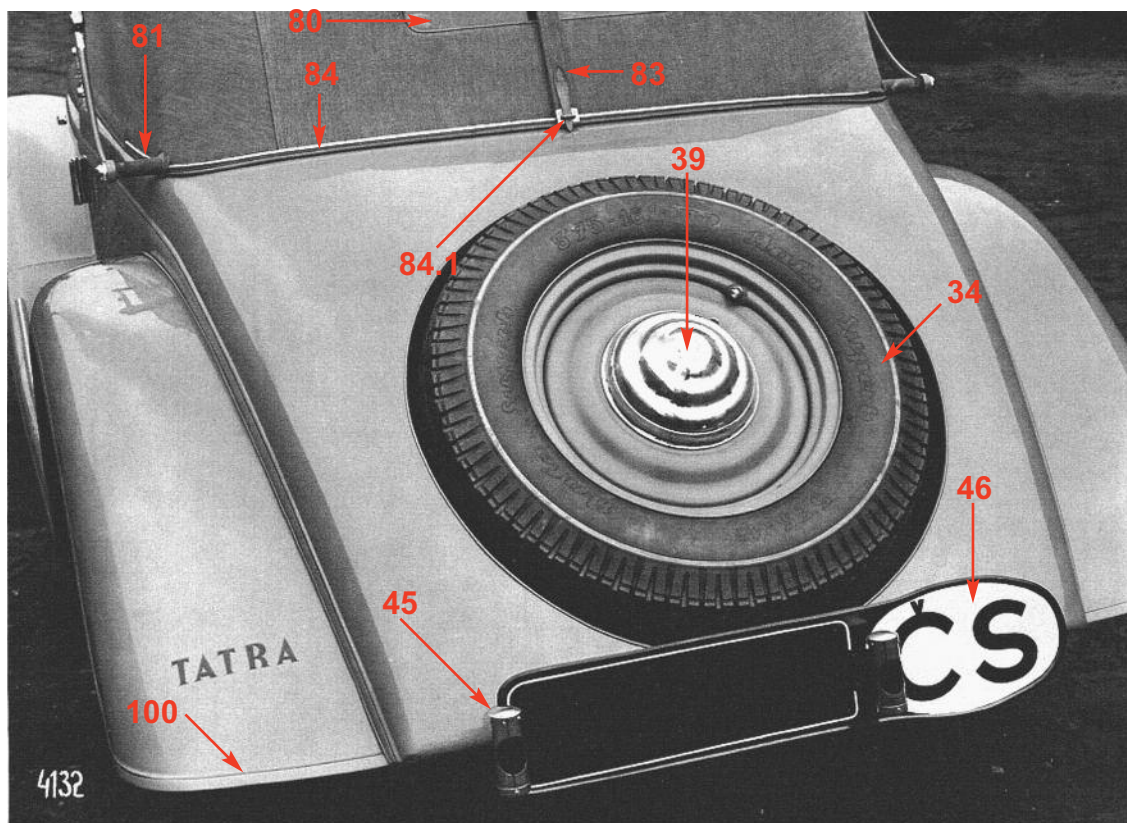
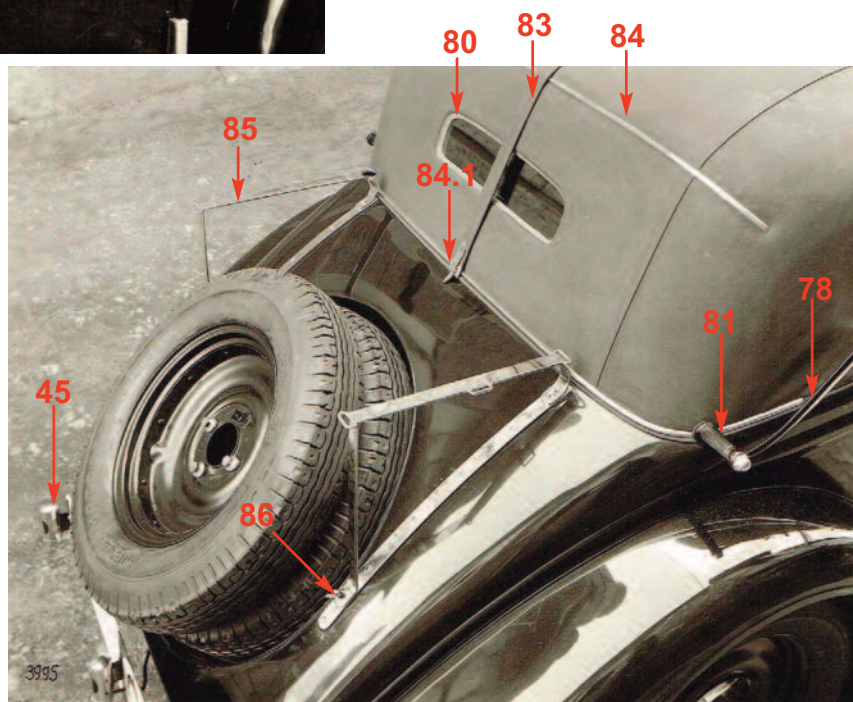
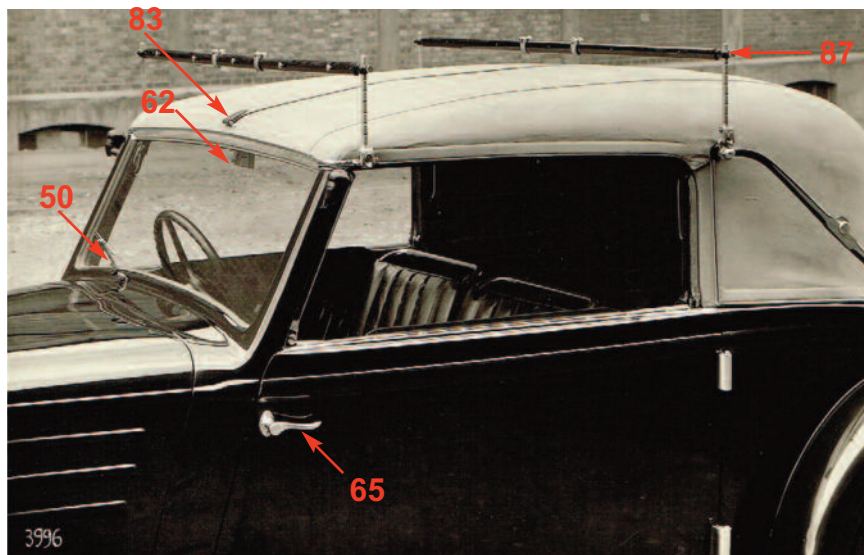


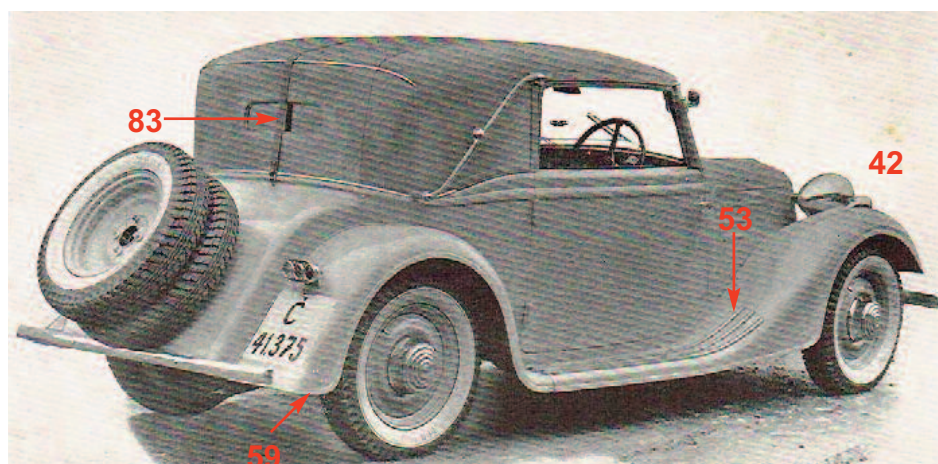
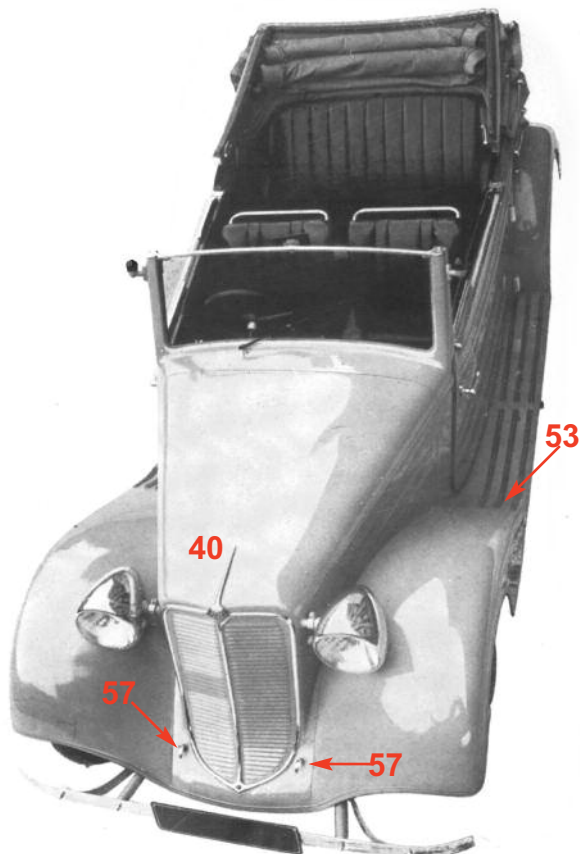
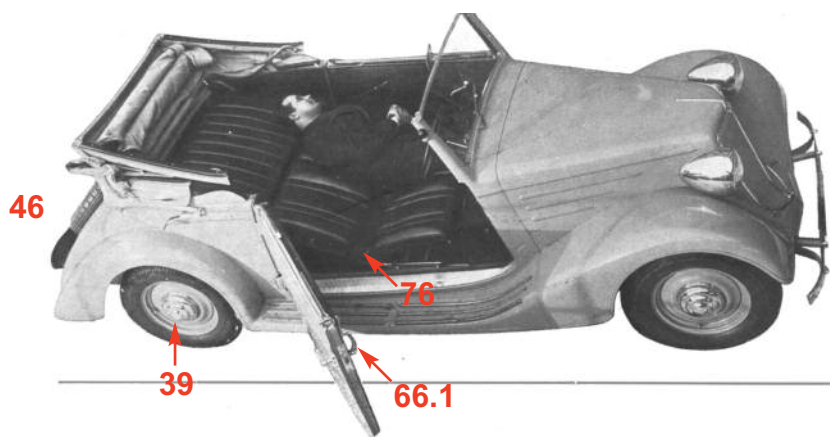
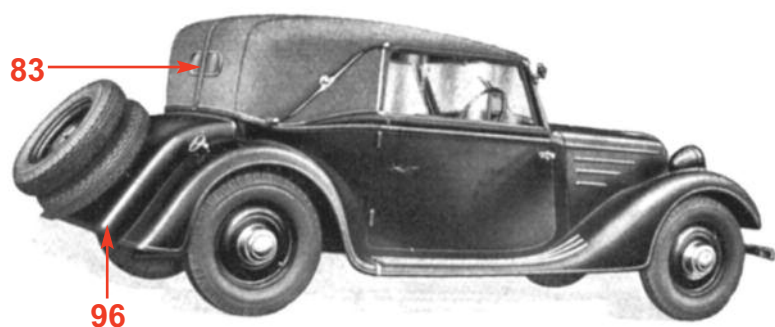


Interiér kabrioletu koženka - 1936



Interiér kabrioletu kůže - 1937

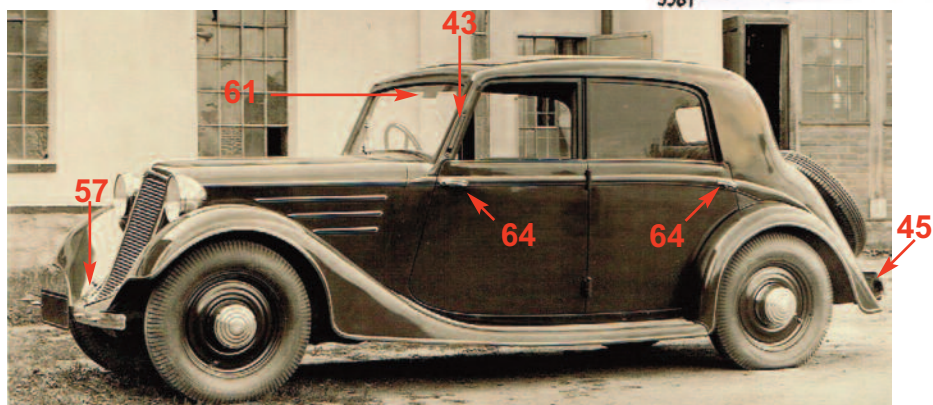
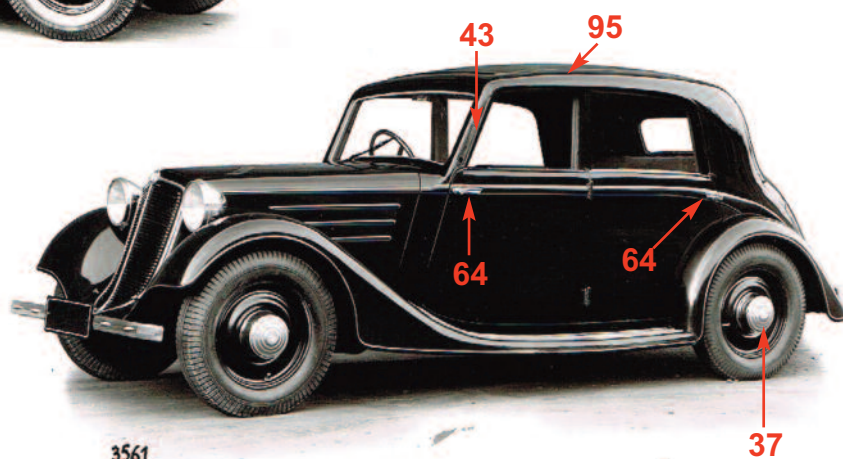
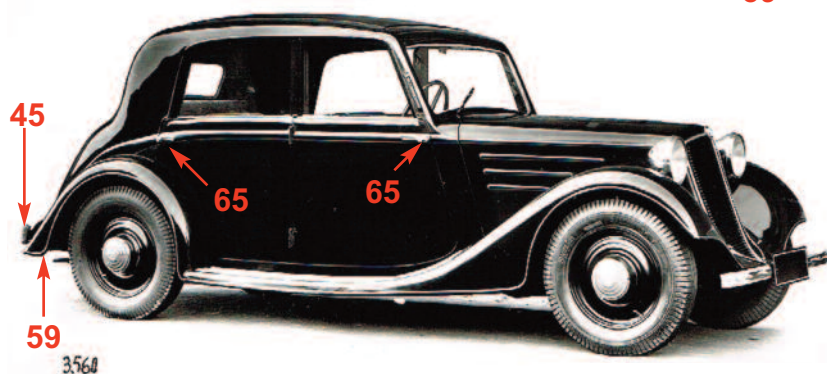
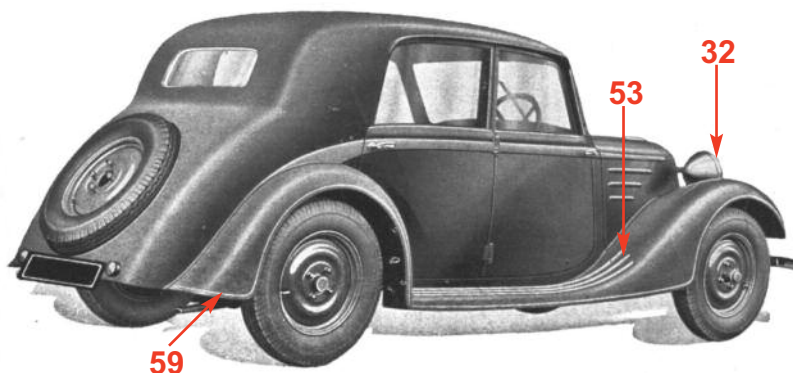
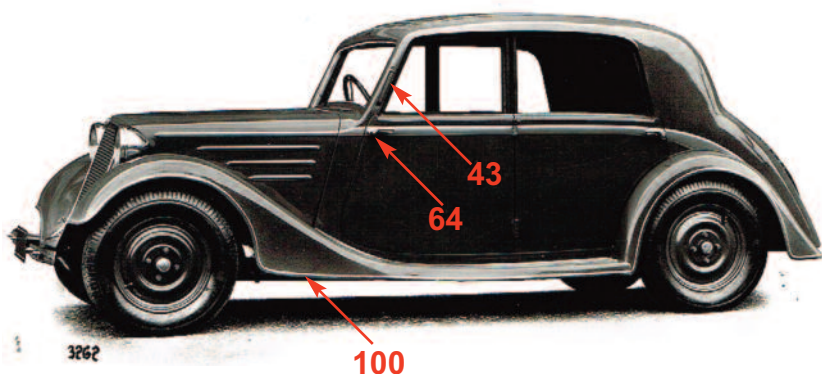


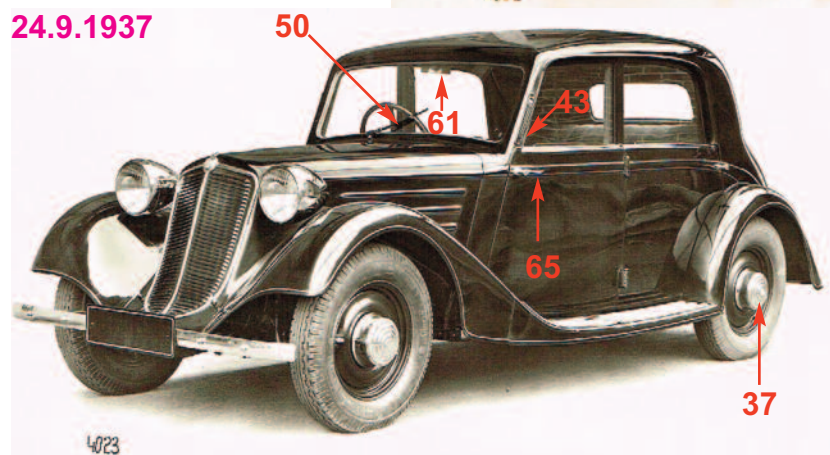
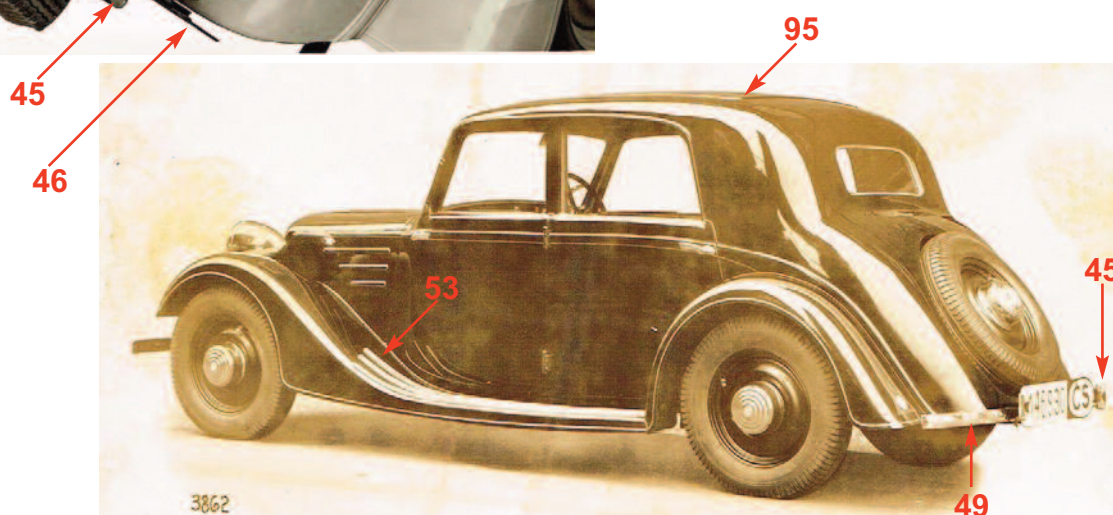
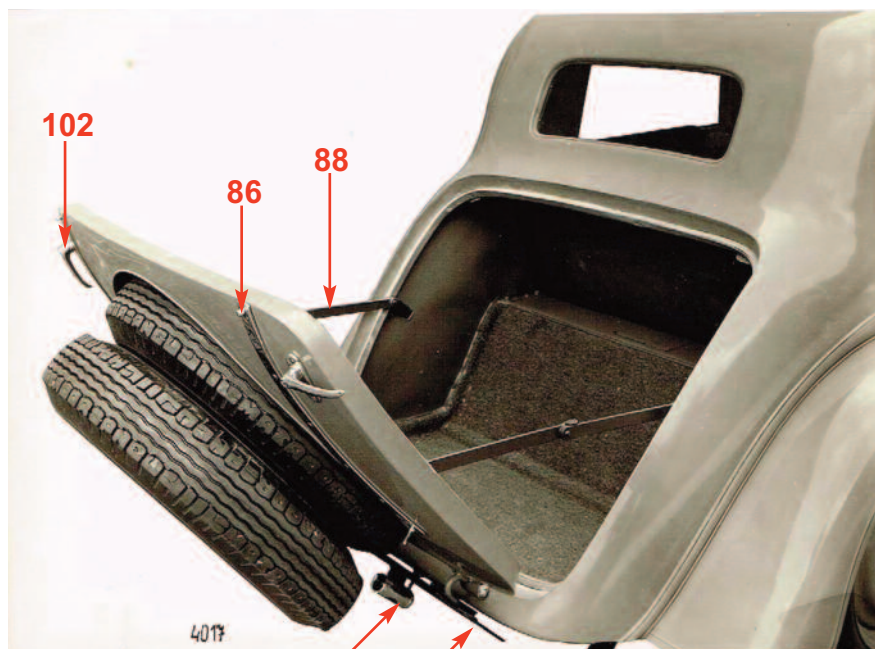


vsazený kufr -rezerva není
zapuštěna

TATRA 75 - obrazový průvodce vývoje :

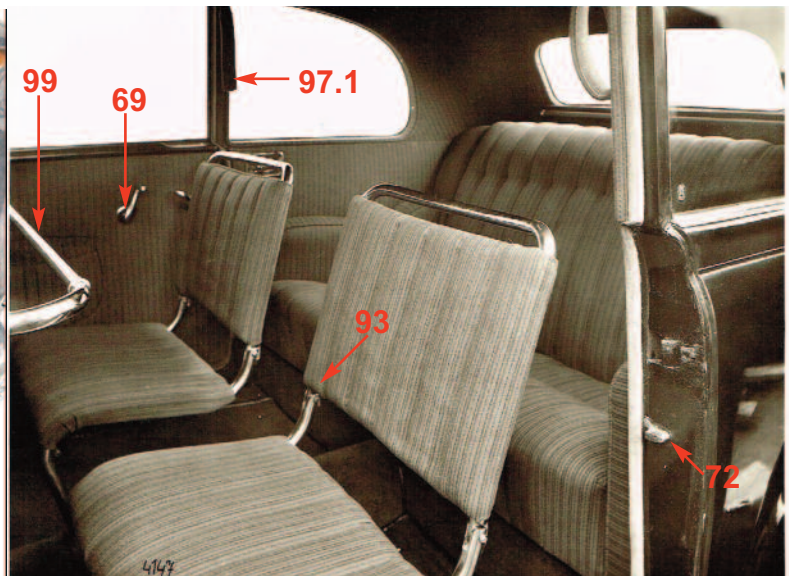
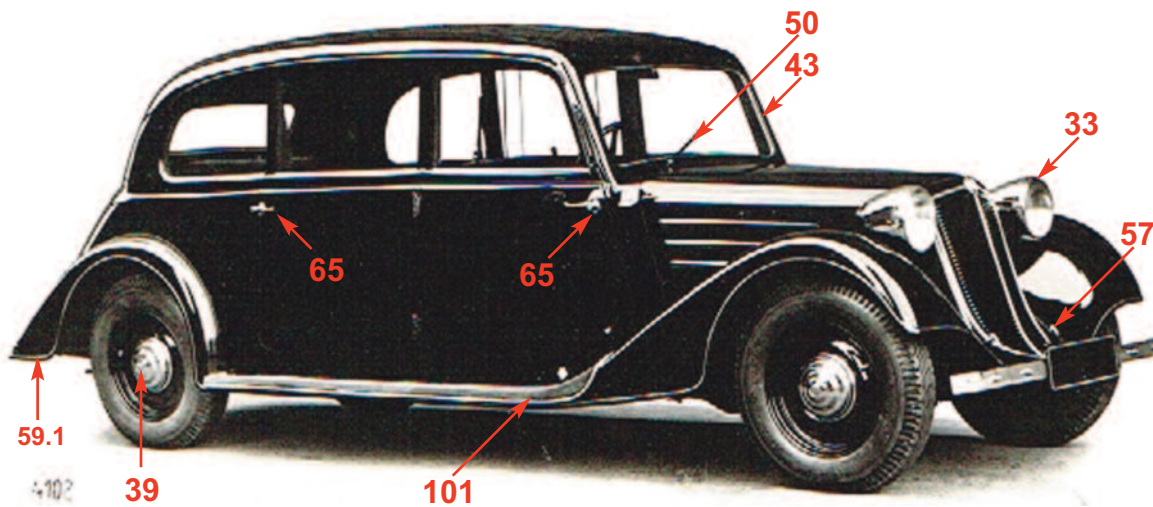
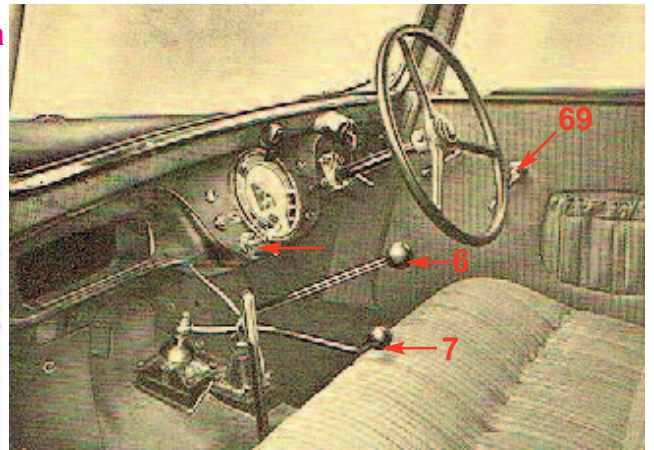
Karoserie : Limusina 4 sedadlová a 4-dveřová



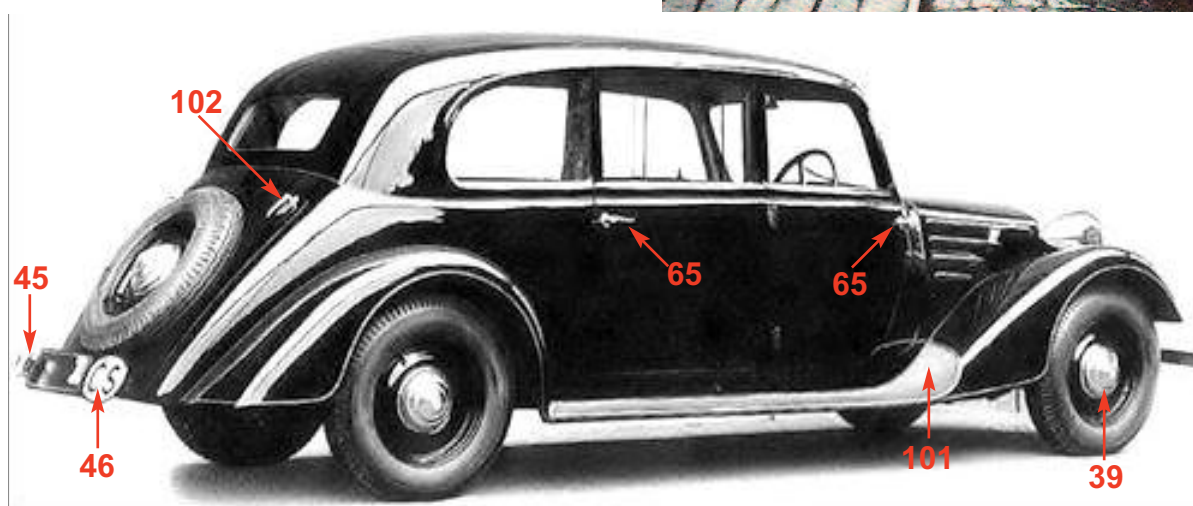
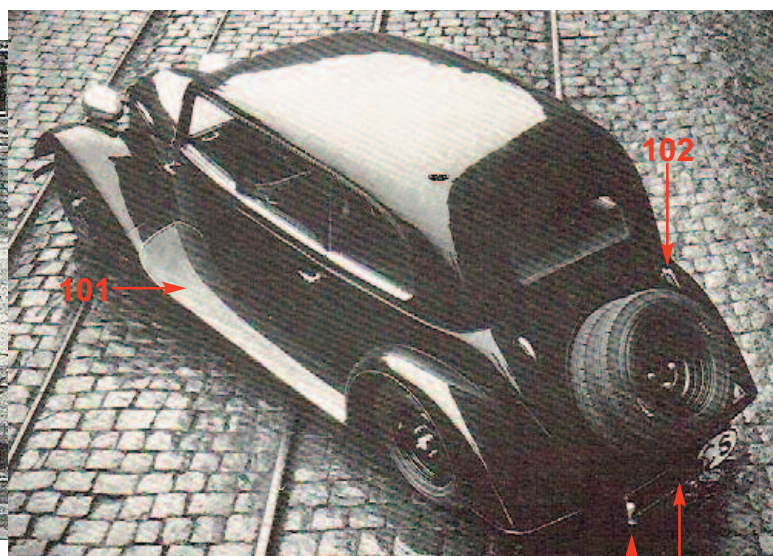
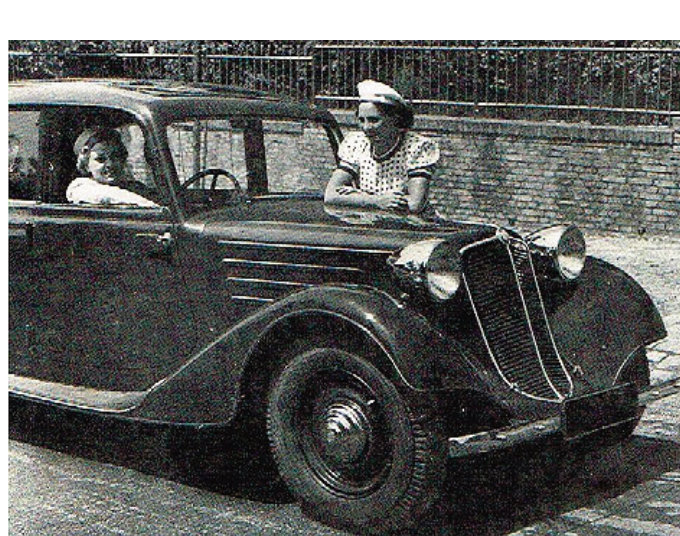
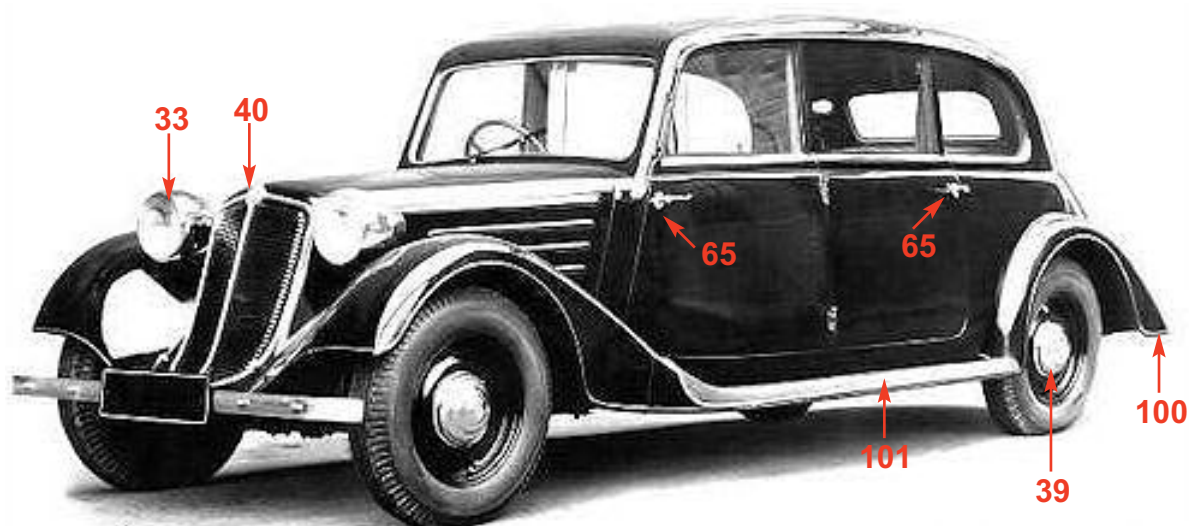


TATRA 75 - obrazový průvodce vývoje :

Karoserie : Šestisedadlová limusina - prodloužená



Prodloužená 6-sedadlová limusína - 1937



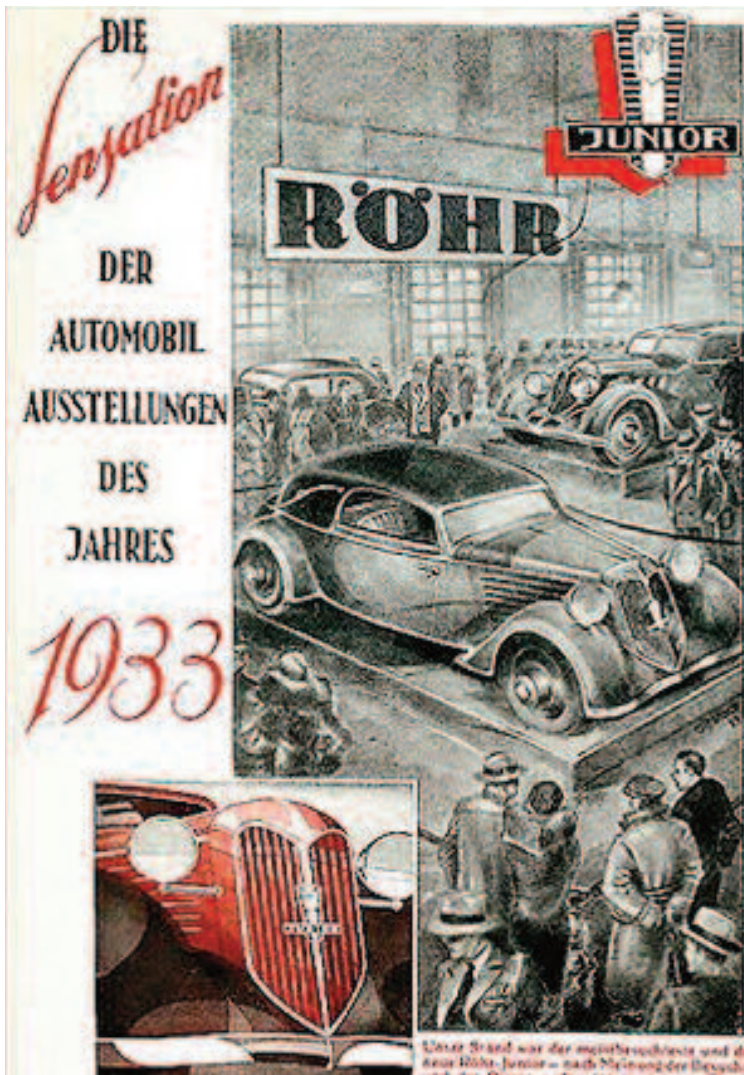
TATRA 75 - obrazový průvodce vývoje : Licenční T 75 - DETRA - RÖHR JUNIOR

Československá firma Tatra založila společnost Deutsche Lizenz Tatra v roce 1925 jako montážní závod se sídlem v Frankenallee 98–102 ve Frankfurtu nad Mohanem. Závod vznikl s cílem snížit dovozní cla a k překonání dalších byrokratických překážek pro export vozů Tatra na německý trh. Z podobných důvodů vznikly i firmy Austro-Tatra ve Vídni a Unitás v maďarské Budapešti. Navíc v Německu byl v té době provoz pravostranný a v Československu byly vyráběny automobily převážně pro levostranný provoz.

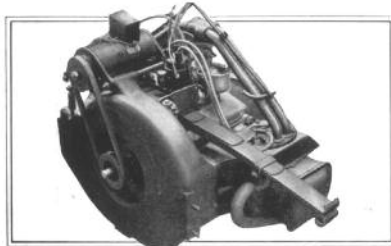
Licenční T75 - Röhr Junior

Po ukončení výroby (1933) v této firmě pokračuje výroba ve Štětíně ve firmě STOEVER 1935 - 1939 (asi 4000 vozů). Nejprve s původní karosérií a od r.36 s vlastní novou.

Licenční T75 - Stoewer Greif Junior

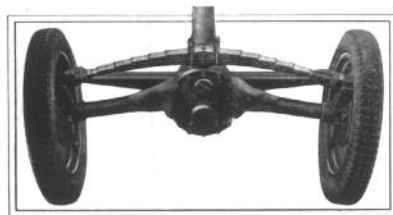


TECHNISCHE MERKMALE



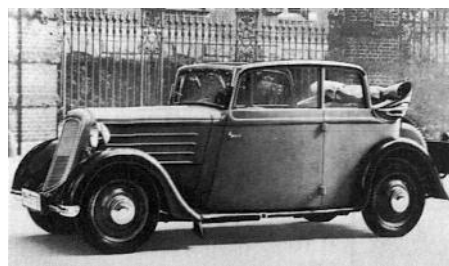
Der Motor

MOTOR: Vierzylinder, luftgekühlt. **BOHRUNG:** 75, **HUB:** 84, **HUBRAUM:** 1486. **DAUERLEISTUNG:** 30 PS. **ZYLINDERFORM:** je 2 in einem Block. **KOLBEN:** aus Leichtmetall. **KOLBENBOLZEN-ANORDNUNG:** schwimmend im Kolben. **VENTILE:** hängend im Zylinderblock. **KURBELWELLEN-LAGER:** 2 mal gelagert, vorn Gleitlager, hinten Kugellager. **ZÜNDUNGS-ART:** Batterie, 6 Volt – 25 Amp. Std., Anlasser, Batterie, Lichtmaschine Fabr. Bosch. **BRENNSTOFFBEHÄLTER:** unter der Haube, 25 Liter Inhalt, Fallbenzin. **KÜHLUNG:** Gebläse. **KUPPLUNG:** Einscheiben-Trocken-Kupplung. **GETRIEBE:** Röhr, Viergang; 4 vorwärts, davon 2 geräuscharm, 1 rückw. **KRAFTSTOFF-VERBRAUCH:** 8–9 Liter p. 100 km. **ÖLVERBRAUCH:** 0,15 Liter p. 100 km.

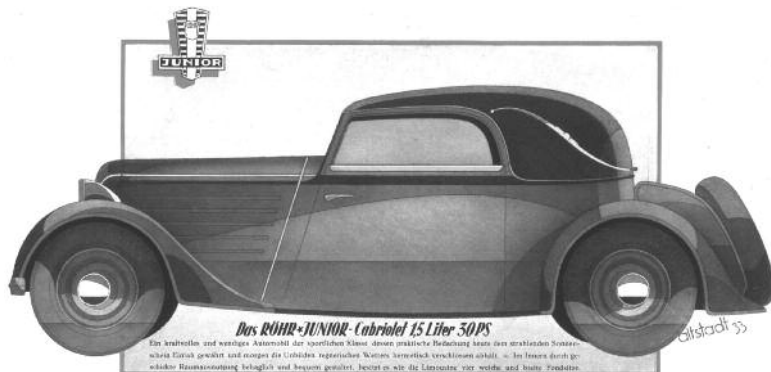


Das Fahr-Gestell

HINTERACHS-ANTRIEB: bogenverzahnte Kegelräder. **HINTERACHSE:** Schwingachse-1 Querfeder. **VORDERACHSE:** Schwingachse, 2 Querfedern. **ART DES RAHMENS:** Zentral-Rohrrahmen. **LENKUNG:** Zahnstange. **WERRAD-DRIFEMSE:** Rohr-mechanisch. **FUSSBREMSE:** auf alle vier

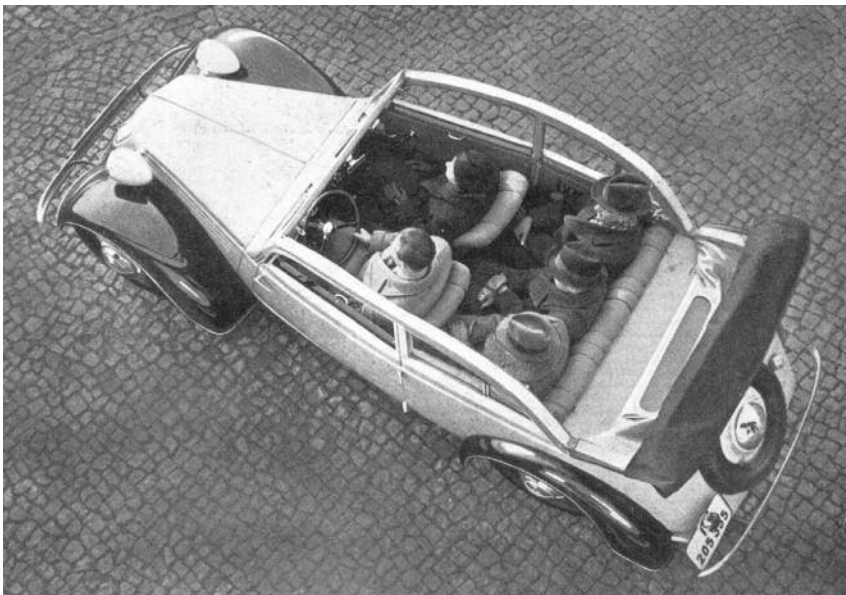


Stoewer Greif Junior - 1935



TATRA 75 - obrazový průvodce vývoje :

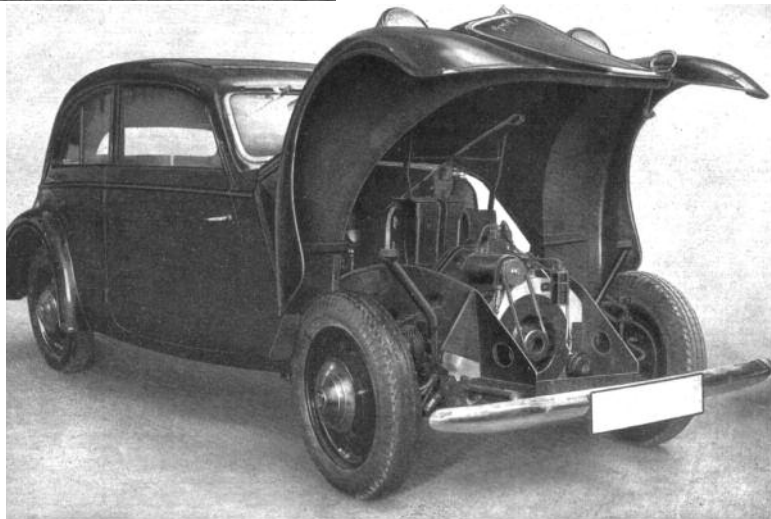
Licenční T 75 - Stoewer Greif Junior



nur seine günstige Betriebstemperatur außerordentlich schnell erreicht — 10 Minuten genügen vollauf, während beim wassergekühlten Motor immerhin 2 Stunden und mehr vergehen, ehe er seine volle Leistung abgibt — sondern sich auch sehr leicht in seinen betrieblichen Wärmeverhältnissen allen Veränderungen anpaßt. Das wirkt sich aus in leichter und sicherer Startbereitschaft (auch bei tieferen Kältegraden), das ergibt keine Leistungsschwankungen, keine Betriebsgefährdungen durch Witterungs- und Temperatureinflüsse.

Durch Verwenden von sehr wärmeleitfähigem Leichtmetall für die Zylinderköpfe, durch wärmetechnisch richtige Gestaltung der Zylinderkühlrippen, durch einwandfreie Leitung und Regelung des kühlenden Luftstromes beherrscht man die Zylinderwandtemperaturen vollkommen sicher und hält sie in den richtigen Grenzen. Ein stark wirkendes Gebläse, das keinen größeren Kraftverbrauch hat als ein Ventilator beim wassergekühlten Motor, gibt die Gewähr für einwandfreie und sichere Kühlungsverhältnisse. Die mittelbare Kühlung durch Wasser ist an die Temperaturgesetze des Wassers gebunden und von diesen abhängig, liegt also praktisch zwischen 0 und 100° C und kann durch besondere Kühlwasserzusätze nach der Minusseite hin etwas erweitert werden. Mit Luft dagegen kann ein Motor theoretisch von den tiefsten Kältegraden bis zu 180° C (Zylinder-Betriebs-Temperatur) kühlen — ohne besondere Zusatzeinrichtungen oder Handhabungen, d. h. mit anderen Worten, auch im heißesten Sommer arbeitet der luftgekühlte Motor unter ausreichend gesichertem Wärmegefälle, denn mehr als 40° C Außentemperatur dürften bei uns kaum in Frage kommen. Aber selbst Prüfstandversuche mit 60 und 80° C heißer Luft haben die gleichen einwandfreien Kühlergebnisse im Dauerbetriebe gezeigt. Durch das auf der Kurbelwelle sitzende und mit deren Geschwindigkeit umlaufende Gebläsewindrad werden sowohl eine Unterkühlung wie eine Ueberkühlung mit ihren schädlichen Folgen vermieden.

Durch die höheren und bei allen Drehzahlen günstigen Wärmeverhältnisse der Zylinderwandungen erzielt der luftgekühlte Motor bessere Vergasung und bessere Verbrennung — und das bedeutet bessere Kraftstoffausnutzung, die wieder geringeren Brennstoffverbrauch, leichteres Anspringen, bessere Beschleunigung und höhere Leistungsfähigkeit mit sich bringt. Waren bis vor kurzem noch Leistungen von 20 PS je Liter beim luftgekühlten Motor das übliche, so weist heute der 1,5-Liter-Motor des »GREIF« schon eine solche von mehr als 25 PS je Liter auf. Mit diesen günstigen Eigenschaften geht Hand in Hand die große Unempfindlichkeit des Motors gegenüber stärkeren Beanspruchungen (z. B. auf den Autobahnen) und wenig feinfühleriger Behandlung, wie auch gegen Wechsel des Betriebsstoffes und Schwankungen in seiner Güte.

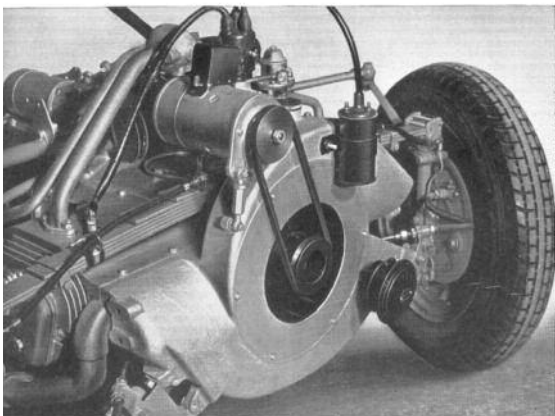


Wie ist der Kühlvorgang beim Motor des Stoewer »GREIF« gestaltet?

An der Stirnseite des Motors sitzt unmittelbar auf der Kurbelwelle ein vielscheufiges Windrad — ein Turbo-Ventilator — das für jede Drehzahl ausreichende Kühlluftmengen ansaugt und sie über die zu kühlenden Flächen, in erster Linie über die heißeste Zone der Verbrennungsräume und der Zylinderköpfe bläst, wobei der vordere wie der hintere Zylinderkopf eines jeden Zylinderpaares gleichmäßig gut bestrichen werden. Zweckmäßig gestaltete Windführungskanäle ergeben eine weitgehende Ausnützung der Kühlluft. Da das Gebläse mit Kurbelwellengeschwindigkeit umläuft, erfolgt die Kühlung ganz zwangsläufig um so besser und eindringlicher, je höher die Drehzahl des Motors ist. Damit wird erreicht, daß auch bei den höchsten Außentemperaturen eine vollkommen ausreichende Kühlung vorhanden ist (in den Kolonien und besonders auch im heißen Klima haben sich die luftgekühlten Kraftfahrzeugmotore außerordentlich gut bewährt).

Ist der luftgekühlte Motor geräuschvoller? Natürlich sind durch das Fehlen des schalldämpfenden Wassermantels die Geräusche aller bewegten Motorteile deutlicher zu hören. Aber auch dem ist man durch geeignete konstruktive Maßnahmen begegnet. Durch zweckmäßige Gestaltung der Kühlrippenform, durch entsprechende Zylinderwandstärke, durch die Zylinderkopfform, durch Aenderung des Gebläses, durch Verstärken der Kurbelwelle, durch neue Nockenform, durch Antrieb der Nockenwelle mit geräuscharmer Keilke, durch Verwenden von großen Gleitlagern usw. ist der Motor des »GREIF« erfreulich geräuscharm gestaltet worden. Er steht in seiner heutigen Entwicklung der Geräuschlosigkeit des wassergekühlten Motors nur wenig nach, zudem man noch durch Schallabdeckungen der Stirnwand weiterhin eine Minderung der Geräuschübertragung in das Wageninnere erzielt hat.

Zusammengenommen ergeben sich aus der Anwendung der Luftkühlung in technisch einwandfreier Durchbildung beim Motor des »GREIF« folgende bemerkenswerte Vorzüge: Einfacher Aufbau, geringes Eigengewicht, kurze Bauart (gibt mehr Raum für Sitzplätze), wenig Pflege- und Wartungsbedürfnis, geringe Reparatur-Anfälligkeit, außerordentlich leichte Zugänglichkeit zu allen Motor- und Fahrgestellteilen (was bei Erneuerungsarbeiten zeit- und kostensparend sich auswirkt). Alle diese Eigenschaften machen den luftgekühlten Motor für den Gebrauchskraftwagen in der Größenordnung des »GREIF« ohne Zweifel zum Motor der Zukunft, was auch bei allen Dauer- und Zuverlässigkeitsfahrten mit ihren Höchstbeanspruchungen an Motor und Fahrgestell während der letzten Jahre recht deutlich in Erscheinung getreten ist.



Gebläse-Windrad

STOEWER

Motor:	Greif
Zylinderzahl:	4
Bohrung:	75 mm
Hub:	84 mm
Verdichtung:	1:54
Zylinderinhalt:	1474 cc
Drehzahl: norm.	2340 U/Min. b. 60 km/Std.
Dauerleistung:	30 PS bei 3200 U/Min.
Spitzenleistung:	36 PS bei 3600 U/Min.
Brennstoffverbrauch:	10–11 ltr./100 km/Std.
Höchstgeschwindigkeit:	95–100 km/Std.

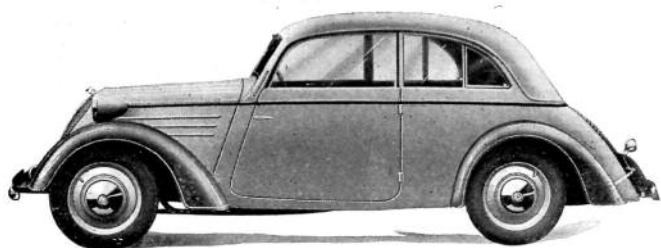
STETTIN
STOEWER-WERKE A.-G. VORM. GEBR. STOEWER

Greif
luftgekühlt



STOEVER - 1936 - Berlín

DETRA



Karety, Kabriolety.

Obszerne i wygodne stalowe nadwozie 5 osobowe o najnowszych liniach aerodynamicznych, z dużą przegrodą na kufry, doskonale przewietrzane. Wyposażenie luksusowe. Podwozie bezramowe, zbudowane na centralnej rurze nośnej. Wszystkie 4 koła resorowane i zawieszone niezależnie. Silnik 4 cyl., 4 taktowy, chłodzony powietrzem zapomocą turbiny. Czterobiegowa skrzynka biegów z dwoma cichymi biegami (3-ci i 4-ty). Sprzęgło jednodyskowe, suche. Mechanizm kierowniczy z oddzielnym kierowaniem kół. Smarowanie centralne, obsługiwane z siedzenia kierowcy. Hamulce hydrauliczne „Lockheed-ATE” o wzmożonym działaniu.

DANE TECHNICZNE:

Ilość cylindrów	4	Odstęp osi	2660 mm
Średnica cylindra	75 mm	Rozstawa kół	1250 mm
Skok tłoka	84 mm	Ciężar kompletnego podwozia	570 kg.
Pojemność cylindrów	1,474 ltr.	Ciężar karety	990 kg.
Moc silnika	36 KM.	Pojemność zbiornika na benzynę	42 ltr.
Zużyc. paliwa na 100 km. zależnie od obciążenia i rodzaju drogi	10–11 ltr.	Szybkość na godz.	ok.100 km.
Zużyc. oliwy na 100 km.	ok.0,15 ltr.		

TATRA 75 - Licenční : DEUTSCHE LICENZ TATRA - DELTA (DETRA)

Tatra 1897-1947

v archivní dokumentaci / in archive documentation

Mojmír Stojan – Karel Rosenkranz

čtyřsvazková encyklopedie

350 dobových prospektů v čb reprintu(!)
kompletní technické a statistické údaje
původní firemní identifikované fotografie

LIMITOVANÁ EDICE 499 VÝTISKŮ
(LIMITED EDITION 499 COPIES)

ABSOLUTNÍ RARITA!

