

Škoda Popular 995 typ 937 z roku 1939

1939

Škoda Popular 995 typ 937

Jednolitrový motor SV ze Škody 420 Popular byl použit i v lidovém voze Popular typ 937, známém pod názvem Liduška. Ve snaze o co nejlevnější automobil (cena byla stanovena na 17 300 Kč) se nemontoval diferenciál, dvoudveřová čtyřmístná uzavřená karoserie byla vybavena jen tím nej-

nutnějším. Vůz s délkou 3800 mm vážil přibližně 750 kg a dosahoval rychlosti 90 km/h při spotřebě do 8 l/100 km. Z 1 500 vozidel bylo posledních 250 smontováno v roce 1946. Raritou byla naše nejmenší jednolůžková sanitka s lehátkem zasahujícím do prostoru řidiče, kterou na podvozku Popularu 995 dodávala Karosa, továrna automobilových karoserií Uhlík-Viktorín-Žemlička z Prahy-Holešovic.



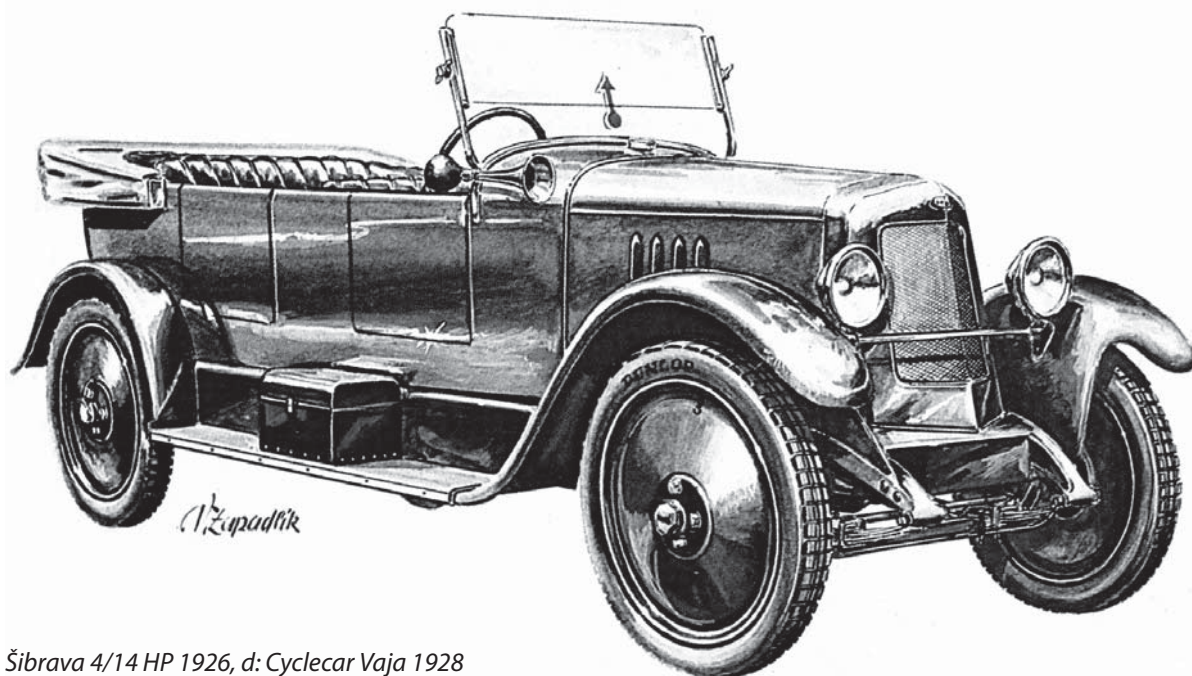
Disk 1924

Meziválečné prototypy a malosériová vozidla

Disk

Pozoruhodností automobilu Disk z brněnské Zbrojovky konstruktéra Ing. Břetislava Novotného (1892–1965) byla samonosná celokovová dvou- nebo čtyřmístná karoserie a především třetí převod s lepenkovým obložením, který se skládal ze dvou disků (odtud název vozidla) a nahrazoval spojku s převodovkou. Na tu dobu byl neobvyklý také pohon dvoudobým vodou chlazeným čtyř-

1924



Šibrava 4/14 HP 1926, d: Cyclecar Vaja 1928

válcem o objemu 599 cm³ s rozvodem šoupátkem a s výkonem 12 k. Disk byl prvním automobilem s dvoudobým motorem vyráběným v Evropě (německý DKW přišel až v roce 1928). Dosahoval rychlosti kolem 50 km/h a spotřeboval 10 l směsi na 100 km. Celkem bylo vyrobeno asi 75 kusů, které se prodávaly za 26 000 Kč, pro zaměstnance Zbrojovky byly za 15 000 korun.

kolových automobilů typu 4/14 HP se vzduchem chlazeným dvouválcovým motorem s protilehlými válci, o objemu 1248 cm³ a výkonu 14 k. Otevřený čtyřmístný dvoudveřový automobil měl elektrické osvětlení a startér Bosch, vážil 700 kg a dosahoval rychlosti 60 km/h při spotřebě kolem 8 l/100 km. Typ 4/14 HP byl prodáván za 32 000 Kč, tříkolka Trimobil stála 24 000 korun.

1926

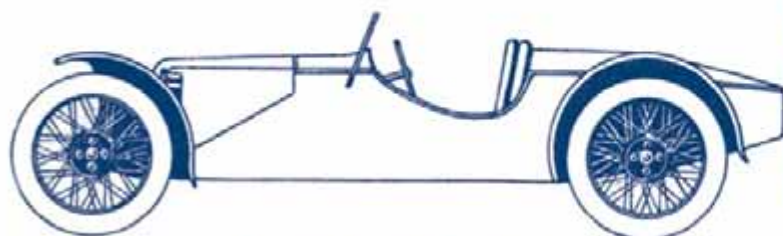
Šibrava 4/14 HP

Jaroslav Šibrava ve své továrně v Praze-Holešovicích od roku 1921 montoval tříkolky Trimobil, odvozené od tříkolek Walter typu C a D. V letech 1925–1926 Šibrava vyrobil i několik malých čtyř-

Vaja

Jednoduchý cyclecar Vaja pro 2 až 3 osoby, který v Praze-Kobylisích vyráběl J. Valeš, byl poháněn

1928



Sportovní typ — 1000 cm.

MOTOR
(MOTOCYKLA)

Vydání jako u motocyklu **18 500 Kč.**
Pohodlí automobilu.

Maximální výkon při minimální spotřebě.
ŽÁDEJTE PROSPEKTY.

VAJA CYCLECAR
PRAHA-KOBYLISY,
Chaberská 288.

Šibrava 4/14 HP 1926, d: Cyclecar Vaja 1928



1930

motocyklovým čtyřdobým dvouválcem zn. Itar (výrobek firmy Josef Janatka, Praha-Radlice) o objemu 750 cm³ a výkonu 12 k. Díky malým rozměrům (délka 3400 mm, šířka 1300 mm a výška 1400 mm) vážil jen 340 kg a dosahoval rychlosti 60 km/h. Karoserie byla vyráběna v pěti provedeních: jako dvousedadlový otevřený typ s cenou 18 500 Kč, další byl vybaven nouzovým sedadlem v zadní části karoserie, jako plnohodnotný třímístný, a posléze jako dvou- nebo třímístný automobil s kombinovanou karoserií, potaženou koženkou. Sportovní model poháněl litrový motor JAP britské výroby, se kterým dvomístný roadster s cenou 21 500 Kč uháněl rychlostí až 90 km/h. Celková produkce činila zřejmě jen několik málo desítek kusů, neboť do roku 1933 se zachovalo jen šest vozidel této značky, která vznikla spojením prvních písmen slov Valeš a JAP.

Wikov 70

V letech 1930–1931 byly pravděpodobně jen ve čtyřech exemplářích vyrobeny prototypy Wikov 70, s šesti- až sedmimístními karoseriemi faeton a limuzína. Řadový osmiválcový motor o objemu 3485 cm³ a výkonu 70 k byl zkonstruován spojením dvou čtyřválců z typu 35. Luxusní Wikovy 70 s cenou kolem 125 000 Kč se nedostaly z fáze prototypů, neboť nemohly konkurovat podobným vozům automobilek Praga, Škoda, Tatra a Walter, které vozidla nejvyšší třídy nabízely na trhu už několik let. Jeden Wikov 70 (za volantem byl Eugen Wichterle, vedoucí automobilky) spolu se čtyřválcem Wikov 7/28 a sportovním typem Wikov SS absolvoval 825 km dlouhou Soutěž spolehlivosti Moravou 1931, bez poruchy a bez jediného trestného bodu. Pro svou vysokou kvalitu, tomu odpovídající



Šestimístný faeton Wikov 70 z roku 1930

ceny a zaměření na zámožné a náročné zákazníky si nejen typ 70, ale automobily Wikov všeobecně získaly označení „československý Rolls-Royce“.



Aerodynamický Wikov 35 „Kapka“ 1931

1931

Wikov 35 Kapka

Prvním československým osobním automobilem s aerodynamicky řešenou karoserií byl Wikov 35, podle dobových představ o ideálním tvaru padající kapky vody nazvaný Kapka. Veřejnosti byl představen na podzimním pražském autosalonu 1931. Iničiátory projektu byli Eugen Wichterle (1900–1975) a Ing. František Kovářík ml. (1903–1950), potomci zakladatelů a šéfové prostějovské automobilky Wichterle & Kovářík, spolu s Ing. Boleslavem Hanzelkou (1890–1961), hlavním konstruktérem a od

října 1926 vedoucím automobilové výroby firmy Wikov. Při stavbě Kapky byl použit podvozek a motor sériového automobilu Wikov 35 o objemu 1743 cm³ a výkonu 35 k. Vyrobeno byla určitě dvě, pravděpodobně tři vozidla, lišící se mírně změnou karoserií. Při hmotnosti 1480 kg dosahovala rychlosti 105 km/h. Wikov 35 Kapka sloužila hlavně k propagaci automobilky, ale obsazovala i regionální soutěže, např. 793 km dlouhou Soutěž spolehlivosti Moravou. Tvary Kapky však byly příliš nadčasové na to, aby si získaly přízeň kupujících.

Gatter

Willibald Gatter (1896–1973) ve svém Autopodniku v severočeských Zákupích vyráběl cyclecary s dvoudobým jednoválcovým vodou chlazeným motorem o objemu 350 cm³ a výkonu 9 k, které byly později nahrazeny dvouválcem s objemem zvýšeným na 448 cm³ a výkonem 10 k. Zadní kola s brzdami byla poháněna řetězem. Dvoumístná karoserie s nouzovým sedadlem pro dítě byla vybavena rezervním kolem a elektroinstalací Bosch. Vůz měl rozvor jen 1800 mm, délku 2500 mm a vážil 290 kg. W. Gatter podnikl s tímto automobilem, dosahujícím rychlosti 60 km/h, propagační jízdu přes Alpy do Terstu a zpět domů přes Tatry. I přes nízkou cenu – 13 800 Kč a pro dvouválec se čtyřmístnou jednodveřovou karoserií 14 800 Kč – nebyl o tento cyclecar velký zájem. Celková produkce činila kolem 50 vozidel.

1928

Cyclecar Gatter 1928



MALÝ
GATTER
CENA 13.800 Kč.
ŘEŠÍ PROBLÉM MALEHO VOZU
NOVÝMI IDEAMI.

DVĚ POHODLNÁ SE-
DADLA, VZADU SE-
DADLO PRO DÍTĚ.
PROSTOR PRO ZAVA-
ZADLA, RESERVNÍ
KOLO, ELEKTR. OSVE-
TLENÍ, VODOU CHLA-
ZENÝ 2TAKTNÍ 10 HP
MOTOR. RYCHLOST
60 km/h.

Autopodnik **GATTER, Zákupy, Severní Čechy**

Stánek na Veletrhu.



Škoda 932 z roku 1932

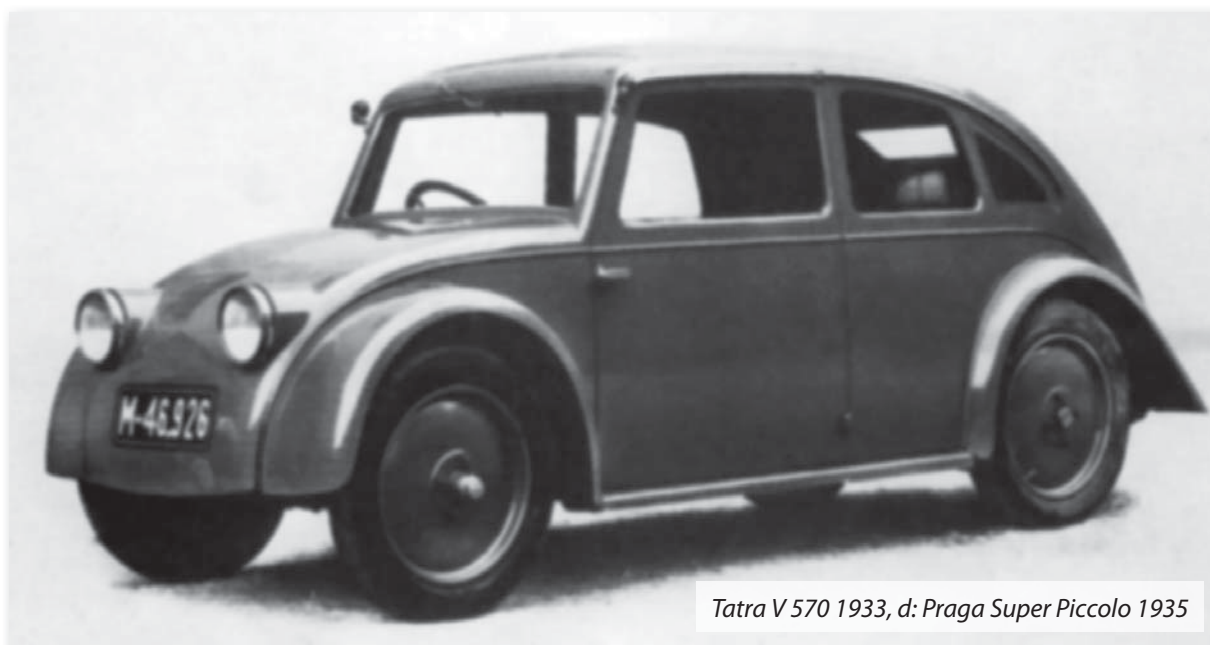
1932

Škoda 932

Prvním vozidlem značky Škoda, na kterém nalezneme náznaky aerodynamické karoserie, byl typ 932 z roku 1932. Dvoudveřová čtyřmístná karoserie s dřevěnou kostrou a s panely z ocelových plechů měla zaoblenou přední i zadní část a šikmo skloněné přední okno. Tvar přední kapoty silně připomínal příď budoucího Volkswagenu „brouk“, kterého však Ferdinand Porsche představil až o 3 a půl roku později. Vůz s délkou 3800 mm a hmotností 900 kg poháněl vzadu uložený vzduchem chlazený plochý čtyřválec s rozvodem SV, o objemu 1498 cm³ a výkonu 30 k. Do roku 1934, kdy byla jedna Škoda 932 vystavena na jarním pražském autosalonu, byly vyrobeny pouze tři prototypy.

Tatra V 570 1933

Prvním kopřivnickým automobilem se vzduchem chlazeným motorem uloženým vzadu a s aerodynamickou karoserií byl typ V 570 z roku 1933. Na jeho konstrukci se podílel Erich Übelacker (1899–1977) a syn Hanse Ledwinky, Erich (1904–1992). Tatra V 570 byla původně určena jako vozidlo pro širokou veřejnost, ale v továrně správně odhadli, že aerodynamický tvar karoserie není tak nutný pro malý automobil s rychlostí kolem 75 km/h. V jediném vyrobeném prototypu pracoval čtyřdobý plochý dvouválec o objemu 854 cm³. Vůz s dvoudveřovou čtyřmístnou karoserií s dřevěným rámem a plechovými panely byl dlouhý 3800 mm a je dnes vystaven v Technickém muzeu Tatra.



Tatra V 570 1933, d: Praga Super Piccolo 1935

1935

Praga Super Piccolo

Na standardním podvozku Pragy Super Piccolo, kterou automobilka představila na XXIV. pražském autosalonu na jaře 1934, byla o rok později

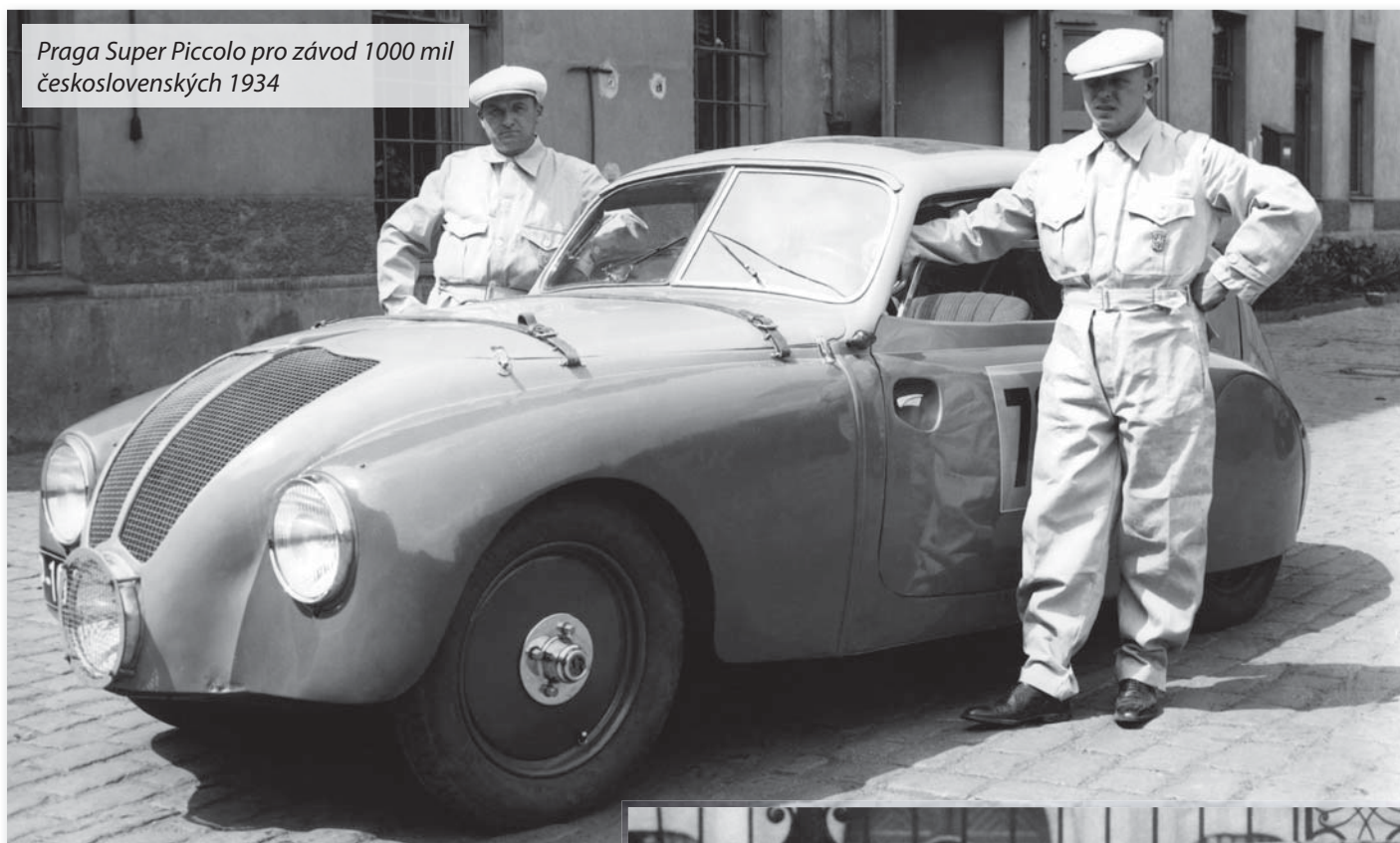
postavena malá série čtyřdveřových sedanů s aerodynamickou karoserií. Pro nezvykle tvarovaný kryt chladiče se svislými lištami tento model dostal lidové pojmenování Vorvaň. Ze 150 vyrobených aut tohoto typu bylo pouze 35 aerodynamických verzí. Čtyřválcový motor o objemu 1661 cm³ a výkonu



Tatra V 570 1933, d: Praga Super Piccolo 1935



*Praga Super Piccolo pro závod 1000 mil
československých 1934*



35 k umožňoval 1120 kg těžkému vozu dosáhnout rychlosti kolem 100 km/h. V současnosti je známo sedm dochovaných vozidel, z toho pět v České republice a po jednom v Německu a na Novém Zélandu. Pro závod 1000 mil československých 1934 byla vyrobena tři sportovní kupé.

Škoda 935

V letech 1935–1937 byly vyrobeny dva funkční vzorky automobilu Škoda 935 se čtyř- až pětimístnou karoserií proudnicového tvaru, který měl konkurovat aerodynamickým Tatrám 77. Plochý vodou chlazený čtyřválec o objemu 1995 cm³ a výkonu 55 k byl uložen před zadní nápravou. Páteřový rám s centrální nosnou rourou sloužil také jako palivová nádrž. Blatníky byly včleněny do karoserie, v zaoblené přední části byly integrovány reflektory. Přívod vzduchu k motoru zabezpečovala svis-

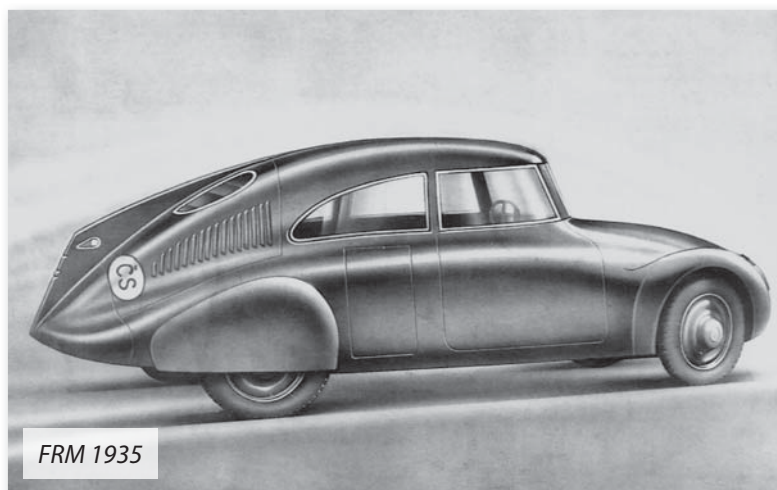


Škoda 935 z roku 1935

lá žebra mezi zadními dveřmi a blatníky s bočními kryty, teplý vzduch odcházel podélnými otvory ve splývající zadní stěně s malou svislou stabilizační plochou. Ani téměř pět metrů dlouhá a 1,2 tuny vážící Škoda 935 se nedočkala sériové výroby. Udivující je rychlost, s jakou byl prototyp postaven: Výkres měl datum 3. 6. 1935, vůz byl vystaven na pražském autosalonu v říjnu téhož roku.

FRM

Ing. Štěpán Fischer, bývalý konstruktér automobilového oddělení firmy Jawa, postavil ve svém podniku FRM – Fischer-Reimann-Motory v Praze-Střešovicích – tři podvozky s motorem za zadní nápravou. Na jednom z nich byla namontována dvoudveřová čtyřmístná aerodynamická karoserie podle principů prof. Paula Jaraye (1889–1974), předního rakouského konstruktéra a průkopní-



ka aerodynamiky motorových vozidel, který úzce spolupracoval také s našimi automobilkami Jawa a Tatra. I když výkon čtyřválcového vodou chlazeného motoru o objemu 1900 cm³ byl pouze 42 k, díky proudnicové karoserii vůz dosahoval rychlosti až 140 km/h a při trvalé rychlosti 80 km/h měl spotřebu kolem 7 l/100 km. Plánovanou sériovou výrobu v objektu bývalé chrudimské textilky přerušila okupace Československa.



Tatra 90

Zvláštností mezi osobními automobily Tatra z poloviny 30. let byl typ T 90. V roce 1935 byla postavena dvě vozidla se šestimístnou, zčásti aerodynamickou karoserií. Na podvozku s nezávislým zavěšením kol byl vpředu umístěn plochý vzduchem chlazený dvaapůllitrový čtyřválec, který se používal také v nákladních vozech Tatra 74 a Tatra 82. Nejvyšší rychlost pouze 90 km/h byla zapříčiněna nejen poměrně slabým motorem o výkonu 60 k a hmotností 1450 kg, ale hlavně aerodynamicky nedokonale řešenou karoserií s vystupujícími blatníky a velkou čelní plochou. Neobvyklé bylo také použití téměř nezměněné přední části z nákladní Tatry 82. Jedna Tatra 90 byla prodána na Pařížském autosalonu 1935 a druhý vůz je vystaven v Technickém muzeu Tatra.



Tatra 90 1935, d: Škoda Sagitta typ 911 1937

1937

Škoda Sagitta typ 911

Snaha mladoboleslavské automobilky o výrobu levného lidového automobilu vedla v roce 1937 ke zrodu pěti prototypů s názvem Sagitta (podle souhvězdí česky nazývaného Šíp), typ 911. Aby se dosáhlo co nejnižších výrobních nákladů, a tedy i konečné ceny, byl zvolen vzduchem chlazený čtyřdobý vidlicový dvouválec SV o objemu 845 cm³ a výkonu 15 k a použita byla většina součástí z malého Popularu. Na páteřovém rámu s nosnou rourou byla přední náprava odpružena dvěma příčnými listovými pery, vzadu byly výkyvné polonápravy s jedním příčným perem. Převodovka i rozvodovka byly vzadu. 3400 mm dlouhý a 580 kg vážící vůz dosahoval rychlosti 70 km/h a spotřeboval ne-



Tatra 90 1935, d: Škoda Sagitta typ 911 1937