



Tatra 90 1935

1937

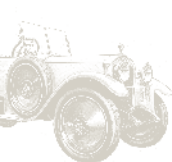
## Škoda Sagitta typ 911

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 cm<sup>3</sup> 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-



Škoda Sagitta typ 911 1937





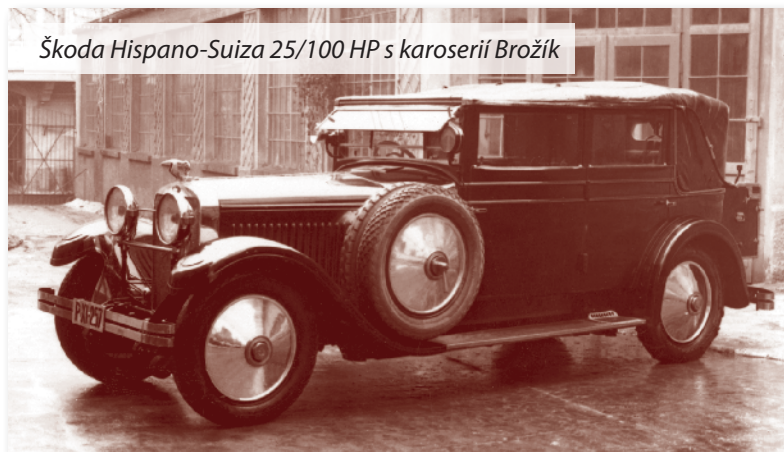
celých 6 l paliva na 100 km. Čtyřsedadlová dvou-  
dveřová karoserie byla zhotovena ve verzích tudor  
a tudor-kabriolet. Pro Škodu nezvyklá konstrukce  
se vzduchem chlazeným motorem se neujala a místo  
Sagitty se vyráběl osvědčený Popular 995.

## Luxusní automobily

1926

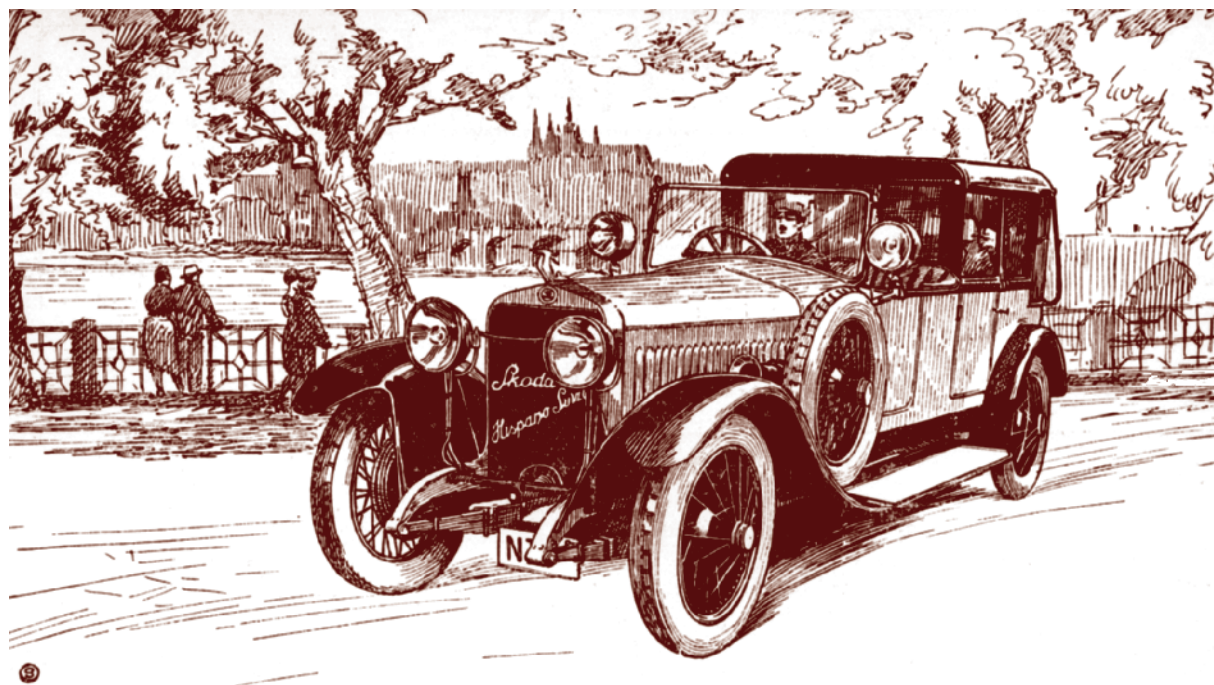
### Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP

V podniku Akciová společnost, dříve Škodovy zá-  
vody Plzeň, bylo v roce 1919 založeno automobilo-  
vé oddělení, kde se vyráběly silniční traktory, vojens-  
ká vozidla a parní nákladní automobily Sentinel.  
V roce 1924 byla zakoupena licence na výrobu lu-



Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP s karoserií Brožík

xusních francouzských automobilů Hispano-Suiza,  
typ H6B. Podvozky a řadové šestiválcové motory  
OHC o objemu 6654 cm<sup>3</sup> a výkonu 100 k při pouze  
1600 ot/min byly montovány v Plzni. Díky výkonu  
a pružnosti motoru se vystačilo jen s 3stupňovou



Dobová reklama na vůz Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP

Přepychový šestiválec

ŠKODA HISPANO-SUIZA <sup>25</sup>/<sub>100</sub> K

převodovkou, přičemž první stupeň se používal pouze při manévrování na parkovišti, vůz se hladce rozbíhal na dvojku. Karoserie vlastní konstrukce vyráběli v závodech v Mladé Boleslavi (29 kusů) nebo na zakázku v pražských karosárnách J. O. Jech, Oldřich Uhlík, Pokorný & Beiwel a Aero Weymann, Ignác Theodor Petera ve Vrchlabí nebo Václav Brožík a synové v Plzni. Podvozek s rozvorem 3690 mm vážil 1350 kg, hmotnost automobilu se podle provedení karoserie vyšplhala až na 2700 kg. Kromě limuzín se dodávaly taky karoserie kabriolet, čtyřmístné sportovní torpeda s čelními okny před oběma řadami sedadel i jako dvousedadlový roadster s nouzovým sedátkem za skládací plátěnou střešou. První z automobilů Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP, s karoserií limuzína od Brožíka, byl dodán prezidentovi T. G. Masarykovi v květnu 1926. Správa Pražského hradu jej používala téměř deset let, do března 1936, kdy byl předán Škodovým závodům. Automobily dosahovaly rychlosti 140 km/h při spotřebě 18 až 25 l/100 km. Poslední vůz ze stokusové série prodali v lednu 1930.

1927

## Praga Grand

Největším vozem automobilky Praga byl typ Grand. Vyráběl se plných dvacet let: v období 1912–1925 se čtyřválcem o objemu 3824 cm<sup>3</sup> a výkonu 48 až 62 k. V roce 1927 ho vystřídal řadový osmiválcový motor o objemu 3392 cm<sup>3</sup> a výkonu 60 k, se dvěma karburátory, který byl namontován do 152 těchto luxusních vozů s rozvorem



Praga Grand 1927

3450 mm a délkou 5300 mm. Vysokou úroveň pohodlí a řízení zabezpečovaly kapalinové tlumiče pérování, olejový posilovač mechanických brzd a mohutné balonové pneumatiky. V interiéru se uplatnily ušlechtilé materiály – dřevo, kůže, plyš a poniklované kování, komunikaci cestujících na zadních sedadlech s řidičem usnadňoval telefon. Samotný podvozek vážil 1250 kg, celý automobil podle provedení od 1800 do 1930 kg. Limuzína stála 140 000 Kč, faeton 120 000 Kč a podvozek na karosování 99 000 korun.

## Tatra 17/31

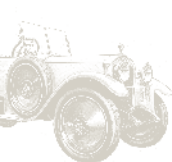
1928



Tatra 17/31 1928

Luxusní šestiválec Tatra 17/31 byl zdokonalením typu 17 z let 1925–1928, vyrobeným v počtu 378 kusů. Objem původního dvoulitru o výkonu 35 k byl zvýšen na 2309 cm<sup>3</sup> a výkon na 40 k, k čemuž přispěly i dva karburátory Zenith. Čtyř- až šestimístné karoserie s délkou kolem 4500 mm se dodávaly hlavně v provedení limuzína a kabriolet, s cenami od 95 000 Kč. Samotný podvozek s hmotností 980 kg stál 71 000 Kč. Dvoudveřové kabriolety měly rozvor 3540 mm, limuzíny 3670 mm, oba modely dosahovaly rychlosti 115 km/h při spotřebě kolem 15 l/100 km. Do roku 1931 bylo vyrobeno 318 vozidel.





## Praga Mignon

Jedním z prvních vozů Praga konstrukce inženýra Františka Kece byl typ Mignon 8/22 HP z roku 1911 (mignon = z francouzštiny, oblíbenec, miláček). Patřil do střední kategorie a se zlepšeními se vyráběl také po první světové válce. Původní objem čtyřválcového motoru 1846 cm<sup>3</sup> byl po roce 1920 zvětšen na 2297 cm<sup>3</sup> (28 k) a v roce 1925 pak snížen na 1944 cm<sup>3</sup> (30 k). Od roku 1927 se Mignony dodávaly se šestiválcovými řadovými motory o objemu 2494 cm<sup>3</sup> (47 k) a spolu s typem Grand patřily mezi vozy nejvyšší třídy. Oba typy měly řadu stejných dílů, největší rozdíly byly v počtu válců (Grand měl řadový osmiválec) a v délce podvozku (Mignon byl o 200 mm kratší). Kromě verze se šestsedadlovou uzavřenou karoserií (za 105 000 Kč) se Mignon vyráběl také jako šestimístný faeton s cenou 89 000 Kč. Přibližně 1800 kg těžké automobily dosahovaly rychlosti 90 km/h při



spotřebě 16 l/100 km. V roce 1928 byla vyrobena poslední série Mignonů, s šestiválcem o objemu 2636 cm<sup>3</sup> a o výkonu rovných 50 k.



Škoda 860 1929



1929

## Škoda 860

Do kategorie luxusních automobilů můžeme zařadit i Škodu 860, jediný sériově vyráběný osmiválec značky. Výraz „sériový“ je možná trocha nadsazený, neboť v letech 1929–1932 bránu továrny opustilo pouze 49 vozů. Motor s rozvodem SV o objemu 3880 cm<sup>3</sup> dával výkon 60 k, se kterým 1850 kg vážící šestimístná limuzína (rozvor 3570 mm, délka 5425 mm) jela rychlostí 110 km/h při spotřebě kolem 18 l/100 km. Interiér s dřevěným obložením přístrojové desky a s plyšovými sedadly a koberci byl vytápěn výfukovými plyny v radiátorech, cestující měli k dispozici schránku s toaletními potřebami, opěrky nohou, dva zapalovače cigaret, tři svítilny, telefon k řidiči. Na pražském autosalonu 1930 se limuzína prodávala za 127 000 Kč a kabrio-

let byl za 140 000 korun. Kabriolety zhotovovala na zakázku také pražská karosárna J. O. Jech.

## Walter Super 6

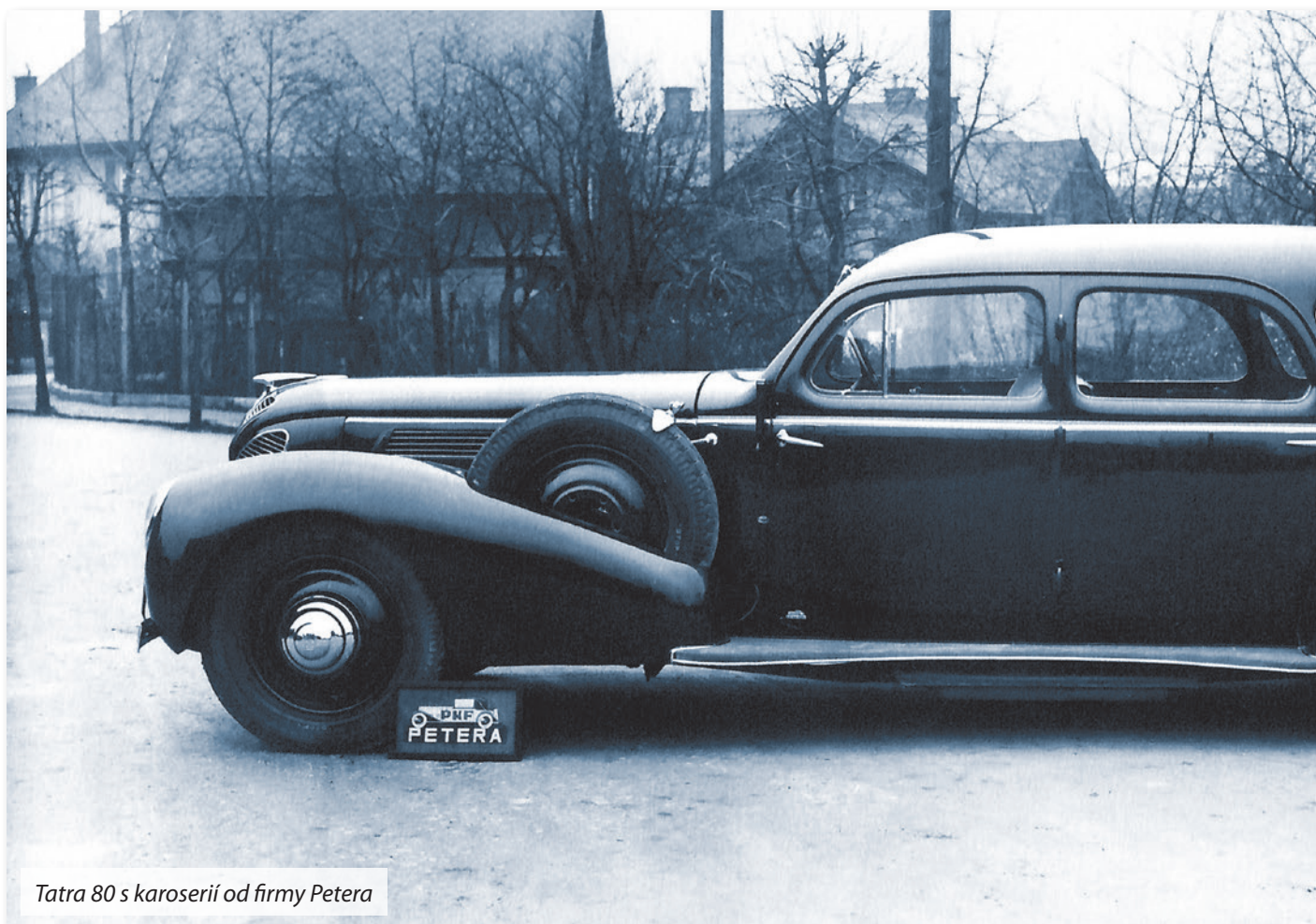
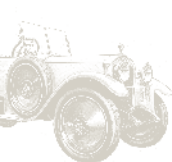
Walter Super patřil mezi nejlepší osobní automobily vyšší třídy vyráběné v jinonické automobilce. Šestiválec OHV o objemu 3257 cm<sup>3</sup> a výkonu 70 koní se montoval do podvozku s rozvorem 3600 mm, na který se stavěly čtyřdveřové karoserie tourer pro 6–7 osob, pětimístný kabriolet, 6–7sedadlová limuzína s mezistěnou nebo čtyřmístný club sedan. Podle druhu karoserie se celková délka pohybovala od 4700 do 5400 mm, vozy s maximální rychlostí 125 km/h měly spotřebu 16 l paliva na 100 km. Vysokou kvalitu, spolehlivost a pohodlí

1930



Walter Super 6 1930





*Tatra 80 s karoserií od firmy Petera*

doložily tři vozy tohoto typu na 10 000 km dlouhé soutěži Napříč Evropou, kde za 13 dnů v červnu 1931 denně absolvovaly kolem 700 km a v celkové klasifikaci získaly první cenu.

**1932**

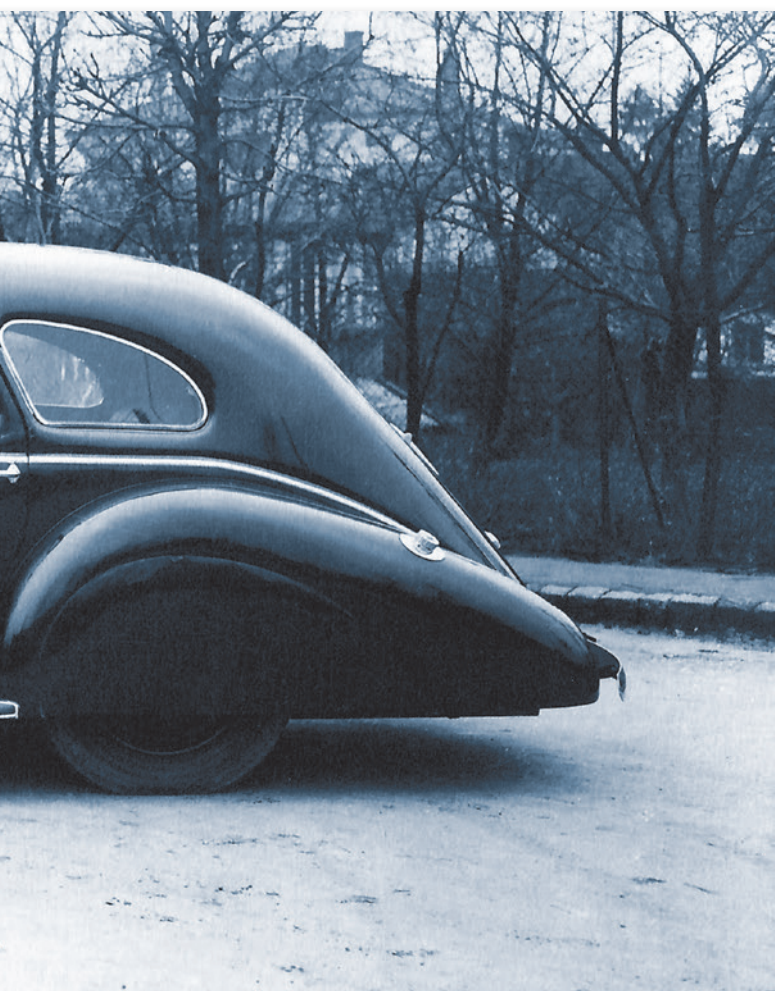
## Tatra 80

Majestátní Tatra 80 se šestilitrovým vodou chlazeným vidlicovým dvanáctiválcem o výkonu 120 k, dosahující rychlosti 140 km/h, zakončovala dlouhou vývojovou řadu osobních automobilů Tatra. Tímto typem šéfkonstruktér Hans Ledwinka dokázal, že jeho originální koncept podvozku s centrální rourou a výkyvnými polonápravami je vhodný nejen pro malé a střední automobily, ale i pro velká vozidla. Tatra 80 patřila mezi naše největší auto-



*Landaulet Tatra 80 1935, pro T. G. Masaryka*





mobily té doby: Podvozek s rozvorem 3800 mm vážil kolem 1200 kg, ale s plnou výbavou a 4- až 6-místnou karoserií limuzína, kabriolet nebo landaulet se hmotnost zvětšila až na téměř 2500 kg. V letech 1932–1938 bylo vyrobeno pouhých 26 kusů a mezi jejími majiteli byli i prezident ČSR T. G. Masaryk a ministr zahraničních věcí Edvard Beneš. Vynikající kvalita podvozku Tatry 80 inspirovala karosárnu Sodomka z Vysokého Mýta ještě těsně po válce, když tam zpracovali tři návrhy na reprezentační šestimístnou limuzínu, pravděpodobně určenou pro tehdejšího prezidenta Beneše. K její realizaci však už nedošlo.

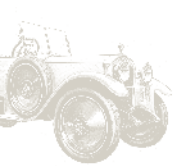
## Walter Regent

Od typů Super 6 a Standard 6 z konce 20. let byl v roce 1932 odvozen luxusní automobil Walter Regent. Montovaly se do něj šestiválcové řadové motory OHV o objemu 3257 cm<sup>3</sup> a výkonu 80 k nebo 2860 cm<sup>3</sup> a výkonu 65 k. Vozy vážily podle provedení a druhu karoserie 1580 až 1950 kg, dosahovaly rychlosti kolem 130 km/h, a proto na všech kolech používaly hydraulické bubnové brzdy ATE



Walter Regent s karoserií Petera 1936





Walter Regent s karoserií Sodomka 1935

Lockheed s posilovačem. Na podvozku s rozvozem 3600 mm se standardně stavěly čtyřdveřové uzavřené nebo otevřené 5–7sedadlové karoserie. Na podvozcích typu Regent stavěly zakázkové karoserie, většinou kabriolety, také karosárny Brožík v Plzni, Uhlík v Praze, Petera ve Vrchlabí a Sodomka ve Vysokém Mýtě. Ceny vozů Regent začínaly na 85 000 Kč za standardní limuzínu, pětisedadlový kabriolet stál 95 000 Kč a zakázkové kabriolety od samostatných karosáren kolem 150 000 korun.

## Praga Grand

V roce 1932 bylo vyrobeno posledních 47 kusů typu Grand. Poháněl je řadový osmiválec SV o objemu 4428 cm<sup>3</sup> a výkonu 87 k, který téměř 2,4 tuny

vážícímu automobilu udělil rychlost 120 km/h při průměrné spotřebě kolem 24 l/100 km. O mohutnosti motoru svědčí i fakt, že v chladicí soustavě cirkulovalo 29 litrů vody a v mazací soustavě bylo 10 litrů motorového oleje. Na podvozku s rozvozem 3600 mm se montovaly šestimístné karoserie s délkou 5280 až 5700 mm. Jak bývalo u luxusních vozů zvykem, v interiéru se použila kůže na pohodlných sedadlech, plyšové koberečky a chromované kliky a věšáčky. V limuzínách s dělicí stěnou byl samozřejmostí vnitřní telefon k řidiči a záclonky na zadním a bočních oknech. Při otevření zadních dveří se automaticky rozsvítilo osvětlení vnějších stupáčků. Ceny začínaly na 165 000 Kč za limuzínu, kabriolet Kellner byl za 189 000 Kč a samotný podvozek stál 119 000 korun.