



# POSLEDNÍ Z HANÉ

Labutí písni prostějovské značky Wikov byl typ 40 s dvoulitrovým čtyřválcem OHC, vyráběný v letech 1932 až 1936.

JAN TUČEK

Foto: archiv Ing. Stanislava Kargera a autora

**P**rostějovská továrna Wichterle a Kovářík, tradiční výrobce zemědělských strojů, se zářadila mezi automobilky v roce 1927, kdy uvedla na trh klasicky stavěný Wikov 7/28 poháněný jedenapůllitrovým čtyřválcem OHC.

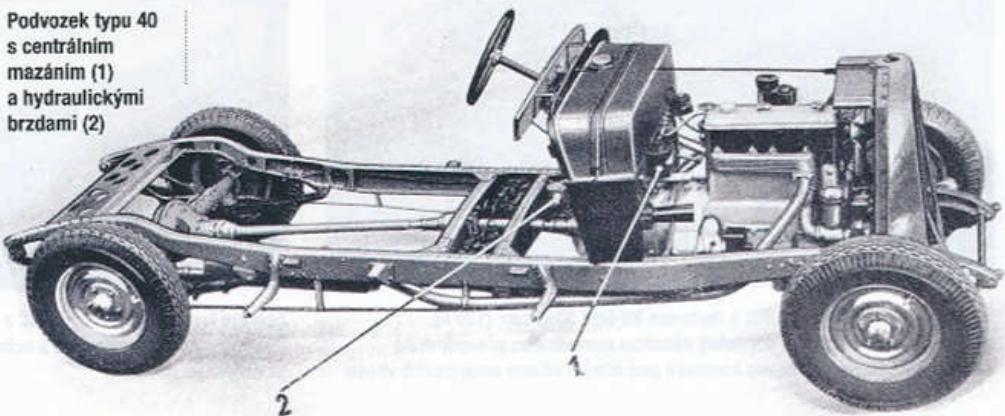
Automobil konstruovaný podle italského vzoru Ansaldo byl postupně modernizován a v omezených počtech se vyráběl do roku

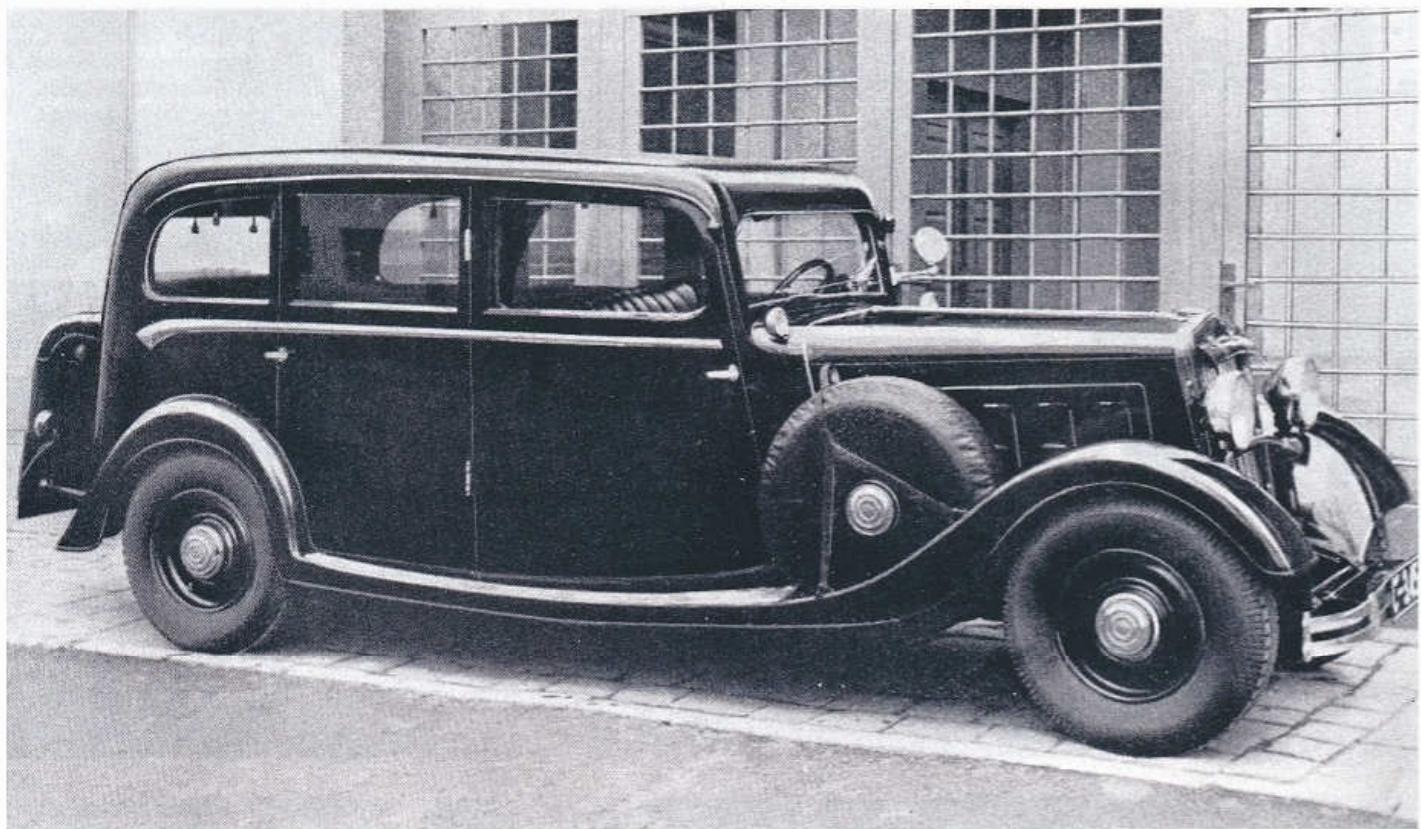
1931. Mezitím byly v říjnu 1930 na pražském autosalonu představeny dva nové typy: Wikov 35 se čtyřválcem OHC o objemu 1,74 l a s ním blízce příbuzný Wikov 70 s řadovým osmiválcem 3,48 l.

Zatímco „pětatřicítka“ se začala vyrábět po desítkách kusů, osmiválcová „sedmdesátka“ vznikla jen ve třech exemplářích v podobě limuzíny, otevřeného faetonu a podvozku.

V létě 1932, v době hospodářské krize, byl připraven do výroby Wikov 40, větší a výkonnější sourozenc typu 35.

Podvozek typu 40  
s centrálním  
mazáním (1)  
a hydraulickými  
brzdami (2)





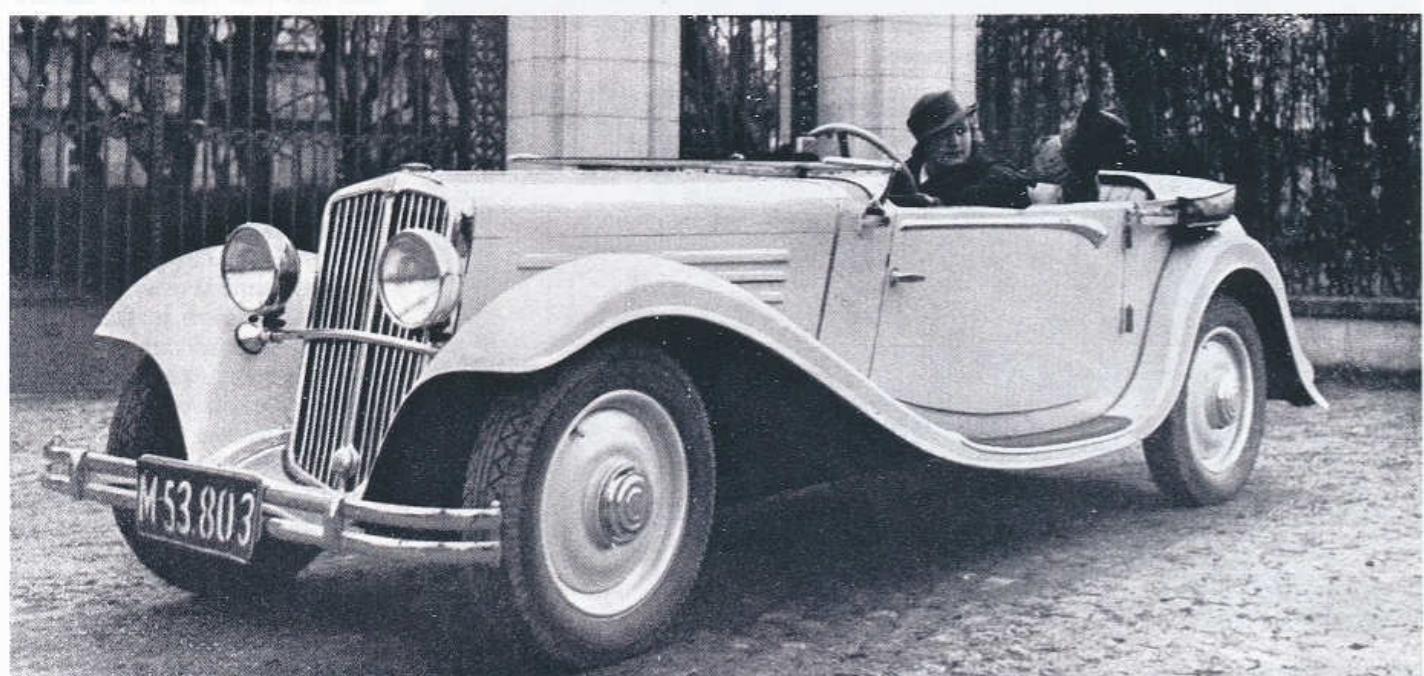
Dvě „čtyřicítky“, limuzína se svislým chladicem a dvoudveřový faeton se šíkmou maskou, se představily veřejnosti v srpnu 1932 na soutěži elegance v Luhačovicích. Prominentním zákazníkům továrna nový typ po jednotlivých kusech dodávala, ale nijak jej nepropagovala. Na skladě ji totiž zbývaly desítky vozů a podvozků typu 35, které bylo nutné prodat. Nevšedně kompletní sestava dochovaných vozů značky Wikov se veřejnosti představila například na předloňské Soutěži elegance v Loučni (viz AR 8/15).

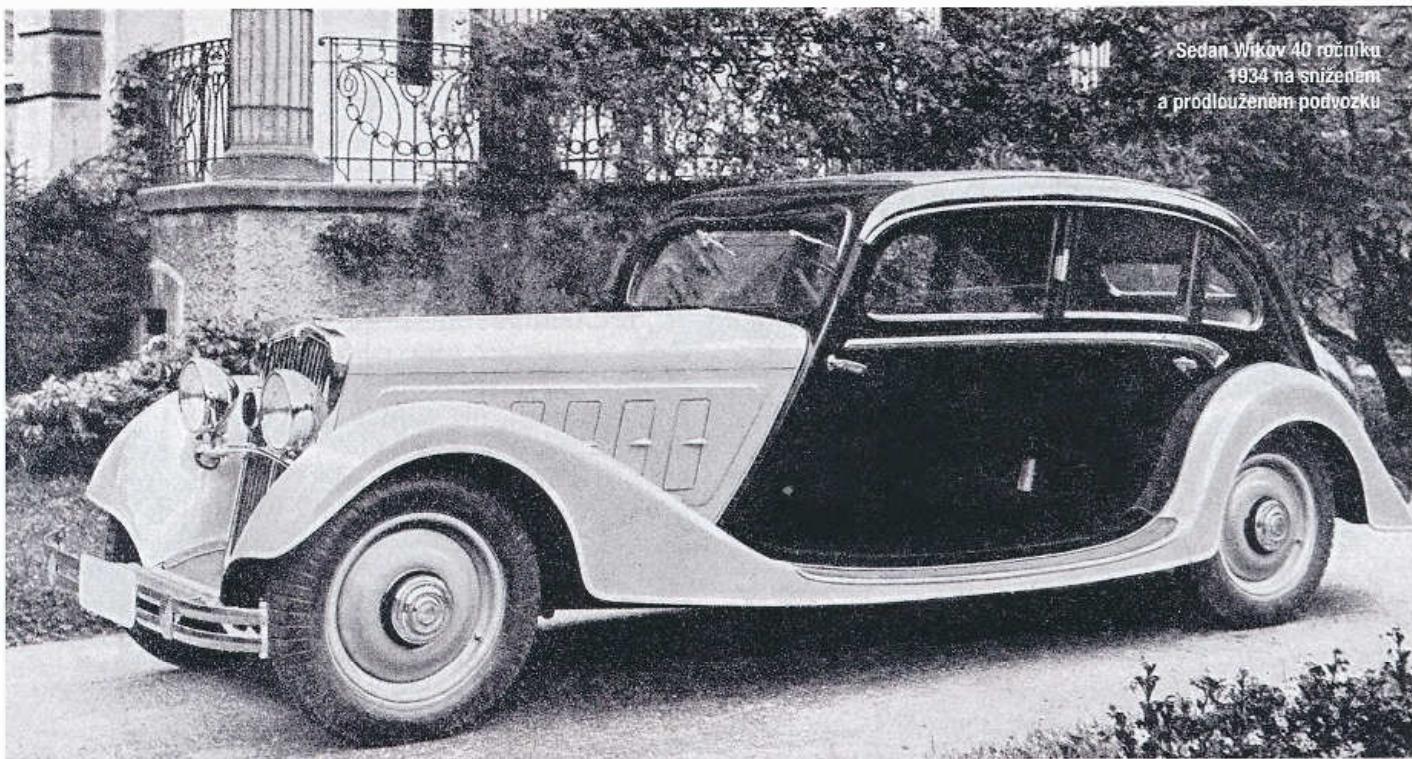
Až koncem roku 1933 se v tisku objevily inzeráty na vůz s dvoulitrovým motorem. Wikov 40 dostal pod kapotu osvědčený

**Prostorná  
šestimístná  
limuzína Wikov  
40 v provedení  
z roku 1934**

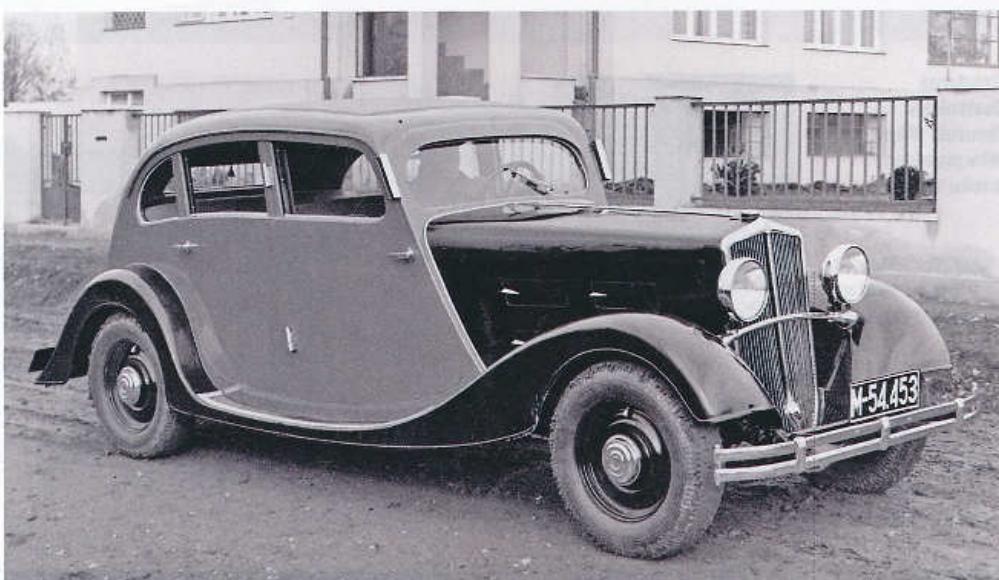
**Kabriolet Wikov 40  
v květnu 1933 na  
soutěži elegance  
v Brně**

**Čtyřmístný  
otevřený Wikov 40  
na reklamním  
snímku z roku 1934**





Sedan Wikov 40 ročníku 1934 na sníženém a prodlouženém podvozku



Na jaře 1934 debutovala levnější verze typu 40 – Wikov Standard



Pětimístný sedan Wikov 40 ročníku 1935 určený pro taxislužbu

čtyřválec OHC s blokem z hliníkové slitiny, ocelovými vložkami válců a klínovými spalovacími prostory v litinové hlavě. Vačkový hřídel v hlavě byl poháněn trojitym válečkovým řetězem. Chlazení motoru obstarávalo 20 l vody a mazání 8 l oleje, který procházel dvojím čištěním.

Čtyřválec o objemu 1941 cm<sup>3</sup> s vrtáním 76 mm a zdvihem 107 mm dával zpočátku výkon 40 k (29 kW), po úpravách a montáži nového spádového karburátoru pak 45 k (33 kW). Převodovka zůstala třístupňová, v bloku s motorem.

Solidně stavěný automobil měl klasický podvozek s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými půlelipickými listovými perky. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech dostaly kapalinové ovládání Lockheed, řízení mělo volant vlevo. Standardním se stal třímetrový rozvor, ten prodloužený měl hodnotu 3,25 m. Rozchod kol 1,28 m zůstal zachován. Šasi s rozvorem 3,0 m vážilo 870 kg, prodloužené kolem 950 kg. „Čtyřicítka“ zpočátku jezdila na osmnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 5,50 – 18, poté přešla na šestnáctipalcová kola se „superbalony“ rozměru 6,50 – 16, resp. 7,00 – 16. Většina vozů byla vybavena dvěma rezervami přípevněnými na zadní karoserie, jen šestimístné limuzíny si ponechaly náhradní kola na předních blatnících. Palivová nádrž o objemu 40 l byla nadále vpředu, u dělicí stěny motorového prostoru.

Od jara 1934 automobilka nabízela za 57 000 Kč čtyřmístný model Standard se skromnější výbavou, ale také luxusní vozy pětimetrové délky stavěné na sníženém a prodlouženém šasi s rozvorem 3,25 m. Jejich ceny začínaly na 67 000 Kč a narůstaly v závislosti na přání zákazníků ohledně individuálního provedení karoserie.

Typickým představitelem této řady byl elegantní čtyřdveřový sedan se šíkmou maskou, šíkmým čelním oknem, výrazně zaoblenou střechou, oblými okénky v zadních sloupcích a splývavou zádí ozdobenou dvojicí náhradních kol v chromovaných krytech. Linie karoserie zvýrazňovala dvoubarevná kombinace laku.

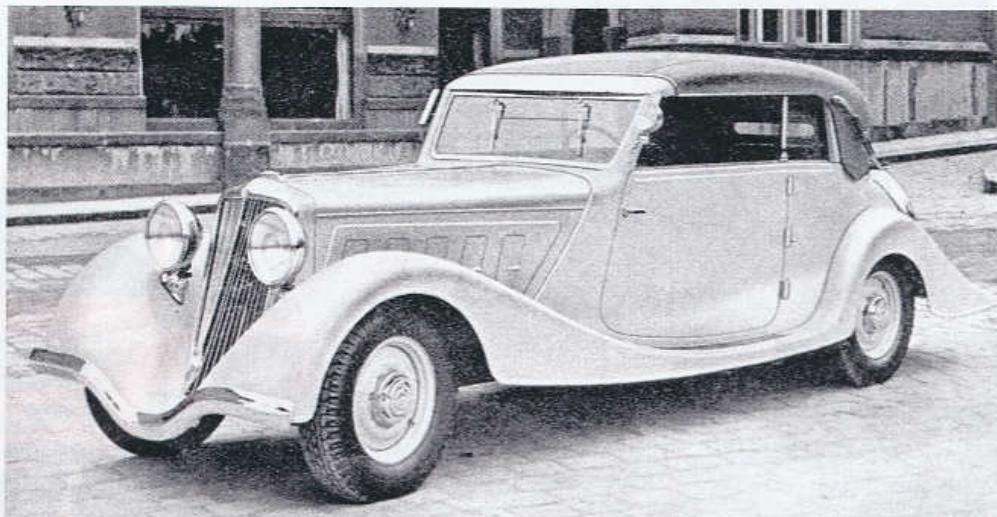
Protějškem luxusního sedanu – za stejnou základní cenu 67 000 Kč – byl dvoudveřový čtyřmístný kabriolet se šíkmou maskou, elegantní linii blatníků a rozměrným plechovým „kufrem“ na zádi, nesoucím dvě náhradní kola.

Na podvozku s delším rozvorem se vyráběla i prostorná šestimístná limuzína s šesti bočními okny, kterou si zákazník mohl objednat s prosklenou přepážkou mezi řidičem a cestujícími vzadu, nebo bez ní. Limuzína se v sezóně 1934 prodávala za 61 500 Kč.

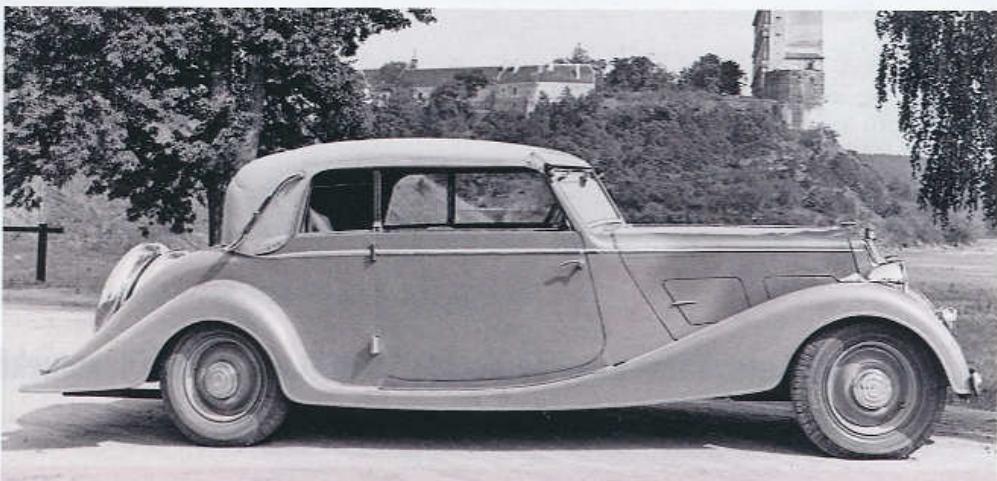
Automobily Wikov 40 vyzkoušaly v závislosti na provedení podvozku a karoserie hmotnost v rozmezí 1400 až 1700 kg, dosahovaly největší rychlosti 100 až 110 km/h a podle údajů výrobce průměrně spotřebovaly 12 l paliva na 100 km.

Podle dobových statistik přibylo v letech 1933 a 1934 na československých silnicích jen 54 a 58 osobních vozů značky Wikov, zatímco ještě v roce 1932 to bylo 81 aut. Není divu, že správní rada společnosti Wichterle a Kovářík rozhodla koncem roku 1934 o postupném utlumení výroby osobních vozů. Do dalších let se počítalo jen s užitkovými vozidly určenými především pro armádu.

V letech 1935 a 1936 už v Prostějově výroba osobních aut jen dobíhala, montovaly se poslední desítky podvozků typu 40. V sezóně 1935 se objevilo několik vozů s výrazně protaženými blatníky a jen dvěma větracími klapkami na bocích kapoty. Novým prvkem byl uprostřed dolu prohnutý přední nárazník. Délka těchto vozů stavěných na delším šasi se pohybovala těsně pod pětimetrovou hranicí. Některé měly na zátku chladiče za příplatek montovanou plastiku komety s ná-



Elegantní kabriolet Wikov 40 na retušovaném snímku z prospektu (1935)



pisem Wikov. Při otvírání kapoty bylo nutné tuto ozdobu sejmout, proto byla připevněna bajonetovým uzávěrem.

Počátkem března 1935 zlevnily všechny automobily Wikov 40 o několik tisícovek, čtyřmístný otevřený vůz na prodlouženém podvozku se nově prodával za 49 000 Kč, uzavřený Standard ve dvoudveřovém i čtyřdveřovém provedení stál 52 000 Kč. V říjnu 1935, v předečer pražského autosalonu, oznámil Wikov další snížení cen, takže

#### Před zámkem Plumlov: kabriolet Wikov 40 na delším podvozku (1935)

Dlouhý coach  
Wikov 40 z roku  
1935 s kometou na  
zátku chladiče

se všechny modely dostaly pod 60 000 Kč. Nejlevnější byl čtyřmístný faeton nabízený za 47 000 Kč, dvoudveřový i čtyřdveřový Standard byl nově k mání za 49 000 Kč.

V létě 1936 byly smontovány poslední osobní automobily Wikov, za celý rok se jich prodalo jen 25. V roce 1937 už našlo kupce pouhých pět osobních vozů prostějovské značky. Podle dostupných údajů neprekročila celková produkce typu 40 hranici 150 kusů. ■

