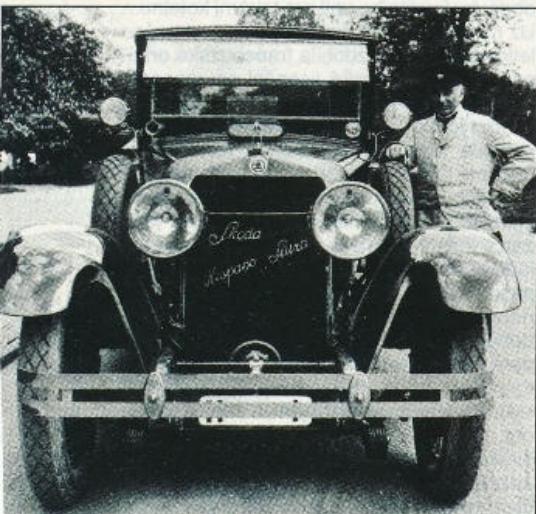


Francouzský luxus z Plzně Škoda Hispano-Suiza II



Typická „tvář“ prezidentské limuzíny – tentokrát už s namontovaným nárazníkem.

Plníme slib z minulého čísla AR a ještě jednou se vracíme do druhé poloviny dvacátých let, abychom si připomněli luxusní automobily Škoda Hispano-Suiza vyráběné u nás ve francouzské licenci.

Průvodcem na cestě časem nám může být úvodní stat' dobového továrního popisu „přepychového šestiválce Škoda Hispano-Suiza 25/100 KS“: *„Moderní přepychový automobil musí mít nejen dokonalé strojní zařízení, ale i stejně úhlednou vnější linii a komfortní vnitřní výbavu. U vozu Škoda Hispano-Suiza, vyráběného Škodovými závody v licenci podle francouzského originálu, se výkres inženýra, soustruh dělníka a skiza karosářského umělce spojily v harmonický celek, reprezentující plnou zásluhou třídu nejdistančovanějších vozů moderní doby.“*

A co říkají technické údaje z téže publikace? Automobil Škoda Hispano-Suiza poháněl kapalinou chlazený řadový šestiválec OHC o objemu 6,6 litru (vrtání 100 mm, zdvih 140 mm), vybavený dvojitým zapalováním a dvojitým karburátorem Solex Hispano-Suiza. Šestiválec dával výkon 100 koní (74 kW) při 1600 min⁻¹ a třístupňová převodovka byla umístěna v bloku s motorem. Vůz povětšinou jezdil na přímý záběr, k rozjezdu obvykle sloužila dvojka, zatímco jednička se uplatnila jen při manipulaci s automobilem, popřípadě při rozjezdu ve stoupání. Vůz měl dvanáctivoltovou elektrickou soustavu se dvěma akumulátory, jež se v provozu používaly střídavě - při spouštění motoru však bylo možné využít oba současně. Nádrž na 110 l paliva byla umístěna za zadní nápravou a vzhledem k průměrné spotřebě kolem dvaceti litrů na 100 km nebyla nikak předimenzovaná. Také chladicí soustava motoru měla úctyhodný objem 31 litrů.

Klasicky stavěný podvozek s oběma tuhými nápravami, které byly odpruženy i vedeny podélnými půleliptickými listovými pery, měl rozvor 3690 mm a rozchod 1450 mm vpře-

du i vzadu, byl dlouhý 4830 mm a jen pro zájemost - horní okraj masky chladiče byl ve výšce 1340 mm nad vozovkou. Celková výška karosovaného vozu se pohybovala kolem 1800 mm a délka mnohdy přesahla pětimetrovou hranici, zatímco šířka přes blatníky nepřesahovala 1765 mm. Hmotnost kompletního chassis s obrucemi a spouštěcím i osvětlovacím zařízením udával výrobce hodnotou 1350 kg. Patentovanou speciálou značky Hispano-Suiza byl mechanický posilovač brzd využívající pohybové energie jedoucího automobilu. Jeho poměrně složité ústrojí, umístěné za převodovkou a poháněné od jejího výstupního hřídele, výrazně snižovalo sílu potřebnou k mechanickému ovládání účinné brzdové soustavy se čtyřmi

Luxusní kabriolet Škoda Hispano-Suiza s Brožíkovou karoserií v kresbě „Maestra“ Václava Zapadlíka.



Nadace Elišky Junkové

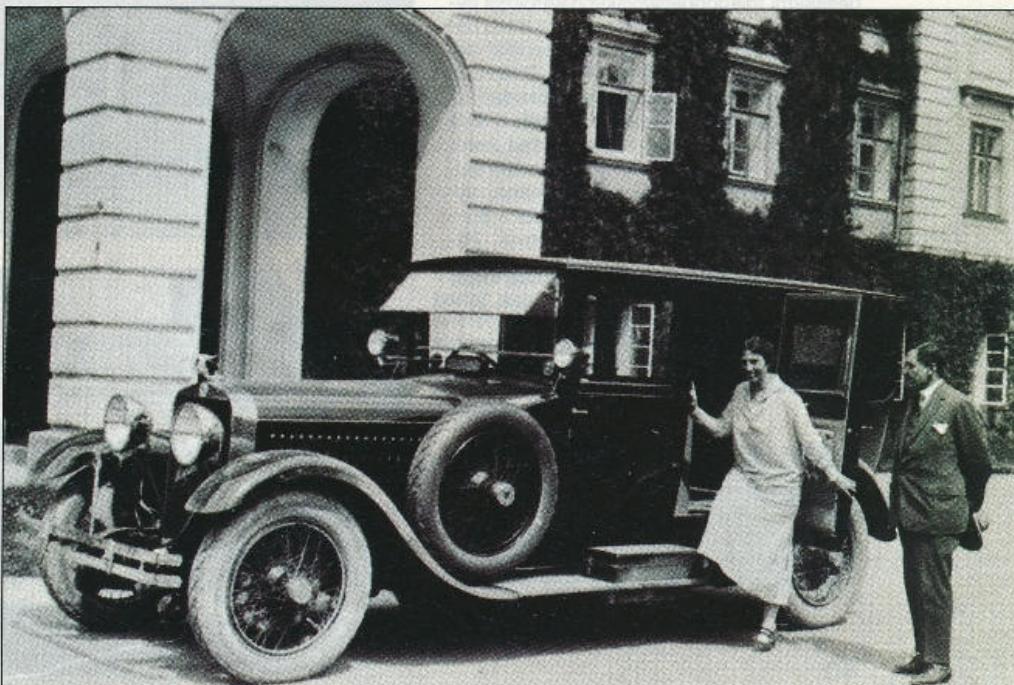
bubny velkého průměru. Mimochodem - automobily Škoda Hispano-Suiza, jejichž celková hmotnost se podle provedení karosérie pohybovala v rozmezí 2300 až 2700 kg, dosahovaly největší rychlosti přes 120 km/h (nejlehčí a nejrychlejší údajně až 140 km/h), takže jim na tehdejší dobu mimořádně účinné brzdy vskutku příslily vhod.

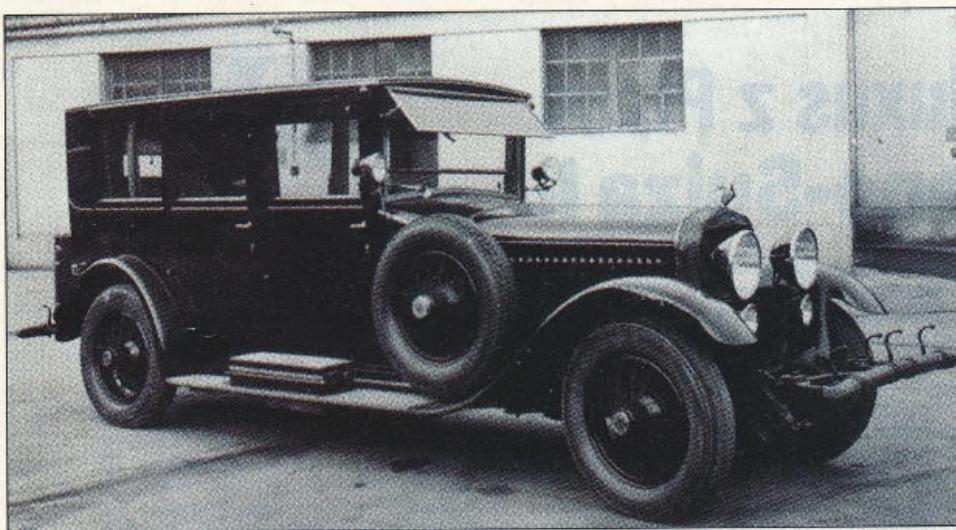
V letech 1926 až 1929 bylo v Plzni ve dvou sériích vyrobeno asi sto kompletních podvozků Škoda Hispano-Suiza. Zpočátku většinu z nich karosovala renomovaná plzeň-



Škoda Hispano-Suiza prezidenta T. G. Masaryka na dobovém snímku z Lán.

ská firma Brožík, další vozy však postupně „oblékaly“ také jiné české i zahraniční karosárny (např. berlínská firma Erdmann a Ros-

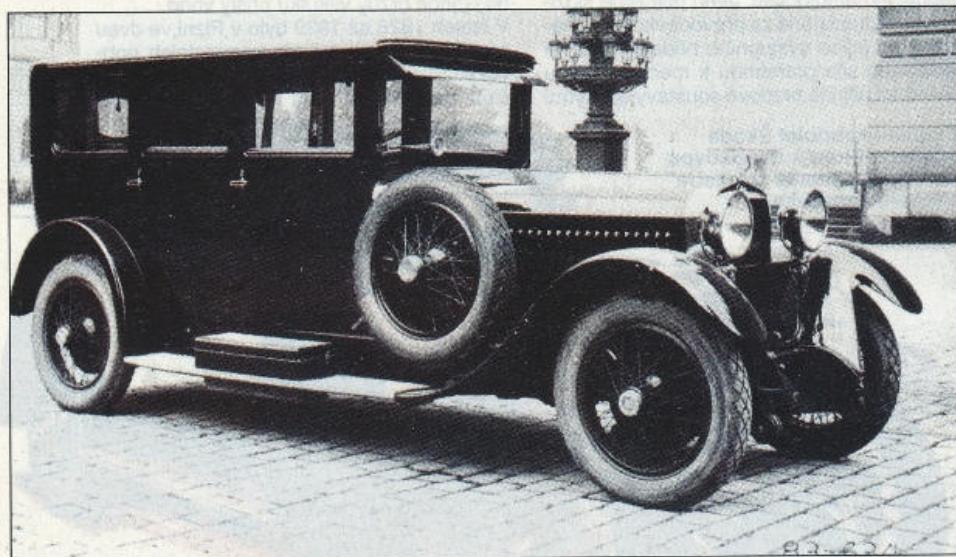




Prezidentská „hispanka“ zdobená jen leticím čápem, vybavená dvěma přídavnými světlomety a podivným nárazníkem německého původu po předání do mladoboleslavské továrny na jaře 1936.

mětníci tvrdí, že někdy ve třicátých letech dr. Kabeš svou „hispanku“ nechal vyměnit za dodávku kvalitního uhlí pro tovární kotelnou... Už minule jsme se zmínilo o půvabné soše letícího čápa, jež zdobila francouzské originálny i jejich plzeňské licenční sourozence. Druhá polovina dvacátých let byla časem významných změn v mladoboleslavské automobilce převzaté plzeňským koncernem, přičemž maličký dopad se projevil i na „hispankách“. Zatímco většina z nich nesla na chladiči pod již zmíněným čápem na jeho zátku kulatý plzeňský znak se stylizovanou indiánskou hlavou, poslední vozy dostaly na stejné místo oválnou značku Škoda podobnou té, jež se tehdy začala montovat na mladoboleslavské automobily. K zajímavostem patří i to, že zatímco do roku 1927 byly automobily Škoda Hispano-Suiza standardně vybavovány francouzskými světlomety Blériot, později dostávaly účinnější německé světlomety Zeiss, pokud ovšem majetný zákazník nerozhodl jinak. Za cenu převyšující čtvrt milionu tehdejších korun na to měl samozřejmě právo, stejně jako si za svoje peníze mohl diktovat u vybraného karosáře. Panečku - to byly časy!

JAN TUČEK



Limuzína Škoda Hispano-Suiza s karoserí od firmy Brožík - tentokrát s elipsitním zadním okénkem a na chladiči už s oválným znakem zdobeným vavřínovými snítkami.

Limuzína Škoda Hispano-Suiza v provedení, jež se nezadalo ani s nejlepší italskou nebo francouzskou konkurencí konce dvacátých let. Všimněte si druhého ochranného skla před zadními sedadly, které si cestující při nastupování do vozu sklopili vpřed.

si), a ovšem i specializovaná dílna automobilky Škoda v Mladé Boleslavi. Plzeňská firma Brožík proslula nejen luxusními prostornými limuzínami Škoda Hispano-Suiza, z nichž první - jak už minule uvedeno - byla na jaře 1926 určena pro prezidenta T.G. Masaryka, jemuž sloužila bezmála deset let, ale i elegantními otevřenými vozy v provedení kabriolet a dvojtý faeton. Také mezi třemi desítkami mladoboleslavských karoserií byla řada lahůdek, přičemž exotický vzhled některých z nich zřejmě vyvolal pozdější domy o jejich zahraničním původu. Zmínku si zaslouží i patrně jediný automobil Škoda Hispano-Suiza, který pro svého majitele a šéfa dr. Kabeše karosovala pražská firma Aero. Prostorný šestimístný vůz měl karoserii stavěnou licenční technologií Weymann, vyznačoval se velkoplošnými kryty kol a patrně se do dnešních dnů nedochoval. Pa-

Osobitě tvarované sportovní kupé – kabriolet Škoda Hispano-Suiza, jehož neobvyklá karoserie vznikla patrně v Mladé Boleslavi. Jak naznačuje stupátko před zadním kolem, za předními sedadly bylo zřejmě ještě příležitostně vyklápěcí nouzové sedadlo.

Nadace Elišky Junkové

se obraci na majitele předválečných vozů Škoda s pravostranným řízením: jste-li ochotni takový vůz prodat pro potřebu reprezentace našeho průmyslu, zavolejte p. Kožnara na tel. (02)2424 6618).

