



Jeden z mála dochovaných vozů Škoda Hispano-Suiza, prostorná limuzína s karoserií plzeňské firmy Brožík.

Francouzský luxus z Plzně Škoda Hispano-Suiza

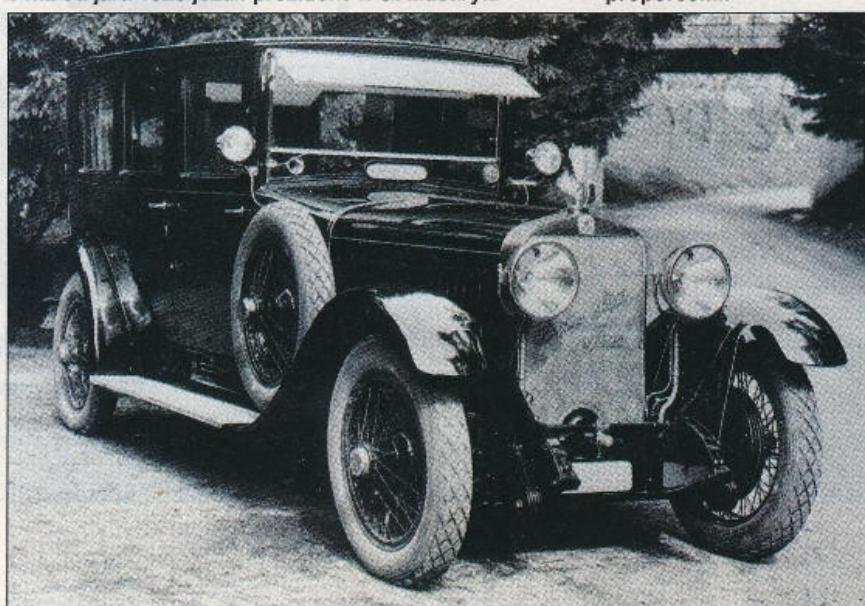


Škoda Hispano-Suiza s karoserií od firmy Brožík, v níž od jara 1926 jezdil prezident T. G. Masaryk.



Soška letícího čápa - zde spolu s původním znakem Hispano-Suiza.

Limuzína Škoda Hispano-Suiza z konce dvacátých let se může pochlubit vskutku imponantními proporcemi.



Nadace Eliášky Junkové

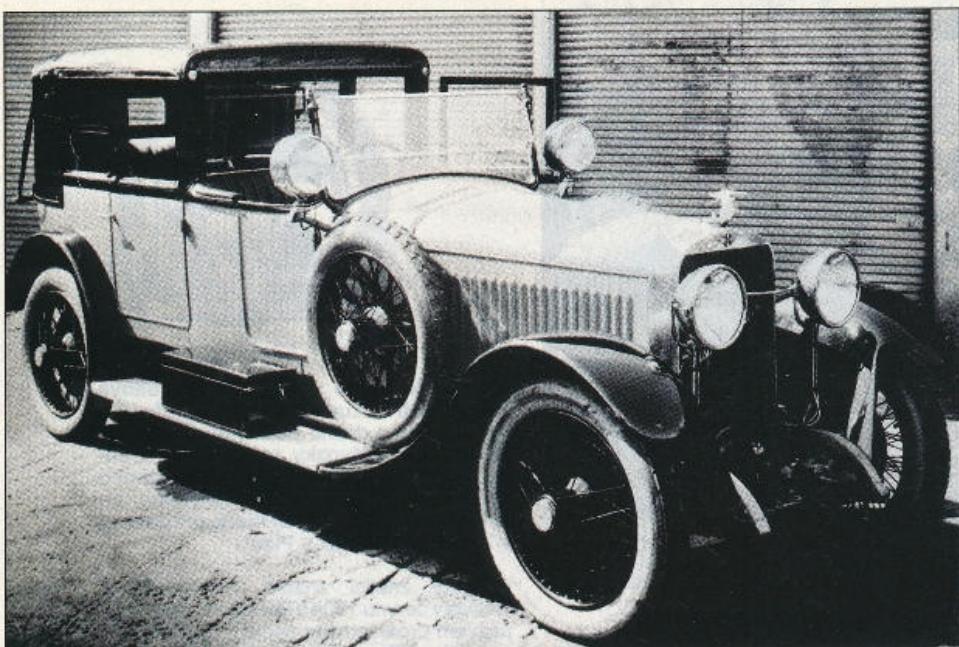
Výjimečné místo v naší automobilové historii patří luxusním vozům Škoda Hispano-Suiza z druhé poloviny dvacátých let, jejichž podvozky vyráběla ve francouzské licenci plzeňská Škoda, zatímco karoserie vznikaly v Mladé Boleslavě, ale také u specializovaných firem, především v karosárně Brožík v Plzni.

Exoticky znějící značka Hispano-Suiza vznikla v červnu 1904 v Barceloně a už svým názvem prozrazovala spojení španělského a švýcarského prvku. Zatímco kapitál byl španělský, tvůrčím duchem firmy se stal švýcarský inženýr Marc Birkigt (1878-1953), jenž zastával dvojjedinou funkci technického ředitele a šéfkonstruktéra. První vozy Hispano-Suiza měly čtyřválcové motory 3,8 a 7,4 litru, v roce 1906 následoval šestiválec úctyhodného objemu 11,2 litru, významným mezníkem v historii malé značky se však stal výrazně menší čtyřválec 2,7 litru. V roce 1910 s ním Paolo Zuccarelli v Boulogni u Paříže vyhrál Coupe de l'Auto, tehdy nejvýše ceněný závod sezony, a Birkigt se rozhodl podobný kompaktní vůz sportovního střihu vyrábět ve Francii, přesněji na pařížském předměstí Levallois.

Hbitý automobil s jednoduchou otevřenou karoserií a čtyřválcovým motorem 3,6 litru uloženým za přední nápravou dostal označení Alfonso XIII po tehdejším mladém španělském králi a motoristickém nadšenci. Vedle krátkého sportovního provedení se záhy objevily i prostornější modely s prodlouženým rozvorem a Alfonso XIII se stal nejúspěšnějším typem své značky před první světovou válkou. V roce 1913 už byly dílny v Levallois příliš těsné, a tak francouzská filiální společnost Hispano-Suiza postavila a vybavila nový výrobní závod v Bois-Colombes, jen o dva kilometry dál na severozápad od Paříže. Továrna byla připravena k výrobě v léti 1914, válečné události však Birkigovi udělaly čáru přes rozpočet. Houževnatý Švýcar zareagoval bez otálení: už v říjnu téhož roku zkonstruoval letecký motor V8 s hliníkovým blokem a rozvodem OHC, který v několika provedeních poháněl tisíce bojových letounů a přinesl firmě Hispano-Suiza mimořádnou popularitu a značné zisky, z nichž nemalý podíl samozřejmě připadl i Birkigovi.

Válečným dědictvím jiného druhu byl znak s letícím čápem, který původně zdobil stíhačku Spad, s níž létal jeden z nejlepších francouzských pilotů, kapitán Georges Guynemer. Zahynul v roce 1917 v Belgii a jeho jménem byla po válce pokřtěna ulice v Bois-Colombes, v níž sídlila francouzská větev firmy Hispano-Suiza, zatímco poklidně letící čáp s elegantně svěšenými křídly se stal maskotem automobilů této značky. Traduje se, že autorem šťastného nápadu byl Louis Massuger, tehdejší šéf vývoje a zkušebny v Bois-Colombes, konečnou podobu půvabného ptáka vytvořil mladý pařížský sochař Francois-Victor Bazin.

Už během války pracoval Marc Birkigt na projektu luxusního automobilu se šestiválcovým motorem, v listopadu 1918 začala



bivá byla i povrchová úprava šestiválce - černé emailyovaný blok motoru kontrastoval s díly v barvě leštěného kovu a celek si nezadal s moderním uměleckým dílem.

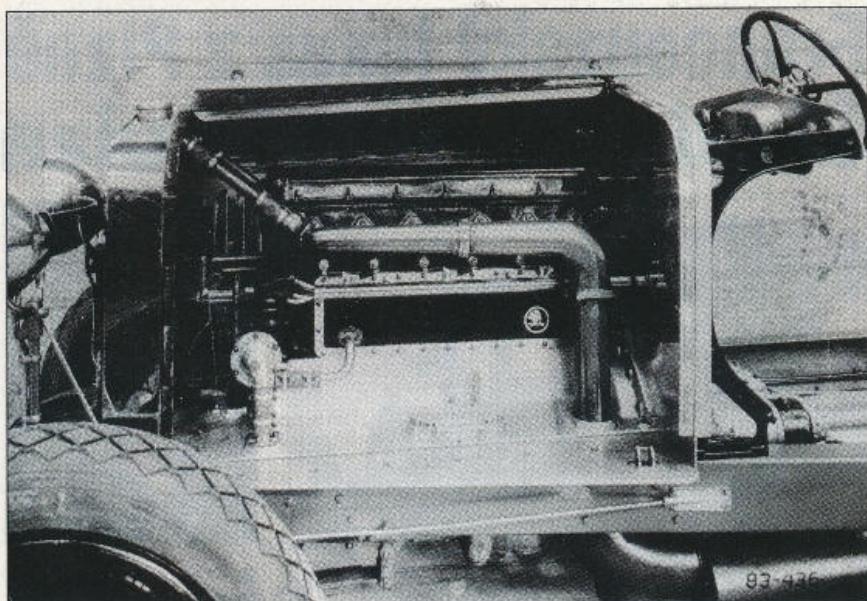
Koncem května 1923 se francouzská část společnosti Hispano-Suiza osamostatnila, přičemž hlavním akcionářem automobilky v Bois-Colombes se stal Marc Birkigt. Automobily H 6 a H 6 B (inovovaná verze vyráběná od roku 1922) si mezičim získaly skvělou pověst v kruzích nejzámožnějších motoristů, a není divu, že právě na typ H6 B padla volba při výběru licenčního vozu pro luxusní vůz plzeňské Škody. Na podzim 1924 začaly přípravy k licenční výrobě, ještě v roce 1925 však automobily i podvozky vystavené na Pražském autosalonu zřejmě pocházely z francouzské produkce. První plzeňský automobil, podle tovární dokumentace "prépychový šestiválce Škoda Hispano-Suiza 25/100 KS", byl dokončen na jaře 1926 a téměř deset let jej používal prezident Tomáš Garrique Masaryk. K tomuto vozu, ale i k dalším zajímavým automobilům Škoda Hispano-Suiza se podrobněji ještě na těchto stránkách vrátíme.

JAN TUČEK

Automobil, který od roku 1925 používal generální ředitel plzeňské Škody dr. Karel Loevenstein, nesl ještě znak Hispano-Suiza.

stavba prototypu a v květnu 1919 byl vůz s typovým označením H6 (zkratka údajů Hispano-Suiza a šestiválec) hotov. Automobil téměř pětimetrové délky měl klasickou konstrukci s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovýmipery a vyznačoval se robustním, ale elegantně konstruovaným rámem s lisovanými ocelovými podélníky průřezu U a čtyřmi příčkami.

Srdcem vozu byl kapalinou chlazený řadový šestiválec 6,6 litru z rozvodem OHC, při jehož konstrukci Birkigt pokračoval v cestě nastoupené již zmíněným leteckým osmiválcem. Blok automobilového šestiválce byl opět hliníkový s litinovými vložkami válců, jež se dovnitř šroubovaly poté, co se blok v olejové lázně ohřál na předepsanou teplotu. Zmínku si zaslouží pisty z lehké slitiny, ale také sedmkrát uložený klikový hřídel obráběný z jednoho ocelového výkovku, jehož počáteční hmotnost 350 kg se postupně snižovala až na konečných 45 kg. Velmi působivá byla i povrchová úprava šestiválce - černé emailyovaný blok motoru kontrastoval s díly v barvě leštěného kovu a celek si nezadal s moderním uměleckým dílem.



Celkový pohled na podvozek vozu Škoda Hispano-Suiza.

Proslulý šestiválec 6,6 litru - zde už se znakem Škoda.

