

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

2/2022

66. ROČNÍK

automobil



64,90 Kč / 3,49 €
www.automobilrevue.cz



HISTORIE

- | Volkswagen Type 3
- | Morris 1100
- | Škoda 706 RTHP

ŠKODA ENYAQ COUPÉ iV

VÍCE ELEKTRICKÉHO STYLU

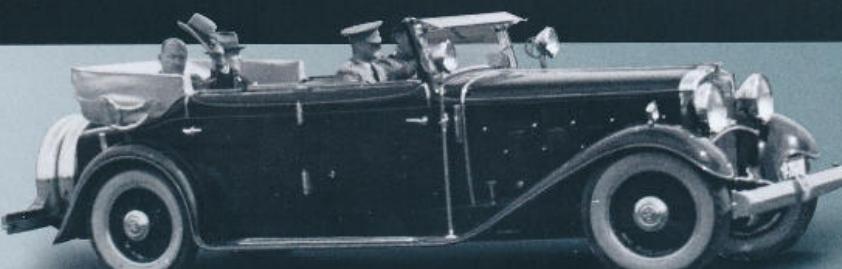


SPORTOVNÍ LUXUS

MERCEDES-AMG SL

NEPŘEHLEDNĚTE

- | Nissan Qashqai
- | Suzuki S-Cross
- | Ford Fiesta ST vs. Hyundai i20 N



WALTER ROYAL

Příběh českého dvanáctiválce





TUCET VÁLCŮ Z JINONIC

JAN TUČEK | Foto: archivy Ing. Zbyňka Zíkmunda a autora

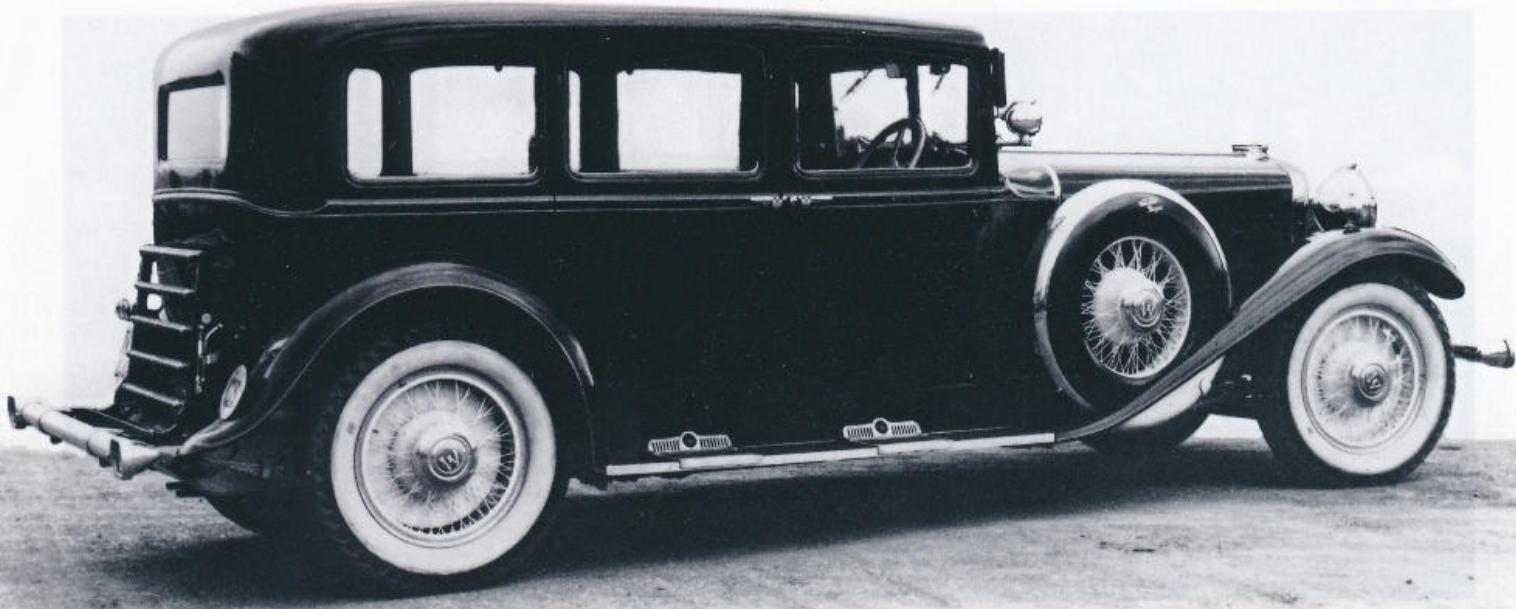
Hvězdou pražského autosalonu se stal v říjnu 1931 Walter Royal s dvanáctiválcovým motorem téměř šestilitrového objemu. Návštěvníci mohli obdivovat samostatný podvozek, černou limuzínu zhotovenou v jinonické továrně a bílý čtyřdveřový kabriolet karosovaný vrchlabskou firmou Petera.

Rozhodnutí o stavbě dvanáctiválcového osobního vozu Walter padlo v Jinonicích koncem roku 1930 jen několik týdnů poté, co byla na autosalonech v Paříži a Praze představena Tatra 80 s motorem V12. Konstrukci dvanáctiválcového motoru i celého vozu vedl tehdejší technický ředitel továrny Walter, zkušený konstruktér zejména leteckých motorů, Ing. František Adolf Barvitius (1890–1956). Spolu s ním se na projektu podílel konstruktér Ing. Jan Šusta. Zcela nově bylo koncipováno poháněcí ústrojí, zatímco podvozek klasické koncepcie s oběma tuhými nápravami zůstal věrný jinonické tradici a byl bezprostředně odvozen od šasi šestiválcového typu Regent.

Před limuzínou Royal s trubkovým nárazníkem a velkými světlomety značky Zeiss



Limuzína Walter Royal s motorem V12 v prvním provedení z podzimu 1931



Walter Royal dostal pod kapotu vodou chlazený dvanáctiválec do V 60° s rozvodem OHV, který z objemu 5879 cm³ dával výkon 120 k (88 kW) při 3800 min⁻¹. Dvanáctiválec s klikovou skříní z hliníkové slitiny a hliníkovými písty Bohnalite byl opatřen dvojitým zapalováním a tlumičem torzních kmitů na předním konci sedmkrát uloženého klikového hřidele.

Každá rada válců byla osazena jedním karburátorem, palivo z nádrže o objemu 90 l umístěné v zádi vozu dopravovalo k motoru elektrické čerpadlo Autoplus. Chladič motoru byl opatřen samočinnou regulací teploty vody pomocí žaluzí v masce, za chladičem byl hliníkový ventilátor se šesti lopatkami. Na motor navazovala dvoulamelová spojka americké značky Long a čtyřstupňová převodovka Maybach s pneumatickým ovládáním. Podvozek měl snížený rám s centrální výztuhou ve tvaru X, obě tuhé nápravy byly odpružené podélnými půleliptickými listovými pery, doplněnými kapalinovými tlumiče. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání Lockheed s podtlakovým posilovačem Bosch-Dewandre. Brzdová soustava byla dvouokruhová s odděleným ovládáním brzd přední a zadní nápravy. Dvacetipalcová drátová kola Rudge-Whitworth nesla pneumatiky Goodyear rozměru 7,00 – 20, jež byly po obou stranách ozdobeny bílým obložením bočnic. Šnekové řízení mělo volant umístěný na pravé straně. Kompletní podvozek s rozvorem náprav 3700 mm a rozchodem kol 1450 mm vpředu i vzadu vážil kolem 1600 kg.

Během léta 1931 byly dokončeny tři podvozky Royal, z nichž dva byly vzápěti opatřeny karoseriemi, zatímco třetí byl určen pro demonstrační účely. V jinonické továrně se zrodila šestimístná čtyřdveřová limuzína se šesti bočními okny. Byla dlouhá 5015 mm, široká 1760 mm a vysoká 1750 mm. Vykazovala hmotnost 2050 kg a podle továrních údajů dosahovala největší rychlosti 140 km/h. Lákadlem pro nejnáročnější klientelu se měl stát pětimístný

čtyřdveřový kabriolet Royal, jehož stavbu továrna zadala renomované vrchlabské karosárně Petera. Podle záznamu ze sešitu nabídek z 18. června 1931 měla firma Walter za karoserii luxusního kabrioletu zaplatit základní cenu 45 000 Kč, zvýšenou o příplatky 2500 Kč za velký cestovní kufr potažený umělou kůží, uvnitř vybavený dvěma kazetami z překližky, a 1500 Kč za bezpečnostní skla. Kabriolet byl dlouhý 5180 mm, široký 1800 mm a vysoký 1700 mm, prázdný vážil 1880 kg.

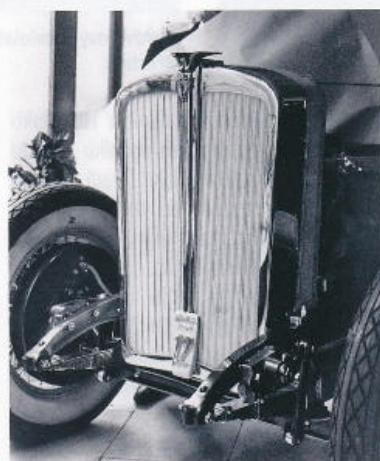
Ve čtvrtek 22. října 1931 byla v Praze zahájena XXIII. Mezinárodní výstava automobilů a podvozek, černá limuzína i bílý kabriolet

Pětimetrová limuzína se šesti bočními okny měla na zádi sklopný nosič zavazadel

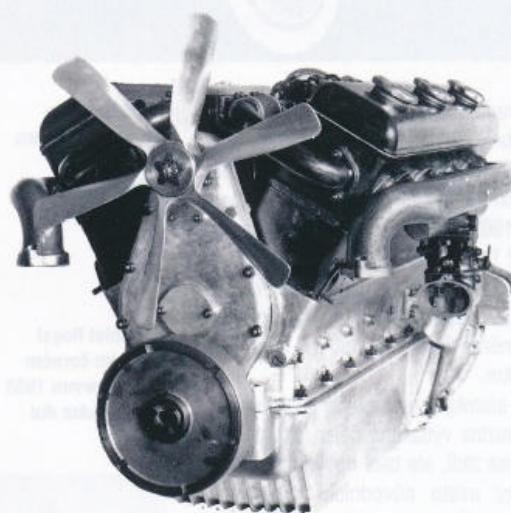
Dvanáctiválec měl na předním konci klikového hřidele tlumič torzních kmitů

Royal dominovaly stánku firmy Walter v Průmyslovém paláci. Tisk pěl na nový dvanáctiválec odý a návštěvníci jej nadšeně obdivovali.

S kabrioletem Royal v expozici půzovala Marie Ždárská, manželka zubního lékaře MUDr. Alexandra Ždářského z pražského Žižkova, předsedy tamější skupiny Ligy československých motoristů, organizace řízené prezidentem společnosti Walter Vítězslavem Kumperou (1876–1952). Na autosalonu továrna nabízela podvozek Royal za 150 000 Kč, limuzínu za 198 000 Kč a kabriolet s karoserií Petera za 215 000 Kč.



Chladič zdobilo nahoru stylizované W, pneumatiky Goodyear měly bílé boky



Podvozek, kabriolet a limuzína Royal na pražském autosalonu v říjnu 1931



Limuzína Walter Royal v listopadu 1931 před palácem Trocadéro v Paříži



5. listopadu 1931, týden po skončení pražské výstavy, se generální ředitel firmy Walter Ing. Tenny Kumpera (1901–1990) spojuje s továrním řidičem Jindřichem Knappem (1895–1982) a limuzínou Royal vydali na více než 1100 km dlouhou jízdu do Paříže. Zvládli ji za 18 hodin, údajně celou na přímý záběr, přičemž dvanáctiválec spotřeboval průměrně 25,5 l benzínu a 0,6 kg oleje na 100 km.

Dobové snímky prozrazují, že na tuto cestu byla limuzína vybavena nejen rozměrným kufrém na zádi, ale také novými plochými nárazníky místo původních trubkových. Ing. Tenny Kumpera a jeho mladší bratr JUDr. Vítězslav Kumpera (1904–1987), obchodní ředitel společnosti Walter, se s kabrioletem a limuzínou Royal zúčastnili v květnu 1932 soutěži elegance v Brně a Piešťanech, odkud si odvezly nejvyšší ocenění ve svých kategoriích. Stejně tomu bylo i v srpnu téhož roku v Luhačovicích. Ani jeden z dvanáctiválcových vozů však nebyl prodán zákazníkovi, až do znárodnění podniku v roce 1945 zůstaly v jinonické továrně. Sloužily rodině Kumperových a občas byly dávány k dispozici významným osobnostem z politických kruhů. Bílý kab-

S kabrioletem s karoserií Petera pozovala na autosalonu paní Marie Žďárská

Kabriolet Royal v novém černém laku v červnu 1936 na leteckém dni v Praze

riolet Royal posloužil v červnu 1934 jako zaváděcí vůz při druhém ročníku závodu 1000 mil československých, vedl peloton závodních automobilů od sídla Autoklubu Republiky československé k výjezdu z Prahy směrem na Český Brod.

V neděli 7. června 1936 začal kabriolet Walter Royal, mezičtím přestříkaný černým lakem a opatřený novou textilní střechou, poslední chvíle slávy při armádním leteckém dni ve Kbelích. Předseda vlády Dr. Milan Hodža a ministr národní obrany

František Machník v něm vykonali přehlídku více než sto padesáti letounů československého vojenského letectva.

Technicky pozoruhodný dvanáctiválcový Walter Royal přišel na svět v nepříznivou chvíli, v době hospodářské krize. Coby luxusní osobní automobil neuspěl, jeho motor V12 převrtaný na 7354 cm³ a vydělený na 140 k (103 kW) se však uplatnil v dálkovém autokaru Walter D-Bus a v rychlém zásahovém vozidle pražských hasičů. ■

