



Podvozek Walter D-Bus vybavený dvanáctiválcovým motorem o výkonu 140 k

VELKÉ DVANÁCTIVÁLCE

JAN TUČEK | Foto: archivy Ing. Zbyňka Zíkmunda a Patrika Wirknera

V říjnu 1931 vystavovala jinonická továrna Walter na pražském autosalonu nejen luxusní osobní dvanáctiválce Royal, o nichž jsme psali v minulém vydání Automobilu, ale také samostatný podvozek a karosovaný autokar D-Bus vybavené motorem V12 o objemu 7,35 l.

Podvozek Walter D-Bus byl vystaven v hlavní expozici jinonické značky v Průmyslovém paláci ve společnosti osobních automobilů, v sousedství černé limuzíny Royal. Doplňoval tak přehlídku nově uváděných dvanáctiválců a zdůrazňoval svoji příbuznost s prestižním typem Royal.

Ve vedlejším Strojnickém pavilonu holešovického výstaviště korunoval přehlídku užitkových vozidel značky Walter dálkový autokar D-Bus pro tři desítky cestujících. Svoje ambice dával najevo nápisem „Grand-Express-Line“ na čele

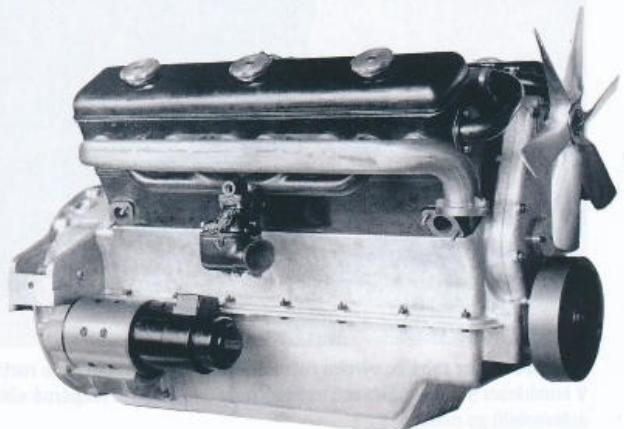
střechy, počet válců pod kapotou prozrazeno stylizované číslo 12 na masce chladiče.

D-Bus měl klasicky stavěný podvozek s obdélníkovým rámem z ocelových profilů se dvěma robustními podélníky a šesti příčkami. Obě nápravy byly tuhé, odpružené podélnými půleliptickými lis-tovými pery. Za přední nápravou uložený vodou chlazený dvanáctiválcový motor Walter 12 B s rozvodem OHV a řadami válců do V/60° měl ve srovnání s dvanáctiválcem osobního typu Royal vrtání zvětšené ze 76 na 85 mm přej-

Motor V12 typu Royal byl pro pohon rychlého autokaru převrtán na 7354 cm³

ném zdvihu 108 mm. Z objemu 7354 cm³ dával podle údajů výrobce výkon 140 k (103 kW) při 3200 min⁻¹. Měl stupeň komprese 5,0 a byl osazen dvěma spádovými karburátory Stromberg Down-draft. Zapalování bylo zdvojené, elektromagnetické i bateriové, se dvěma svíčkami v každém válci. Palivová nádrž o objemu 120 l byla umístěna uprostřed po pravé straně rámu, benzín k motoru dopravovalo elektrické čerpadlo.

Na dvanáctiválec navazovala dvoulamová spojka americké značky Long a čtyřstupňová převodovka ZF Aphon s přímým záběrem na třetí převodový stupeň, zatímco čtvrtý plnil funkci rychloběhu.





Pražský autosalon v říjnu 1931: vpravo Walter D-Bus, vlevo autobus typu PN



Snímek z jedné ze zkoušebních jízd rychlého autokaru: Walter D-Bus v Liberci



Dvanáctiválcový Walter D-Bus s cestujícími při jízdních zkouškách v Praze

Přenos točivého momentu k zadní poháňené nápravě obstarával spojovací hřídel opatřený dvěma kardanovými kloubami. Řídící tyče šnekového řízení byly odpérované, volant byl umístěn vpravo. Provozní bubnové brzdy měly mechanické ovládání, zadní s podtlakovým posilovačem Bosch-Dewandre. Ruční brzda působila na jeden páár čelistí zadních brzd. Ocelová disková kola se snímatelným okrajem – zadní s dvoumontáží – byla obuta buď do nízkotlakých pneumatik rozměru 36 x 8,25, nebo do vysokotlakých 34 x 7. Podvozek s rozvorem náprav 5900 mm a rozchodem kol 1800 mm vpředu a 1690 mm vzadu byl dlouhý 7220 mm a přes přední blatníky široký 2300 mm. Karoserie třicetimístného autokaru měřila do délky 9,5 m a do šířky 2,5 m, prázdný D-Bus vykazoval hmotnost 5400 kg a jeho celková hmotnost měla hodnotu 7500 kg. Prostor pro cestující byl uvnitř dlouhý 6,15 m a široký 2,25 m. D-Bus byl podle tehdejších tuzemských předpisů stavěn pro jízdu vlevo. Na pravém boku karoserie měl jen jedny dveře vpředu u řidiče, jehož pracoviště bylo od prostoru pro cestující odděleno přepážkou. Na levé straně byly dvoje dveře pro cestující, jedny na úrovni řidiče a druhé za zadním blatníkem.



Reklamní snímek autokaru Walter D-Bus pořízený na Karlově mostě (1932)



Mohutný vůz mohl přepravovat až šestnáct hasičů rychlosťí kolem 100 km/h

Během zimy 1931–1932 absolvoval Walter D-Bus řadu zkušebních jízd. Plně obsazený zvládl 145 km dlouhou a velmi náročnou trasu z Prahy přes Teplice a hraniční přechod Cínovec do Drážďan v tehdy rekordním čase tří hodin, přičemž spotřeboval celkem 69 l paliva, neboť 47,6 l na 100 km. Spotřeba oleje se podle továrních údajů pohybovala kolem 0,8 kg na 100 km. Opakování jízdy z Prahy do Liberce zvládal autokar průměrně za 1 hodinu a 50 minut, na rovných úsecích mu při nich naměřili největší rychlosť 105 až 110 km/h.

Navzdory nepochybným kvalitám se výjimečný autokar s dvanáctiválcovým motorem, nabízený jinonickou továrnou za 218 000 Kč, nemohl v podmírkách hospodářské krize dočkat obchodního úspěchu. Podle dostupných informací se zdá, že vznikl jen v jediném exempláři, který figuruje na všech továrních fotografiích tohoto typu.

Až v roce 1933 se dočkal uplatnění samostatný podvozek typu D-Bus, v Jinonicích jej použili ke stavbě hasičského autobilu, který objednala Pražská městská pojišťovna. Hasičskou nástavbu navrhl tehdejší přednosta požárního oddílu pražského magistrátu Ing. Oldřich

Uher (1875–1946), jenž tuto funkci zastával v letech 1920 až 1936.

„Pražský požární sbor dostane nejmodernější dopravní vůz v Evropě,“ hlásal 21. října 1933 deník Národní listy a oznamoval, že nový automobil Walter D-Bus poháněný dvanáctiválcovým motorem bude svým uživatelům předán v následujícím týdnu, kdy měl také podniknout zkušební jízdu do Plzně. Pražský sbor profesionálních hasičů totiž slavil ve dnech 28. a 29. října 1933 osmdesáté výročí založení a nový automobil dostal od městské pojišťovny darem.

Speciální automobil osmimetrové délky, postavený na podvozku s rozvorem 5900 mm a vybavený motorem V12 o objemu 7,35 l a výkonu 140 k (103 kW), měl čtyřdveřovou otevřenou karoserii se čtyřmi řadami sedadel za sebou. Mohl přepravovat až 16 hasičů rychlosťí přes 100 km/h.

Na průběžném sedadle první řady bylo vedle vpravo sedíciho řidiče místo pro dva další muže, pět hasičů sedělo zády ke směru jízdy na neděleném sedadle druhé řady. Ve třetí a čtvrté řadě byla sedadla uspořádána podle vzorce 2+2 s uličkou uprostřed. Čalounění sedadel a interiéru bylo kožené, pro případ nepo-

Hasičský Walter postavený v roce 1933 na podvozku D-Busu s motorem V12

hody byl vůz vybaven skládací plátěnou střechou.

V objemné hranaté zádi byly úložné prostory pro motorovou stříkačku, hasicí a dýchací přístroje, seskokové plachty a další hasičskou výbavu. Nahore na zádi byla připevněna dvojice náhradních kol. Závěsné zařízení umožňovalo táhnout za vozem další motorovou stříkačku.

Sytě červený Walter D-Bus byl ve třicátých letech nejrychlejším hasičským automobilem v Československu a jedním z nejrychlejších vozidel svého druhu v Evropě. Kde a jak skončil, to bohužel nevíme. ■



V červenci 1937 zdobil hasičský Walter D-Bus titulní stranu týdeníku Ozvěny