

První aerodynamický  
Wíkov 35 s přezdívkou Kapka  
Kapka se zrodil v roce 1931

# HANÁCKÁ AVANTGARDA

V říjnu 1931 se stal senzací pražského autosalonu aerodynamický Wíkov 35 s přezdívkou Kapka, první československý automobil s proudnicovou karoserií. Obchodního úspěchu se nedočkal: vznikl jen v pěti exemplářích, z nichž se žádný do dneška nedochoval.

JAN TUČEK | Foto: archivy Jířího Kohlička a autora

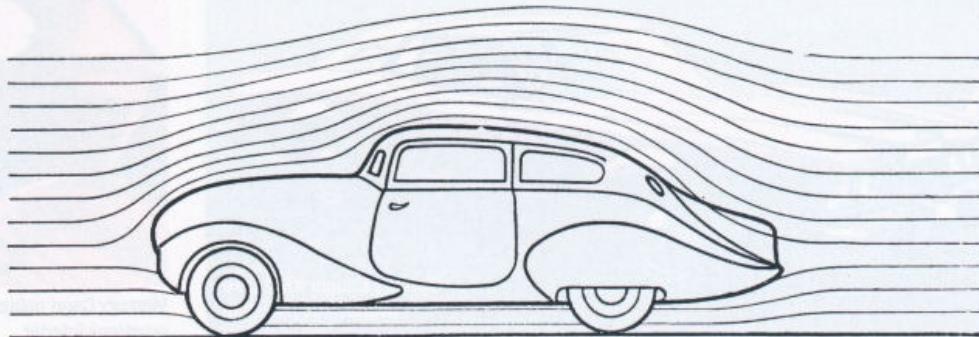
Prostějovská továrna na výrobu zemědělských strojů Wichterle a Kovářík představila svůj první automobil v létě 1926. Nesl označení Wíkov 7/28, měl klasickou koncepci a poháněl jej vodou chlazený čtyřválec OHC o objemu 1478 cm<sup>3</sup>, jehož vzorem byl motor italské značky Ansaldo. Typickými prvky prostějovských automobilů, zdůrazňovanými ve všech prospekttech, byly vedle rozvodu OHC s vačkovým hřidelem v hlavě válců též blok motoru z hliníkové slitiny a ocelové vložky válců. V roce 1930 následoval druhý automobil značky Wíkov, typ 35 se zdokonaleným podvozkem s kapalinovým ovládáním brzd Lockheed a větším čtyřválcem OHC, který z objemu 1742 cm<sup>3</sup> dával výkon 35 k (26 kW). Byl spojen s třístupňovou převo-

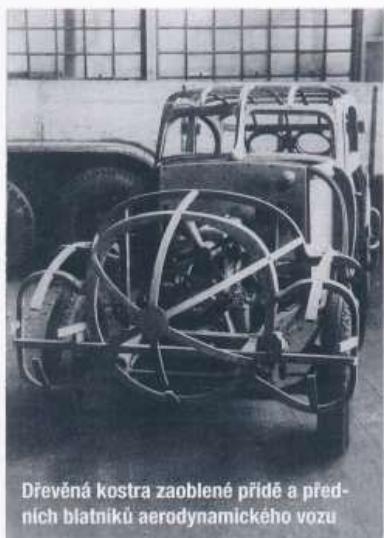
dovkou a solidně stavěnému vozu uděloval největší rychlosť 95 až 100 km/h.

Automobily Wíkov se od většiny tuzemských konkurentů odlišovaly mimo jiné umístěním volantu vlevo. Vznikaly v malých počtech a v různých karosářských

Kresba z prospektu  
znázorňující  
proudění vzduchu  
kolem karoserie  
(1931)

provedeních, malá prostějovská automobilka totiž disponovala vlastní karosárnou. Počátkem roku 1931 inicioval vedoucí automobilního oddělení firmy Wichterle a Kovářík, Ing. Boleslav Hanzelka (1890–1961), projekt osobitě řešeného vozu Wíkov 35





Dřevěná kostra zaoblené přídě a předních blatníků aerodynamického vozu

Dřevěný model aerodynamického vozu v měřítku 1:5 se světlomety vně blatníků

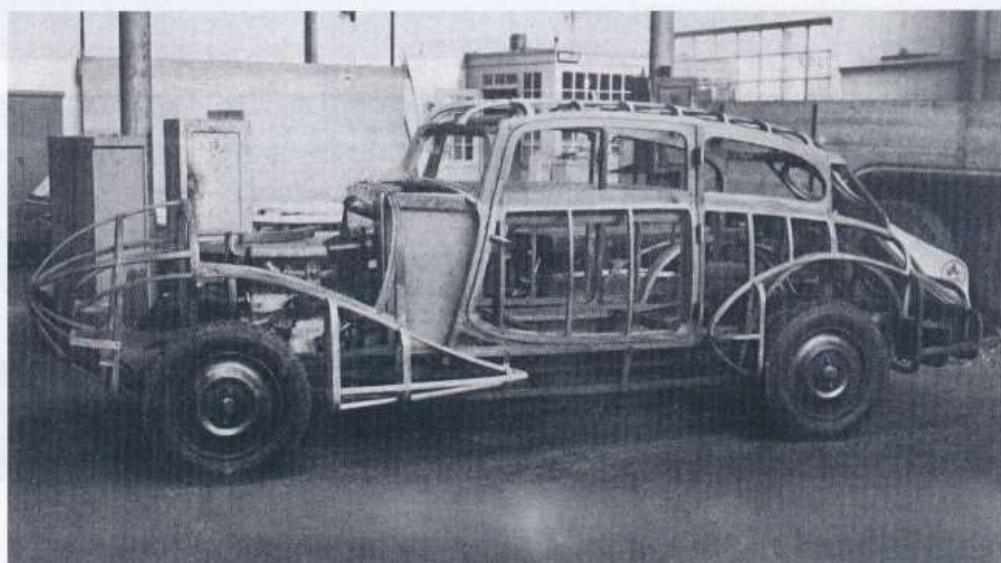


s aerodynamickou karoserií. Traduje se, že její tvary i konstrukci navrhl František Miškuška, šéf již zmíněné karosárny.

Za základ avantgardně stříženého automobilu posloužil sériový podvozek Wikov 35 s obdélníkovým rámem, oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými půleliptickými listovými pery doplněnými olejovými tlumiči, bubnovými brzdami s kapalinovým ovládáním Lockheed a šnekovým řízením s volantem vlevo.

Pohon obstarával čtyřválec OHC 1742 cm<sup>3</sup> spojený s třístupňovou převodovkou. Palivová nádrž o objemu 40 l byla umístěna vpředu u dělicí stěny motorového prostoru, benzín (od podzimu 1932 pak povinná lihobenzínová směs) přicházel ke karburátoru samospádem.

Ctyřmístná dvoudveřová karoserie aerodynamických tvarů s přídí připomínající dělostřelecký náboj měla dřevěnou kostru, jež nesla ručně zhotovené povrchové díly z ocelového plechu. První vůz vystavený v říjnu 1931 v Praze měl světlomety zcela zasazené do oblých a protáhlých předních blatníků a zadní blatníky doplněné bočními kryty kol plynule přecházely do oblé linie

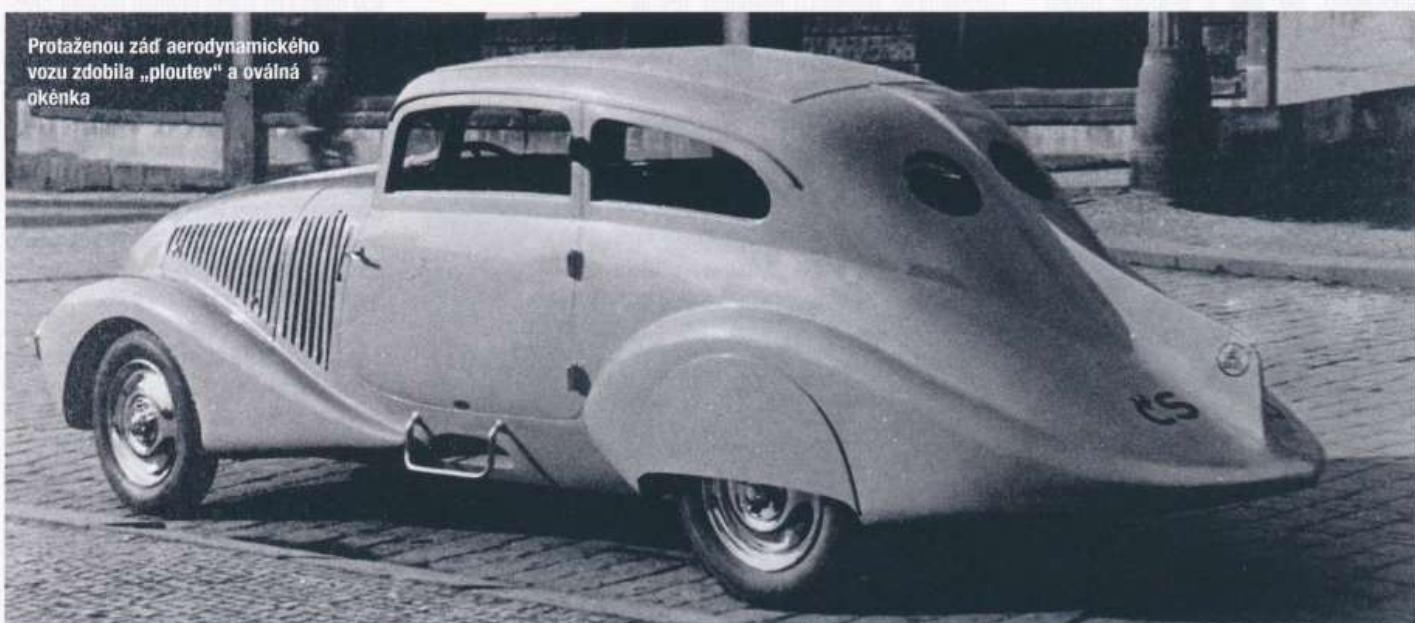


prodloužené záď. Mezi dvěma malými čelními okny se zvedal páteřový výstupek, který pokračoval středem střechy na záď, kde od sebe odděloval dve oválná okénka. Ve spodní části záď přecházela ve svislou „ploutev“, jež plnila spíše estetickou než praktickou funkci.

**Nosným prvkem karoserie byl poměrně složitý a těžký dřevěný skelet**

Dveře byly zavěšené vzadu, v prazích pod dveřmi byly zaoblené prohlubně na špičku boty, jež byly záhy doplněny trubkovými stupačkami. Za opěradlem zadního sedadla byl jen zevnitř přístupný prostor, v němž byla dole uložena dvojice náhradních kol, nad níž bylo místo pro zavazadla. Aerodynamika

Protaženou záď aerodynamického vozu zdobila „ploutev“ a oválná okénka





Wikov 35 Kapka při Soutěži spolehlivosti Moravou v polovině dubna 1932



mický Wikov 35 s třímetrovým rozvorem náprav a rozchodem kol 1,28 m vpředu i vzadu byl podle dobových nákresů dlouhý 4,90 m, široký 1,55 m a vysoký 1,60 m. Jeho hmotnost zřejmě převyšovala 1400 kg, takže sice dosahoval největší rychlosti přes 100 km/h, ale hospodárnější než sériový uzavřený vůz nebyl.

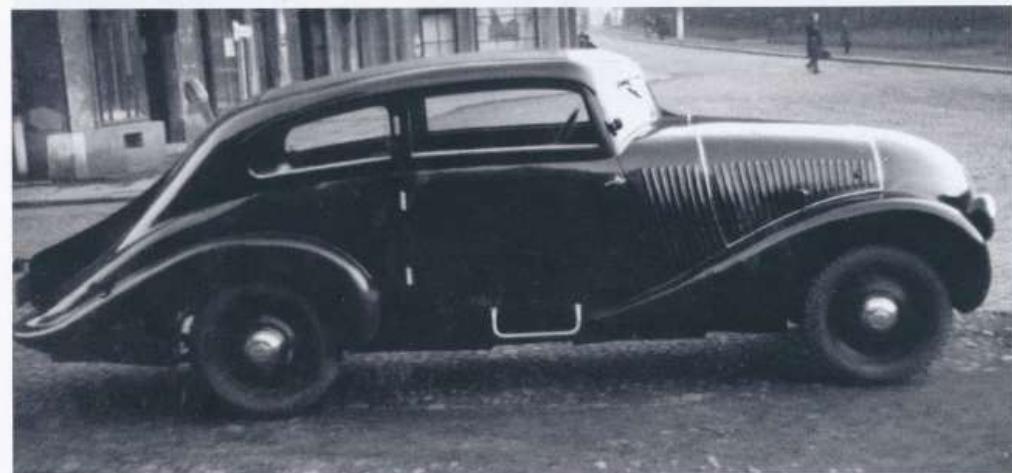
První Wikov 35 Kapka na sebe poutal pozornost nejen v říjnu 1931 na pražském autosalonu, ale také v polovině dubna 1932, kdy s ním tovární jezdci Adolf Szczyzycki a Jaroslav Konečník úspěšně absolvovali dvoudenní 793 km dlouhou Soutěž spolehlivosti Moravou.

Na jaře 1932 vyjezdila na silnice i druhá Kapka, pro svoji manželku Anastázii ji údajně koupil prostějovský velkovýrobce konfekčních oděvů Jan Nehera. Od prvního exempláře se tento vůz odlišoval tvarem předních blatníků, z nichž světlomety mírně vystupovaly kupředu. Snímek druhého vozu i s paní Neherovou uveřejnil v polovině června 1932 brněnský magazín Salon. Podle některých pramenů ale Neherovi aerodynamický automobil nekoupili, příjemě měli z továrny jen zapůjčený kvůli propagaci ve vyšších společenských kruzích. V polovině srpna 1932 přivezl tovární řidič Jan Hamal na soutěž elegance do Luha-



Kapka s podvozkem typu 40 pro závod 1000 mil československých, rok 1933

Čtvrtý vůz Wikov 35 Kapka bez krytí zadních kol na snímku z roku 1932



vic třetí aerodynamickou Kapku. Odlišovala se méně klenutým tvarem předních blatníků a umístěním světlometů vně blatníků. I tak si z Luhačovic odvezla první cenu. Obdobné řešení přídě dostal i čtvrtý vůz Wikov 35 Kapka, dokončený zřejmě na podzim 1932. Jako jediný měl tmavou barvu karoserie a obešel se bez bočních krytů zadních kol.

V červnu 1933 se aerodynamický vůz Wikov objevil na startu prvního ročníku závodu 1000 mil československých. Jeli s ním Jaroslav Konečník a Jan Hamal, ze hry je však po třech čtvrtinách závodu vyřadil přehřívající se motor. Tato v pořadí pátá Kapka však byla nová jen napůl. V továrně pro ni znova použili karoserii prvního exempláře z roku 1931 se světlometry zcela zasazenými do předních blatníků, tentokrát ji však namontovali na podvozek nového typu Wikov 40 s motorem o objemu 1941 cm³ a výkonu kolem 40 k (29 kW). Svědčí o tom mimo jiné skutečnost, že tento vůz měl stejně jako ostatní „čtyřicítky“ kola připevněna pěti šrouby, zatímco původní aerodynamická „pětatřicítka“ jen čtyřmi. Není bez zajímavosti, že ještě v sezóně 1933 automobilka aerodynamický Wikov 35 v německy psaném prospektu nabízela za nemalých 80 000 Kč, zatímco nejdražší sedmimístné limuzíny a luxusní kabriolety téhož typu stály těsně pod 70 000 Kč. ■