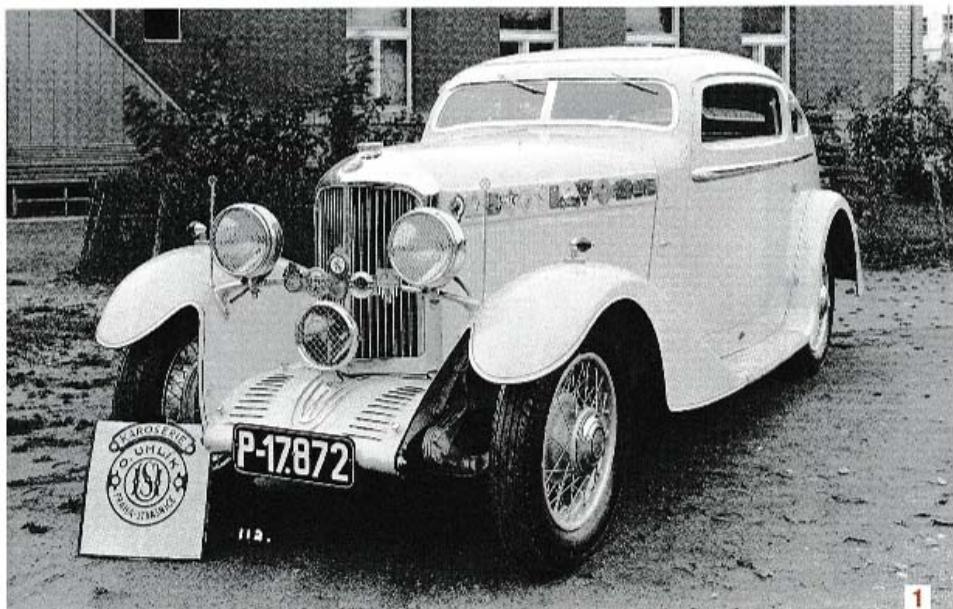


# SOLITÉRY ZE STRAŠNIC



**1** Belgická Imperia s aerodynamickou karoserií měla zaoblenou zád se dvěma malými okny (1932)

**2** Oldřich Uhlík v polovině třicátých let

**O**ldřich Uhlík (1888 – 1964) založil v roce 1921 v Praze-Holešovicích podnik jménem Karosa, který se během následujících pěti let zařadil mezi nejlepší tuzemské karosárny. V roce 1927 prodal svůj podíl v holešovické firmě společníkům a v Praze-Strašnicích si dal postavit novou karosáru. V Československu třicátých let patřila karosárna Uhlík k trojici nejlepších ve svém oboru, spolu s vysokomýtským podnikem Josefa Sodomky a karosárou Petera z Vrchlabí. Připomeňme si alespoň některé kreace strašnické karosárny, postavené na zakázku na podvozcích zahraničních značek, dnes už povětšinou neexistujících. Jedním z nejdražších automobilů, jež oblékla Uhlíkova karosárna, byla v roce 1930 italská Isotta-Fraschini 8A. Na podvozku klasické koncepce s rozvorem náprav 3,4 metru, vybavený řadovým osmiválcem 7,4 l, postavili ve Strašnicích třitimístný dvoudveřový kabriolet s luxusní výbavou a koženým čalouněním. Kapota měla barvu leštěného kovu, drátová kola dostala celoplošné leštěné kryty a na předním nárazníku nechyběla podkova pro štěstí. Zámožný zákazník, pražský uhlíbaron, byl jistě spokojen.

Počátkem třicátých let prošly Uhlíkovou karosárnou nejméně tři automobily zapomenuté francouzské značky Tracta. Jejich tvůrcem byl propagátor předního pohonu Jean-Albert Grégoire (1899 – 1992), v le-



**2**

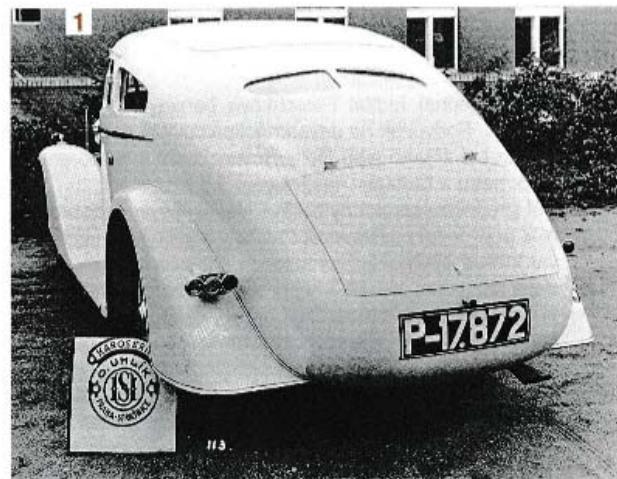


Foto archiv autora

tech 1926 – 1934 jich vznikly jen dvě stovky. K nám je dovážel liberecký obchodník J. Zíka, který zároveň zastupoval Amilcar. Nejzajímavějším exemplářem s Uhlíkovou karoserií je čtyřmístný dvoudveřový polokabriolet Tracta 17 CV z roku 1931. Jeho přední kola poháněl třilitrový řadový šestiválec Hotchkiss, uložený za přední nápravou. Dveře vozu měly patentované zavěšení, jež je umožňovalo otevírat oběma směry, proti směru i po směru jízdy. Navenek to prozrazovaly klyki umístěné vpředu i vzadu. Tvarově nejpozoruhodnější Uhlíkovou kreací je aerodynamické kupé, postavené v roce 1932 na podvozku belgické značky Imperia. Vůz klasické koncepce měl řadový šestiválec 1,8 l, vyznačoval se velmi nízkými okny a svažující se střechou, plynule přecházející v zaoblenou zád. Pražský obchodník a ama-

térský závodník Karel Navrátil si dal před karoserie vyzdobit emblémy tuzemských a zahraničních autoklubů a plaketami sportovních podniků, chromované žerdě na vlaječky vedle světlometů nesly jeho iniciály KN. Výrazně menší, ale případně bylo dvoumístné kupé, jež vzniklo v roce 1933 na podvozku MG Midget J2 se čtyřválcem 847 cm<sup>3</sup>. Jeho tvary navrhl Ing. Zdeněk Klíka, pražský zástupce britských značek MG a SS (pozdější Jaguar). Kupé s oblovou střechou mělo dveře moderně zavěšené vpředu, vyklápěcí větrací okénka a jen minimum místa pro zavazadla. Dodnes se dochovalo ve sbírce NTM v Praze. Na přelomu let 1932 – 1933 prošla strašnickou karosárnou i luxusní belgická Minerla, vybavená šestiválcovým motorem 5,9 l se šoupátkovým rozvodem systému Knight. Pod Uhlíkovým vedením se z ní stal ►►►



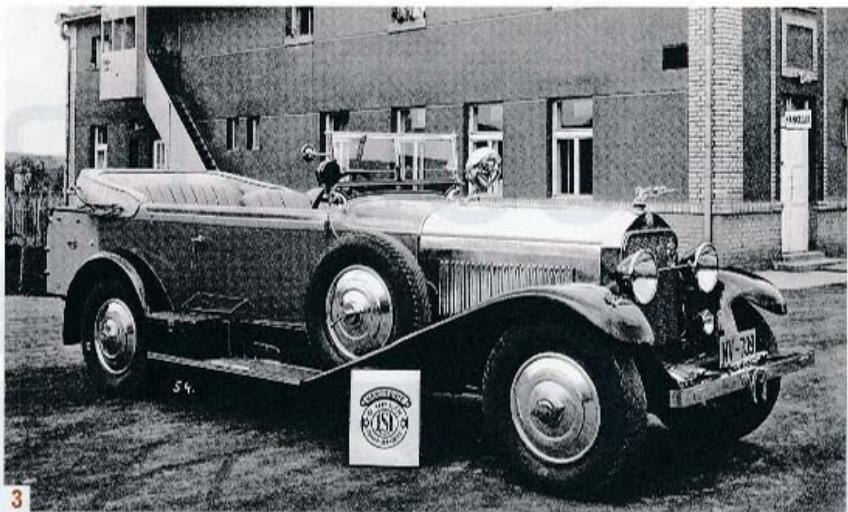
Nadace František Junkovský

Karosárna Oldřicha Uhlíka v Praze-Strašnicích vytvořila ve třicátých letech pestrou paletu automobilových solitérů...

JAN TUČEK

## ► KAROSERIE O. UHLÍK

decentně elegantní čtyřdveřový sedan klasického střihu, jemuž sportovní nádech dodávala drátová kola. V říjnu 1935 byl dominantou stánku strašnické karosárny na Pražském autosalonu vůz Bugatti 46, vybavený řadovým osmiválcem 5,4l. Z řady Bugatti, které Uhlík karosoval, byla právě tato nejcennější a tvarově nejoriginálnější. Uhlík obdařil podvozek vozu s rozvorem náprav 3,5m dvoudveřovou pětimístnou karoserii lehce zaoblených tvarů se zakrytými zadními koly. Přid neváhal změnit podle své představy; místo původní svislé masky chladiče navrhl vlastní, opět ve tvaru podkovy, ale lehce skloněnou a prohnutou. Zmínku si zaslouží i otevírací díl střechy nad předními sedadly. Naopak velmi konzervativní tvarová řešení použil Oldřich Uhlík pro šoférské kupé Rolls-Royce, které si v roce

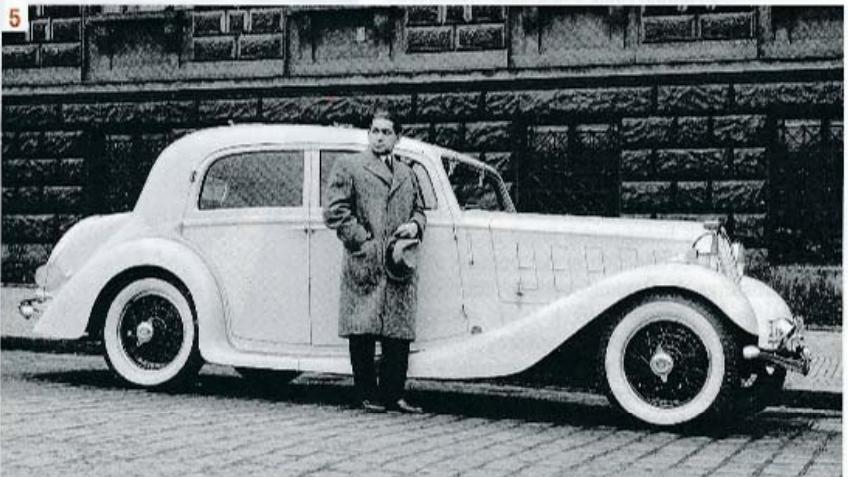


1936 objednal ředitel Petschkova bankovního domu v Praze. Podvozek na devatenáctipalcových drátových kolech byl zřejmě typu Rolls-Royce 20/25 s rozvorem 3,35 metru a řadovým šestiválcem 3,7 litru.

Šéf strašnické karosárny bedlivě sledoval vývoj v zahraničí, pravidelně navštěvoval Pařížský autosalon a udržoval krok s evropskou konkurencí. Důkazem může být třeba elegantní italská Lancia Artena, karosovaná na přelomu let 1938 – 1939. Čtyřdveřový sedan na podvozku klasické koncepce s třímetrovým rozvorem a motorem 1,9l V4 se může pochlubit svížnými liniami a pečlivě provedenými detaily. Jednou z posledních předválečných zakázek Uhlíkovy karosárny se stal sedan na podvozku Triumph Dolomite. Dobové snímky nám sice neprozradí, zda šlo o levnější model se čtyřválcem 1,8l, anebo o dražší provedení poháněné dvoulitrovým řadovým šestiválcem, ale je z nich patrné, že Oldřich Uhlík postavil dynamicky stříženou karoserii evropské úrovni.

Triumph Dolomite se za kanálem La Manche prodával především jako roadster, v tamějším provedení sedan působil poněkud archaickým dojmem, zatímco ve Strašnicích jej interpretovali ve stylu, za něž by se nemusela stydět ani Alfa Romeo...

Brzy po válce, v létě 1947, získal Oldřich Uhlík zakázku od nové britské značky sportovních vozů Healey. Založil ji Donald Healey (1898 – 1988), zkušený závodník, konstruktér a bývalý technický ředitel automobilky Triumph, prvním výrobkem měl být kabriolet klasické koncepce se čtyřválcem 2,4l značky Riley. Do Strašnic přišly z Anglie dva podvozky, první prototyp měl být hotov do března 1948. Oldřich Uhlík navrhl dvoudveřový kabriolet blížící se pontonovému



**3** Kabriolet Isotta-Fraschini 8A (1930)

**4** Kupé MG Midget J2, karosované v roce 1933, navrhl Ing. Zdeněk Klika

**5** Sedan Lancia Artena s motorem V4 (1938)

**6** Luxusní Minerva se šestiválcem 5,9l (1933)

**7** Ve Strašnicích karosovali i kupé Rolls-Royce (1936)

**8** Tracta s předním pohonem (1931)

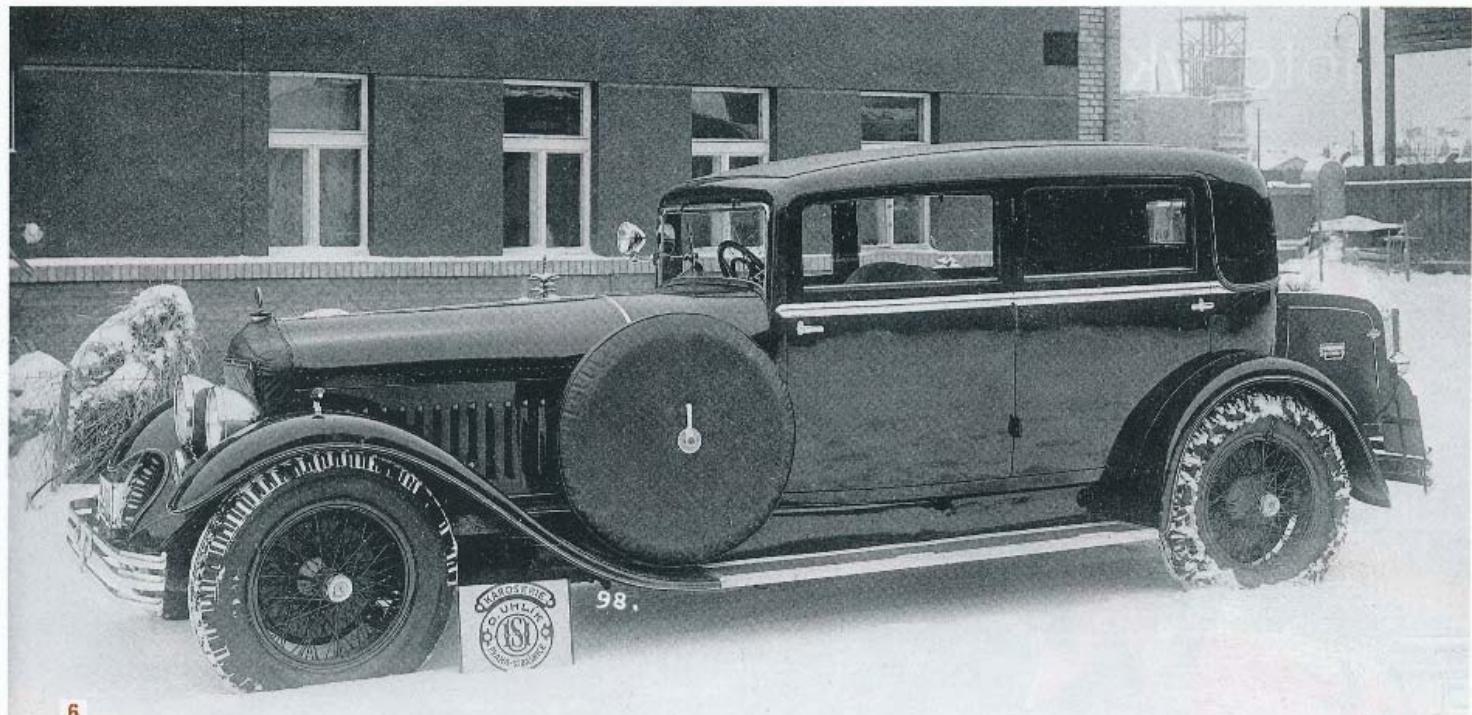
**9** Uhlíkova Bugatti 46 měla dynamický profil a kryty zadních kol (1935)

**10** Posledním solitérem ze Strašnic byl Healey (1948)

**11** Triumph Dolomite s Uhlíkovou karoseríí (1939)

tvaru, Britové byli spokojeni a rýsovala se možnost dodávat jim deset a později až dvacet karoserií měsíčně. Koncem února 1948 však v Československu převzali moc komunisté, záhy Uhlíkovu karosárnu znárodnila a dřívější majitel v ní směl jen dočasně zůstat jako technický vedoucí.

Kabriolet Healey odcestoval nizozemským kamionem a lodí do Anglie, poté se tam vrátil i druhý (dosud nekarosovaný) podvozek. Smlouvy na karosování automobilů Healey získaly britské firmy Abbott a Tickford, zatímco Oldřich Uhlík putoval na podzim roku 1949 do tábora nucených prací v Pardubicích. Čas automobilových solitérů ze Strašnic byl definitivně pryč.

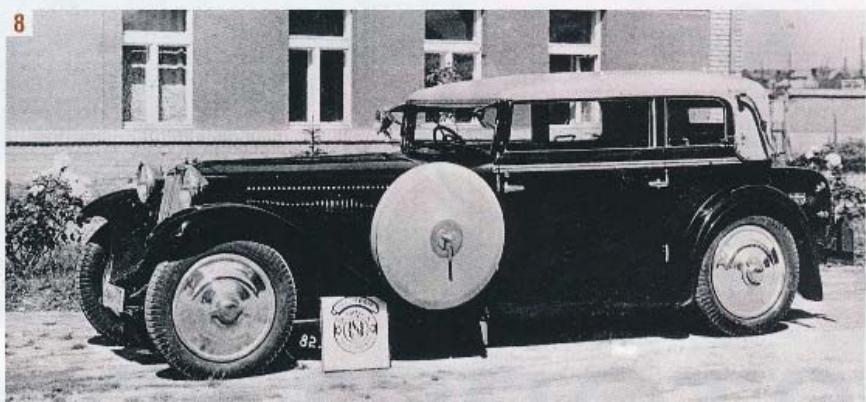


6

Foto archiv autora



7



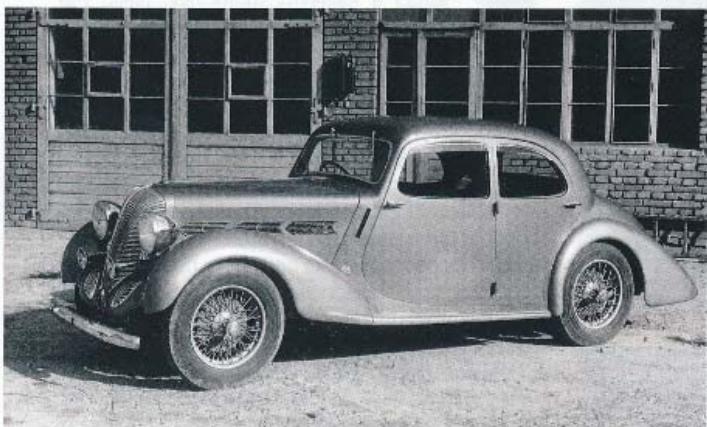
8



9



10



11

