

*Walter Bijou*



1 Reklama na licenční čtyřválcový vůz Walter Bijou z února 1932

2 Roadster Junior při předvádění na Pražském autosalonu v dubnu 1934

3 Walter Junior s celokovovou karoserií debutoval na podzim 1932

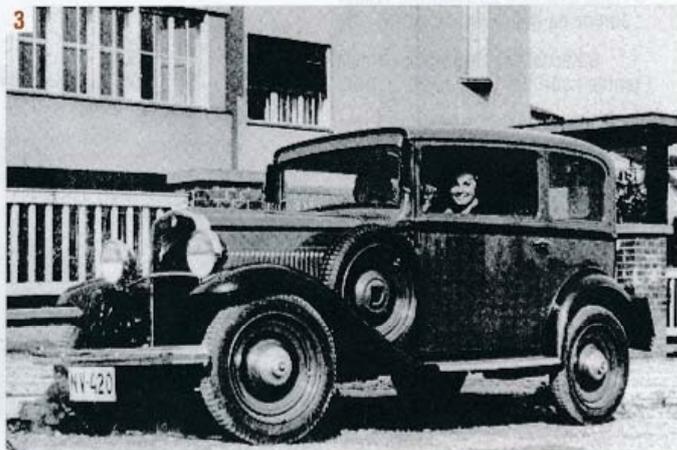
1 JAN TUČEK

# ITALOVÉ Z JINONIC

Ve třicátých letech vyráběl Walter v licenci Fiat čtyři typy osobních vozů Bijou, Junior, Princ a Lord...



2



3

Foto archiv autora

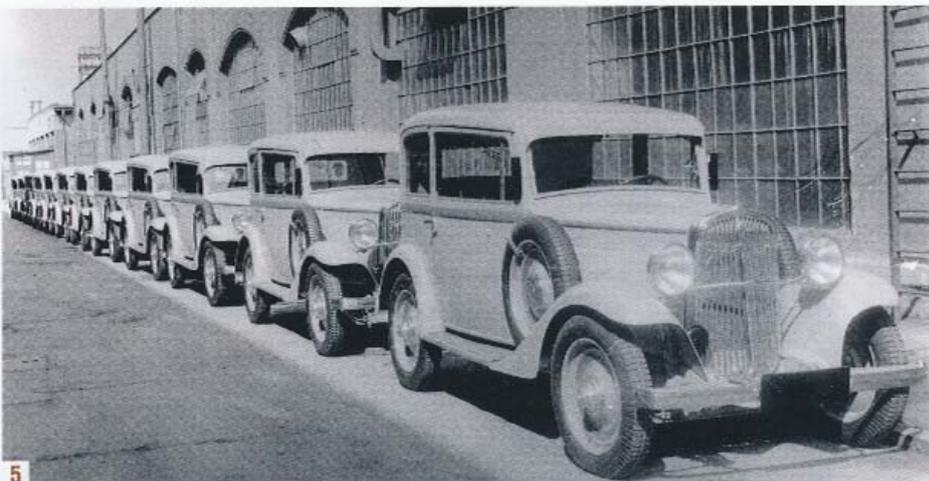
**S**polečnost Walter z Prahy-Jinonic udržovala s Itálií čilé styky v oboru leteckých motorů, a tak není divu, že při rozhodování o nákupu licencí na výrobu automobilů zvolila turínský koncern Fiat. V době hospodářské krize tak firma Walter vedle svých tradičních luxusních šestiválců začala postupně vyrábět i levnější automobily pro širší vrstvy zákazníků.

Jako první se v roce 1931 objevil licenční Fiat 514 alias Walter Bijou (francouzsky *klenot*). Klasicky střížený vůz s robustním rámem a tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery měl pod kapotou

kapalinou chlazený čtyřválec SV 1438 cm<sup>3</sup> o výkonu 32k (23,5 kW). Na motor navazovala čtyřstupňová převodovka, palivová nádrž v motorovém prostoru měla objem 37 litrů. Elektrická soustava pracovala s napětím 6V, bubnové brzdy měly mechanické ovládání. Při rozvoru náprav 2555 milimetrů a rozchodu kol P/Z 1214/1220 mm byl Bijou v uzavřeném čtyřdveřovém provedení dlouhý 3920 mm, široký 1450 mm a vysoký 1660 milimetrů. Podvozek vykazoval hmotnost 605 kg, karosovaný vůz 1050 až 1100 kg. Na kolech obutých do pneumatik 4,75 x 18 dosahoval největší rychlosti přes 90 km/h a spotřeboval 11 až 13l benzínu na 100 km.

V sezoně 1932 výrobce nabízel vozy Bijou s karoseriemi dvoudveřovou a čtyřdveřovou uzavřenou a také jako roadster, kabriolet a podvozek ke karosování. Bijou se dočkal i užitkové verze, továrna jej nabízela coby valníček s užitečnou hmotností 400 kg.

Se sloganem *Vůz nové generace* byl v říjnu 1932 představen Walter Junior, kompaktní vůz litrové třídy, český sourozenec italského typu Fiat 508 Balilla, první tuzemské proveniencí s celokovovou uzavřenou karoserií. Ve své třídě vynikal kapalinovým ovládním brzd a odlišoval se i vlevo umístěným volantem (připomeňme, že do března 1939 se u nás jezdilo vlevo a vět- ►►►

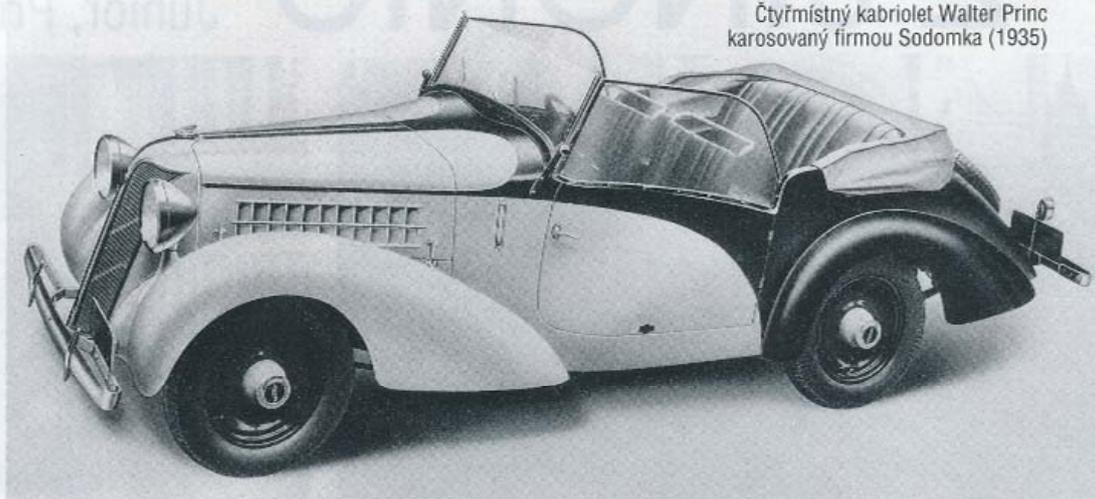


**4** Kabriolet Walter Junior ročníku 1934 karosovaný firmou Sodomka

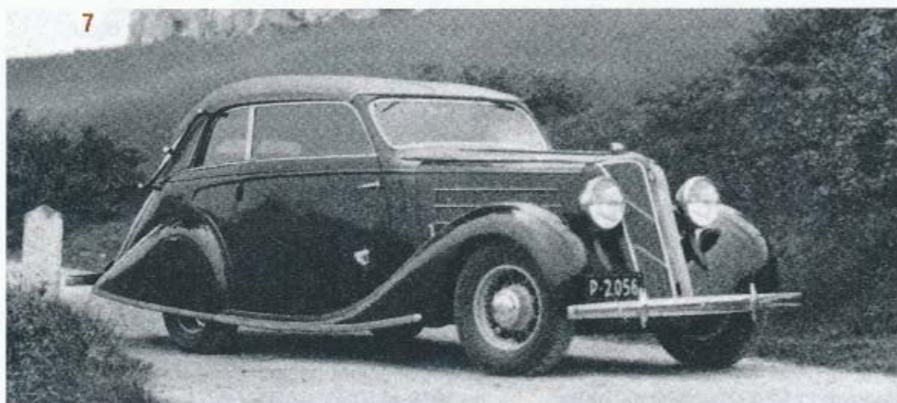
**5** Řada dvanácti automobilů Walter Junior na dvoře jinonické továrny

**6** Karosárna Sodomka oblékla i tehle kabriolet Lord ročníku 1935

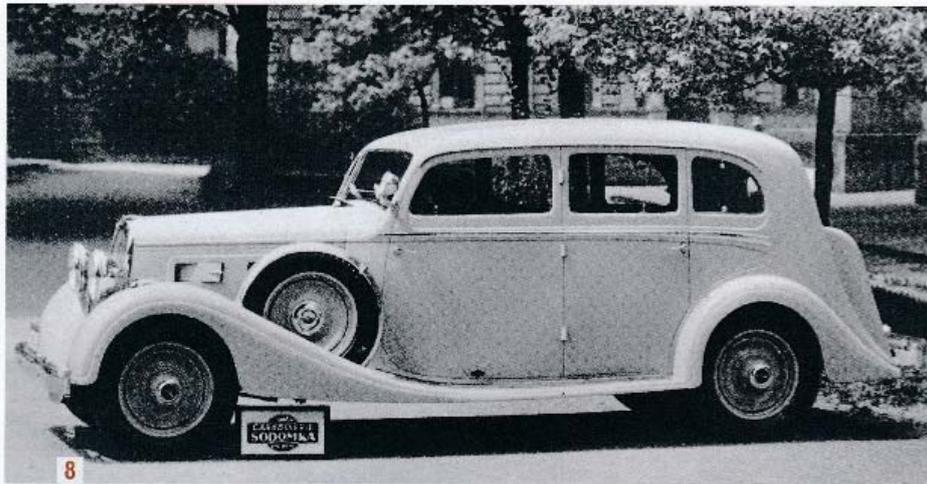
**7** Elegantní kabriolet Walter Princ s karoserií Sodomka z roku 1936



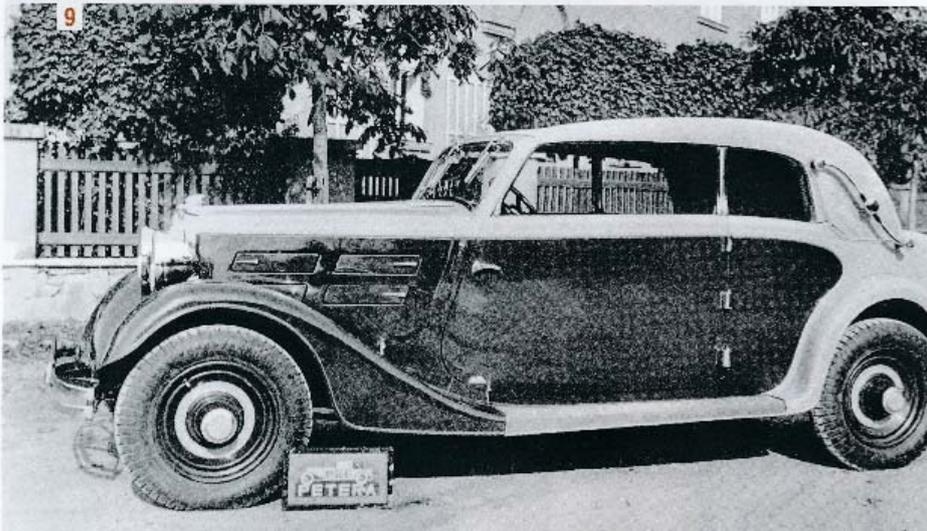
Čtyřmístný kabriolet Walter Princ karosovaný firmou Sodomka (1935)



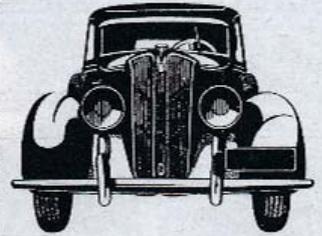
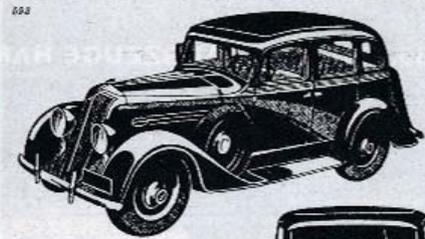
šina automobilů měla pravostranné řízení). Juniora poháněl kapalinou chlazený řadový čtyřválec SV 995 cm<sup>3</sup> o výkonu 22 k (16 kW) s třístupňovou převodkou. Pružně uložený motor měl bateriové zapalování, elektrická soustava Bosch využívala napětí 12 V. Do palivové nádrže na dělicí stěně motorového prostoru se vešlo 26 l benzínu. Obdélníkový rám podvozku zpevňovala křížová výtzuha, obě tuhé nápravy odpružené podélnými listovými pery byly opatřeny kapalinovými tlumiči. Poháněná zadní náprava byla vybavena diferencialem. Junior jezdil na pneumatikách rozměrů 4,00 x 17, později 4,50 x 17. Walter Junior s rozvorem náprav 2250 mm a rozchodem kol 1200 mm byl v provedení tudor dlouhý 3440 mm, široký 1380 mm a vysoký 1530 mm. Jeho



8



9



### STŘEDNÍ NEBO VELKÝ VŮZ?

Vlastnosti a přednosti obou jsou sloučené v nových modelech automobilů PRINC a LORD, úsporných a levných šestiválcích středního obsahu 2,5 litrů, avšak s výkony, přepychovou výpravou a vzhledem nepřerážlivých vozů. Dokonalé, technicky zpracované a moderně vylepšené šasi s pružným a spolehlivým motorem o výkonnosti 50 hp jest opatřeno elegantními, aerodynamickými karoseriemi s bohatou výpravou.

Pružný motor s tlumičem, vibrací. Karburátor se samostatným a spojitým palivem. Synchronizované rychlosti. Volnoběžka u vozu LORD. Nízký rám s křídlovou výztuhou. Dvojité, výsoké účinné hydraulické brzdění s vyrovnáním. Hydraulické tlumiče perovani.

Karoserie: čtyřsedadlová limuzína nebo kabriolet PRINC, šestí až sedmisedadlová limuzína nebo kabriolet LORD, speciální sportovní otevřené vozy.

## PRINC • LORD 1936

PRINC sportovní otevřené	Kč 49.000,-
limuzína	Kč 52.000,-
kabriolet	Kč 56.000,-
LORD limuzína	Kč 56.000,-
kabriolet	Kč 62.000,-

# WALTER

PRAHA XVII., JINONICE

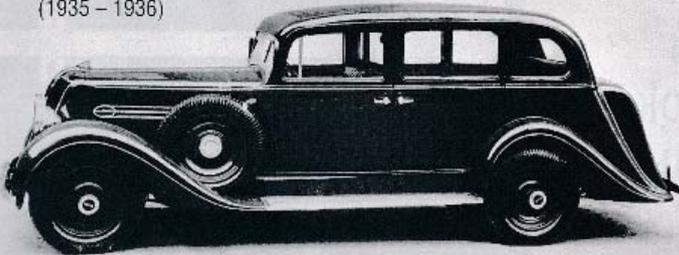
▲ Jedna z posledních reklam na vozy Princ a Lord z června 1936

8 Limuzína Walter Lord se šestiválcem 2,5 litru a karoserií Sodomka (1934)

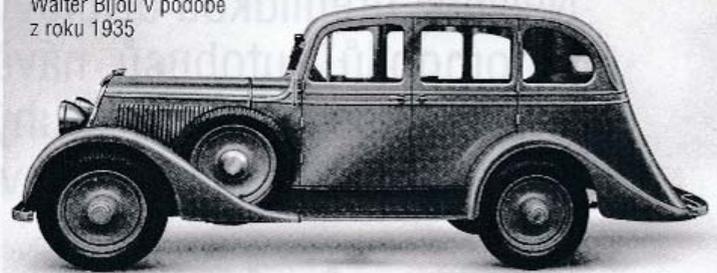
9 Lord coby pětimístný kabriolet s karoserií od firmy Petera (1934)

Autor děkuje Pavlu Šipošovi za poskytnutí dobových podkladů

Prostorná limuzína Walter Lord v posledním provedení (1935 - 1936)



Modernizovaný čtyřdveřový Walter Bijou v podobě z roku 1935



hmotnost nepřevyšovala 700kg, celková měla hodnotu 990kg. Dosahoval rychlosti 85 až 90km/h a průměrně spotřeboval 8,5 litru benzínu na 100km. Pro sezonu 1934 dostal novou masku, lehce šikmé čelní okno a zaoblenější střechu. Vedle čtyřmístného tudoru, jenž stál 29500 Kč, nabízel výrobce za 26500 Kč dvómístný roadster s nouzovým sedadlem v zádi, nejdražší byl dvoudveřový čtyřmístný kabriolet s karoserií Sodomka za 34500 Kč. Do léta 1936 vzniklo přes tisíc automobilů Junior, které v letech 1933 až 1936 tvořily 75% produkce osobních vozů Walter. Koncem roku 1932 debutovaly licenční šestiválce Princ a Lord, odvozené z italských typů Fiat 522 a 524L. Oba poháněl kapalinou chlazený řadový šestiválec SV, u něhož firma Walter deklarovala vtátní 72mm, zdvih 102mm a objem válců 2491 cm<sup>3</sup>, tedy těsně pod hranicí 2,5 litru. Fiat u téhož motoru udával zdvih 103mm a objem 2516 cm<sup>3</sup>. Podle dobových prospektů dával motor ve

voze Princ výkon 50k (37kW), zatímco v typu Lord 55k (40,5kW). Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou se synchronizací třetího a čtvrtého stupně, pohon zadních kol snad ani nemusíme zdůrazňovat. Oba vozy měly kapalinové ovládání brzd se samostatnými okruhy pro přední a zadní nápravu. Palivová nádrž o objemu 51 litrů byla uložena vzadu, benzin k motoru dopravovalo membránové čerpadlo. Konstrukčně byl podvozek obou vozů identický, měly solidní rám s centrální výztuhou, řízení s volantem vlevo a tuhé nápravy odpružené podélnými listovými pery doplněnými kapalinovými tlumiči. Lišily se jen rozměry. Menší Princ měl rozvor 2775mm, rozchod kol 1410/1450mm a pneumatiky 5,25 x 18, větší Lord se mohl pochlubit rozvorem 3230mm, rozchodem 1438/1460mm a obutím 6,00 x 18. Podvozek prvního vykazoval hmotnost 790kg, druhého téměř o 100kg více. Princ s pětimístnou čtyřdve-

řovou karoserií se šesti bočními okny byl dlouhý 4230mm, široký 1750mm a vysoký 1640mm, vykazoval hmotnost 1440kg a dosahoval největší rychlosti 105km/h. Sedmimístná limuzína Lord měřila do délky 4680 milimetrů, do výšky 1740mm a navzdory hmotnosti bezmála 1600 kilogramů jezdila až 110km/h. Spotřeba se v obou případech pohybovala kolem 14 až 18l benzínu na 100km. Walter Princ a Lord se dočkaly řady karosářských provedení, oblibu majetné klientely si získaly zejména kabriolety stavěné firmami Sodomka ve Vysokém Mýtě a Petera ve Vrchlabí. Například v sezoně 1935 se uzavřené vozy Princ a Lord prodávaly za 52 a 59 tisíc Kč, kabriolety stály 59 a 68 tisíc Kč. To byly ceny srovnatelné třeba se šestiválci Praga Alfa a Škoda Superb. Výroba šestiválcových vozů Princ a Lord zůstala velmi omezená, zřejmě jen na desítky kusů, a v létě 1936 skončila. Jako ostatně celá automobilová výroba firmy Walter. ■