

DVĚ STOLETÍ ČESKÝCH AUTOMOBILŮ

MARIÁN ŠUMAN-HREBLAY



HISTORIE VÝROBY OSOBNÍCH A SPORTOVNÍCH
VOZIDEL NA NAŠEM ÚZEMI OD r. 1815

C PRESS

Dvě století českých automobilů

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Marián Šuman-Hreblay
Dvě století českých automobilů – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2020

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



Obsah

Úvodem

Poděkování

První století automobilismu

Božkův parovůz.	7
NW Präsident	8
EAS Kolben	8
Křižíkův elektromobil	9
Laurin & Klement	10
Laurin & Klement typ A	10
Linser	11
Velox	12
Rösler & Jauernig	13
Laurin & Klement typ F	13
Laurin & Klement typ G	14
RAF	15
RAF H 10	15
RAF 18/22 HP	15
Věchet	15
KAN	16
Walter D	16
RAF 18/50 PS	17
RAF MK 13/40 HP	18
Smekal – Turicum	18
Premier.....	19
Walter WI	19
Laurin & Klement typ MK	20
NW typ U.....	20

České meziválečné automobily

Sériové meziválečné automobily

Walter WZ a WIZI	23
Laurin & Klement typ 150.....	23
Tatra 11 a Tatra 12.....	23
Praga Piccolo.....	25
Laurin & Klement typ 350	25
Laurin & Klement-Škoda typ 110	26
Z 4/18 HP.....	27

Wikov 7/28	28
Škoda 4R	29
Aero 500.....	29
Praga Alfa 6	30
Walter 6B	30
Z 9.....	31
Škoda 422.....	32
Wikov 35	33
Škoda 430 D	34
Škoda 633	34
Aero 662	35
Praga Piccolo.....	35
Praga Alfa	36
Aero 1000	37
Wikov 40	39
Škoda 420 Standard	39
Tatra 77	39
Z 4	42
Škoda 418 Popular	42
Aero 30	43
Jawa 700	44
Škoda 420 Popular	45
Z 6	46
Z 5 Express	46
Praga Baby	48
Škoda Rapid typ 901.....	48
Tatra 77A	50
Škoda Favorit typ 904	51
Aero 50	51
Tatra 52 limuzína	53
Praga Lady	53
Jawa Minor	55
Tatra 87.....	56
Tatra 97	58
Škoda Rapid typ 922.....	58
Škoda 1100 OHV typ 927 Popular	60
Praga Alfa	60
Tatra 75.....	61



Škoda Popular 995 typ 937	61
---------------------------------	----

Meziválečné prototypy a malosériová vozidla

Start B.....	62
Novo	62
Disk.....	63
Stelka.....	63
Šibrava 4/14 HP	64
Vaja	64
Wikov 70	65
Wikov 35 Kapka	66
Gatter	66
Škoda 932.....	67
Tatra V 570 1933.....	67
Praga Super Piccolo	68
Škoda 935	69
FRM	70
Tatra 90	70
Škoda Sagitta typ 911	71

Luxusní automobily

Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP	72
Praga Grand	73
Tatra 17/31.....	73
Praga Mignon	74
Škoda 860	75
Walter Super 6.....	75
Tatra 80	76
Walter Regent	77
Praga Grand	78
Škoda 650	80
Tatra 52 Sodomka	80
Tatra 75 Bohemia	81
Praga Golden.....	82
Praga Golden.....	84
Škoda Superb typ 902.....	84
Škoda Superb typ 913	84
Škoda Superb typ 924.....	85

Vozový park po znárodnění průmyslu

Tatra 87.....	87
Aero Minor	87
Škoda 1101 Tudor typ 938	88

Škoda Superb typ 924	90
----------------------------	----

Tatra 600 Tatraplan.....	90
Tatraplan kabriolet Sodomka	91
Škoda VOS.....	92
Škoda 1200 typ 950	93
Škoda 1200 typ 955, Škoda 1201 typ 980	93
OS-KAR	93
Škoda 440 typ 970 a 445 typ 983.....	94
Moravan.....	94
Avia 1956	95
Tatra 603	95
Škoda Octavia typ 985	97
Super-laminát	98
Velorex	98
Škoda 1202 typ 981.....	99
Škoda Octavia Combi typ 993C, 703C a 704 ...	99
Velorex 16/350	101
Škoda 1000 MB	101
Škoda 100/110	102
EMA	103
Velorex 435 O	103
Tatra 613.....	104
HOBA 2	105
Škoda 105/120/130 typ 742	106
Škoda Favorit typ 781, modely 135/136	106

Osobní automobily po roce 1989

Škoda Favorit typ 781 a Forman typ 785	107
Tatra 613-3, 613-4 a 613-5	108
Škoda Felicia typ 791, Felicia Combi typ 795 ..	109
Tatra 700.....	110
Škoda Octavia I. generace	111
Škoda Fabia	112
Škoda Superb	113
Škoda Octavia II. generace	115
Škoda Roomster	115
Škoda Yeti	116
Škoda Octavia III. generace.....	116
Škoda Citigo	117
Škoda Rapid	118
Škoda Superb.....	119

Škoda Kodiaq	120
Škoda Karoq	120
Škoda Fabia	121
Škoda Scala	121
Luka EV	121
Škoda Citigo e-iV	122
Škoda Kamiq	122
Škoda Octavia IV. generace	123
Škoda Superb iV	123

Sportovní a závodní automobily

NW Rennwagen	125
Laurin & Klement typ FCR	126
Praga Piccolo Sport	126
Pokora	126
Wikov 7/28 Super Sport	128
Praga Alfa	128
Aero 662/750/1000S Uhlík	129
Z 4 pro 1000 mil československých	129
Aero 30 Lochneska a Brontosaurus	130
Jawa 700 Jaray	131
Škoda Rapid Six, typ 910	131
Jawa 750	132
Škoda 909 Popular Monte Carlo	133
Tatra 57 A	133
Jawa Minor roadster	134
Aero Minor Sport	135
Škoda 1101 Sport typ 966	136
Tatra 601 Tatraplan Monte Carlo	136
JK Sport	137
Hakar 1200	138
Dynamic	138
Magda VI	139
Škoda 450 typ 984 a Felicia typ 994	139

Škoda 1100 OHC typ 968	140
Tatra 605	141
ESO F3	142
Tatra 603 B5	142
Drak II	143
Škoda 1000 MB/1100 MB Rallye	144
ÚVMV 1100 GT	144
Škoda 110 R typ 718 K	145
Škoda 120 S Rallye	145
Škoda 180/200 RS	146
Škoda 130 RS	146
RAF 80-07	147
Avia AE 3	147
Škoda Garde/Rapid	148
MTX Tatra V8	149
Škoda Favorit MTX 7-06	150
RAF Mk1	150
Dioss Rebel	151
Gordon 101	151
Škoda Octavia RS I. generace	153
Škoda Fabia RS	153
Škoda Fabia WRC	154
Necra 7 R500	154
Škoda Octavia RS II. generace	155
Kaipan 16	155
Škoda Fabia RS	155
Innotech Aspiron	156
Samohýl Nostalgic Edition	157
Škoda Rapid Sport	157
Praga R1S	158

Příloha

Literatura	159
Rejstřík	160



Úvodem

V září 2020 jsme si připomněli 205. výročí jízdy prvního samohybného vozidla zkonstruovaného na našem území. Dne 22. srpna 1815 Josef Božek požádal c. k. zemské prezidium o povolení předvést svůj parovůz pražskému publiku. Čtrnáctého září se na nárožích objevily plakáty hlásající jedinečnou podívanou, připravenou na neděli 17. září: „Pro větší pohodlí publika bylo podepsaným umožněno, aby ti, kteří si chtějí na nastávající předvedení jeho umělého parovozu v Bubenči obstarat vstupenky předem, mohli je obdržet ve Widtmannově knihkupectví na Malé Straně, v lékárně U Zlaté kořuny na Starém Městě a v lékárně U Zlatého noha na Koňském trhu. Ceny: první místo dva zlaté, druhé místo jeden zlatý, třetí místo třicet krejcarů.“

Josef Božek však pro onemocnění musel akci přeložit na další neděli. Ale ani změna programu neodradila houfy zájemců. Nejlepší místa obsadili příslušníci šlechty a městské honorace, hrabata Nostic a Kolowrat, tajný rada hrabě Clam-Martinič, hrabě Kounic s manželkou a jiní. Právě hraběnka Kounicová byla patrně první ženou na světě, která se vezla v parním automobilu. Předvádění se setkala s nevšedním zájmem, a i když parovůz musel každou chvíli zastavit, aby pod kotel přiložili uhlí a doplnili vodu, každý chtěl zkusit, jak jízda na „ďábelském stroji“ chutná. Jak psaly pražské noviny, „Početné shromáždění přátel vědy a umění zúčastnilo se této produkce. Zájem je ještě zvyšován tím, že talent a čilá snaživost pana Božka zaručuje nám, že podnikne vše, aby dalšími pokusy přivedl svůj vynález k nejvyšší dokonalosti“.

Jen málokterá země se může chlubit tím, že stála u kolébky automobilu a během dalších desetiletí se vypracovala na významného producenta motorových vozidel všeho druhu. Naše automobilky od začátku 20. století nevynikaly sice velkým množstvím vyrobených vozidel, ale díky svým geniálním konstruktérům si mnohé jejich výrobky získaly věhlas v celém motoristickém světě.

Jako všechno, tak i konstrukce, výroba a prodej osobních automobilů byly ovlivněny politickou a hospodářskou situací v naší vlasti. V průběhu let vznikalo mnoho nových značek, další zanikaly, v silné mezinárodní konkurenci byly schopny přežít jen ty největší automobilky.

Za těchto často nesnadných podmínek se formoval náš automobilový průmysl, ve kterém vzniklo na 180 značek osobních a sportovních automobilů. Nejzajímavější z nich – desítky značek a více než 200 typů vozidel – představuje slovem i obrazem tato encyklopedie. Vozidla jsou rozdělena do několika kapitol podle jejich základní charakteristiky a období výroby. Před každou kapitolou je stručné uvedení do problematiky.

Při zpracování jednotlivých značek a typů automobilů jsem vycházel především z dobové literatury a firemních materiálů. Velké množství článků v časopisech a monografiích přinášelo občas odlišné informace, které jsem se snažil uvést na pravou míru.¹

Poděkování

Při koncipování této publikace jsem se opíral o některé mé předešlé knihy z nakladatelství CPress. Ty vznikly i díky pomoci mnoha odborníků, kterým jsem se v každé z nich poděkoval. Byli to zejména paní Irena Hozáková a Mgr. Lucie Kempná a pánové Hanspeter Bröhl, Ing. Karel Gerolt, Hubert Grmela, Lubomír Kocanda, PhDr. Jan Králík, Ivan Margolius, Ing. Ladislav Mergl, Ing. Karol Pavlů, Emil Příhoda, Robert Příhoda, Karel Rosenkranz, Ing. Pavol Skála, JUDr. Jan Tulis, Josef Víšo, Radim Zátopek a členové mé rodiny.

Některé fotografie zrenovovaných vozidel mi do této knihy poskytl pan Adam Novák, pan Jiří Rameš přidal své ilustrace závodních vozů. Vybrané dobové fotografie pocházejí z archivu Iveco Czech Republic, a. s., archivu společnosti Škoda Auto a Technického muzea Tatra Kopřivnice. Všem za pomoc a jejich spolupráci srdečně děkuji.

Mgr. Marián Šuman-Hreblay

¹ Poznámka: V technických údajích vozidel vyráběných do 70. let 20. století uvádíme výkon motoru v koních (k). Od toho období začala u nás platit mezinárodní soustava jednotek SI a výkon se udává v kilowattech (kW). Pro převod platí, že 1 k = 0,735 kW, 1 kW = 1,359 k.

První století automobilismu

Letos na podzim podzim uplynulo přesně 205 let, co bylo na našem území zkonstruováno a předvedeno parní samohybné vozidlo, předchůdce automobilů. Jeho tvůrce Josef Božek se tak zařadil mezi první konstruktéry těchto prakticky použitelných vozidel na světě, hned za Nicolasem-Josephem Cugnotem v Paříži (1769), Richardem Trevithicem v Londýně (1801) a Oliverem Evansem ve Filadelfii (1805).

Trvalo téměř tři čtvrtě století, než se v Josefově Dole u Mladé Boleslavi v roce 1886 objevil parní automobil Louise Baffreye a než v roce 1889 v adamovské strojírně Märky, Bromovský & Schulz postavili podle projektu rakouského vynálezce Siegfrieda Marcuse první automobil se spalovacím motorem v českých zemích. Prvním automobilem domácí konstrukce a výroby se stal v roce 1897 Präsident z kopřivnické Vozovky.

Hned v prvním roce dvacátého století k parovozu a automobilu s benzinovým motorem přibýly elektromobily Emila Kolbena a Františka Křižíka.

Toto období bylo počátkem průmyslové výroby automobilů. Vedle kopřivnické značky NW hrála důležitou úlohu mladoboleslavská automobilka Laurin & Klement a k těmto dvěma se ještě před vypuknutím první světové války připojily značky další – KAN, Linser, Perfekt, Praga, Premier, RAF, Rösler & Jauernig, Smekal, Věchet, Velox a Walter.

V několika málo kusech existovala ještě vozidla značek Aero (Praha 1912–1914), Austro-Cyclecar (Nový Jičín 1913), Czech (Moravská Ostrava 1907), Hudec (Čáslav 1902–1903), Kohout (Brno 1905–1906), Orion (Slaný 1909), Torpedo (Kolín 1907). V jediném prototypu zůstala vozidla desítky dalších konstruktérů, jakými byli například František Dvořák (Pardubice 1901), Fritz Hückel (Nový Jičín 1906), František Rumreich (Zbýšov u Brna 1898), Josef Tuček (Křelov u Olomouce 1906).

Nadějný rozmach domácí výroby motorových vozidel přerušila v roce 1914 první světová válka a automobilky se musely přeorientovat na zbrojní dodávky. Produkce osobních automobilů byla téměř zastavena, užitková vozidla byla přizpůsobována požadavkům armády.

Božkův parovůz

Josef Božek (1782–1835), mechanik na pražské polytechnice, postavil první samohybné vozidlo na území tehdejšího Rakousko-Uherska. Jeho automobil poháněl dvouválcový parní stroj, uložený v dřevěném rámu kočárového typu. Měděný parní kotel byl upevněn mezi předními koly, která se řídila říditky z kozlíku před sedadlem cestujících. Dne 24. září 1815 Božek předvedl svůj parovůz ve Stromovce v Praze-Bubenči. O dva roky později, 1. června 1817, se na tomtéž místě konala prezentace jeho parní lodi a parovozu. Během bouřky, která se náhle strhla, někdo ukradl pokladnu s vybraným vstupným a Božek v zoufalství nad finanční ztrátou parní stroj i vozidlo zničil. Jediná dobová ilustrace Božkova parovozu se zachovala na plakátě k předvádění v červnu 1817. V roce 1942

1815



Božkův parovůz 1815



byl pro Národní technické muzeum v Praze Ing. Františkem Rottem zhotoven model v měřítku 1:5 jako volně pojatá koncepce, jelikož se o konstrukci samohybu nezachovaly téměř žádné zprávy. Podle uvedeného modelu byla zhotovena i tato ilustrace.

1897

NW Präsident

Firma NW – Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-gesellschaft, dnes známá jako Tatra Kopřivnice, od poloviny 19. století vyráběla kočáry, povozy a později i železniční vagony. V roce 1897 byl do upraveného kočáru Mylord namontován plochý dvou-válcový vodou chlazený motor Benz o objemu 2714 cm³ a výkonu 6,6 k, který řetězem poháněl zadní kola. Tento náš první automobil, pojmenovaný Präsident (na počest prezidenta Rakouského autoklubu Gustava Pötting-Persinga), dosahoval rychlosti 35 km/h. V květnu 1898 Präsident absolvoval jízdu z Kopřivnice do Vídně, kdy trať o délce 328 km překonal za 14 hodin čistého času průměrnou rychlostí 22 km/h. Po úspěšné premiéře na výstavě ve Vídni bylo rozhodnuto o stavbě dalších podobných vozidel. Německé motory Benz se v Kopřivnici používaly do roku 1901, pak je nahradily motory vlastní výroby, konstruktéra Hanse Ledwinky. Původní automobil je ve sbírkách Ná-



NW Präsident 1897

rodního technického muzea v Praze, replika z roku 1977 je v kopřivnickém Muzeu Tatra.



EAS Kolben 1900

EAS Kolben

Ve spolupráci s kopřivnickou firmou NW, která dodala automobilové podvozky typu Vierer, byly ve společnosti Elektrotechnická a.s., dříve Kolben a spol., Praha-Vysočany, na přelomu let 1900–1901 vyrobeny dva elektromobily. Čtyřmístné otevřené automobily s kočárovou karoserií a skládací střechou za zadními sedadly byly opatřeny dvěma stejnosměrnými elektromotory o výkonu 2,2 kW, zavěšenými na zadní nápravě: Každý z nich pastorkem poháněl jedno kolo. Motory zkonstruoval Emil Kolben (1862–1943, jeden z nejvýznamnějších českých elektrotechniků a podnikatelů, zakladatel továrny Kolben a spol. a generální ředitel a hlavní akcionář Českomoravské-Kolben-Daněk – ČKD) a k jejich napájení sloužilo 44 olověných akumulátorů. Elektromobily dosahovaly rychlosti 20 km/h.

1900



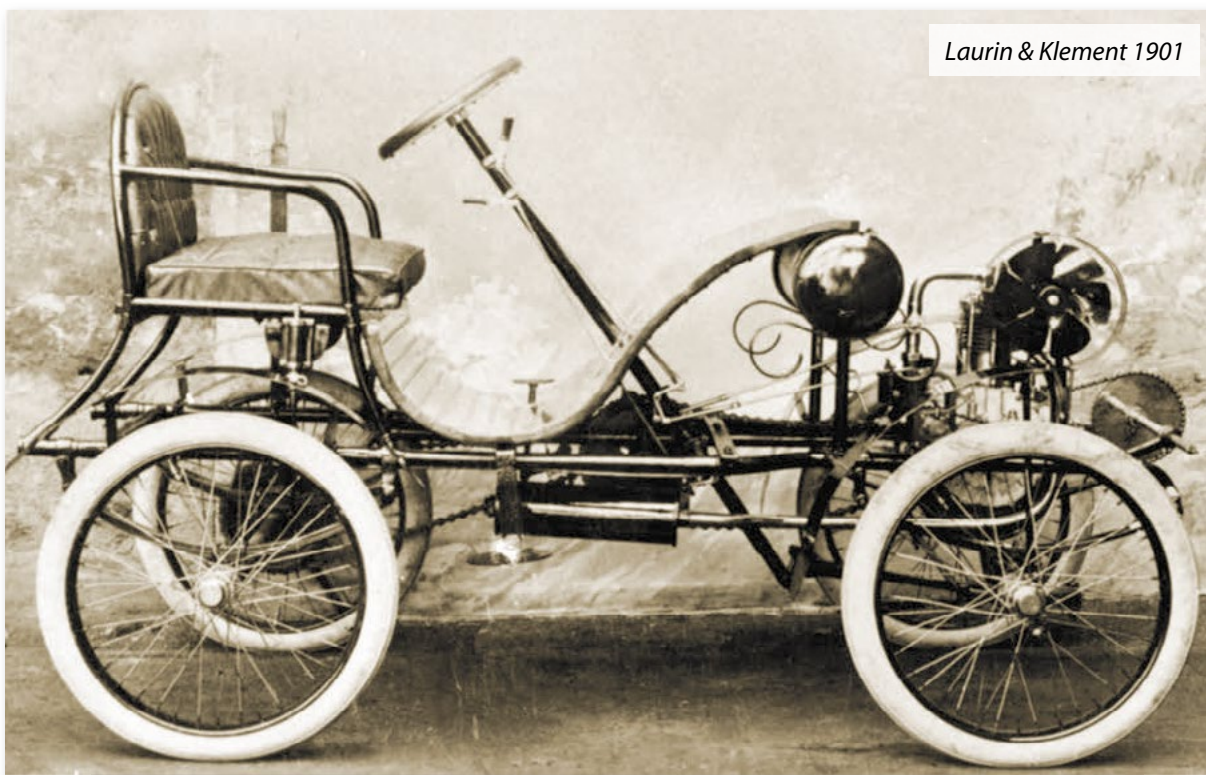
Křižíkův elektromobil 1901

1901

Křižíkův elektromobil

Dr. Ing. František Křižík (1847–1941), zakladatel českého elektrotechnického průmyslu, postavil první elektromobil na našem území v roce 1895 (podle jeho Pamětí vydaných v Praze roku 1952). Ve skutečnosti se však jednalo o vozidlo Helvetia, které v roce 1899 zkonstruoval Švýcar Jakob Fischer-Hinnen, později šéfkonstruktor Křižíkova elektrotechnického závodu. Křižíkův elektromobil z roku 1901 se čtyřsedadlovou karosérií faeton se skládací střechou měl motor uložený pod podlahou mezi nápravami. Vozidlo se řídilo volantem,

motor a brzda byly ovládány pedály, zadní kola byla poháněna řetězem. Na Jubilejní výstavě obchodní a živnostenské komory 1908 v Praze byl kromě Křižíkova elektromobilu se dvěma elektromotory vystaven také automobil Laurin & Klement typ E 24/28 HP, jedno z prvních vozidel s hybridním benzinovo-elektrickým pohonem. Pohyb vozidla se ovládal jedinou pákou kombinovaného kontroléru, který si dal Křižík patentovat v roce 1907.



Laurin & Klement 1901

1901

Laurin & Klement

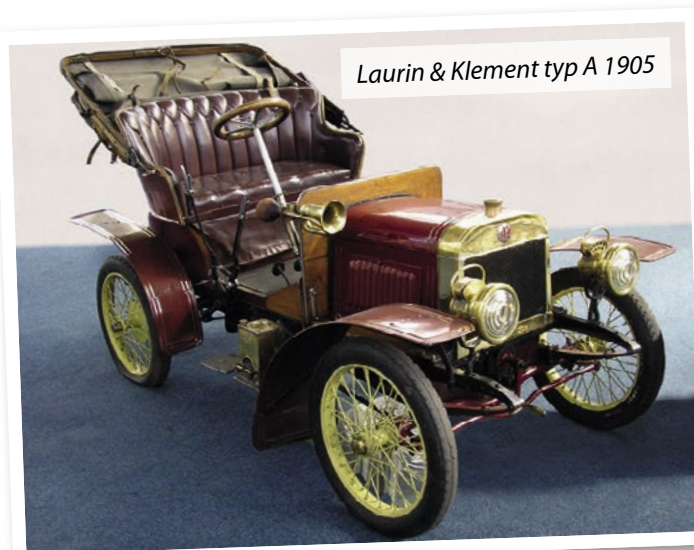
Mladoboleslavská Továrna velocipedů, motocyklů a automobilů Laurin & Klement se po úspěších s motocykly vlastní výroby (zn. Slavia) prezentovala na Mezinárodní automobilové výstavě ve Vídni 1901 dvěma jednoduchými jednomístnými čtyřkolovými vozítky s trubkovým rámem a vzduchem chlazeným motorem. Ten se používal od roku 1899 v motocyklech Slavia typu B, měl objem 240 cm³ a výkon 2 k. Pro použití ve vozítku byl doplněn větrákem. O výrobě vozítek se zatím neuvažovalo, protože továrna byla vytížena produkcí motocyklů. Továrnu v roce 1895 založili Václav Laurin (1865–1930, mechanik) a Václav Klement (1868–1938, knihkupec). Zprvu opravovali a vyráběli jízdní kola, od roku 1899 také motocykly.

retta (z francouzštiny = vozík) s jednorázovým vidlicovým dvouválcovým motorem o výkonu 7 k, uloženým vpředu, který se stal senzací Pražského autosalonu 1906. Zapalování obstarávalo nízkonapěťové magneto s odtrhovači ve válcích, mazání bylo rozstřikovací, doplněné ruční olejo-

1905

Laurin & Klement typ A

Koncem roku 1905 byl v továrně Laurin & Klement ve dvou exemplářích vyroben typ A, voitu-



Laurin & Klement typ A 1905

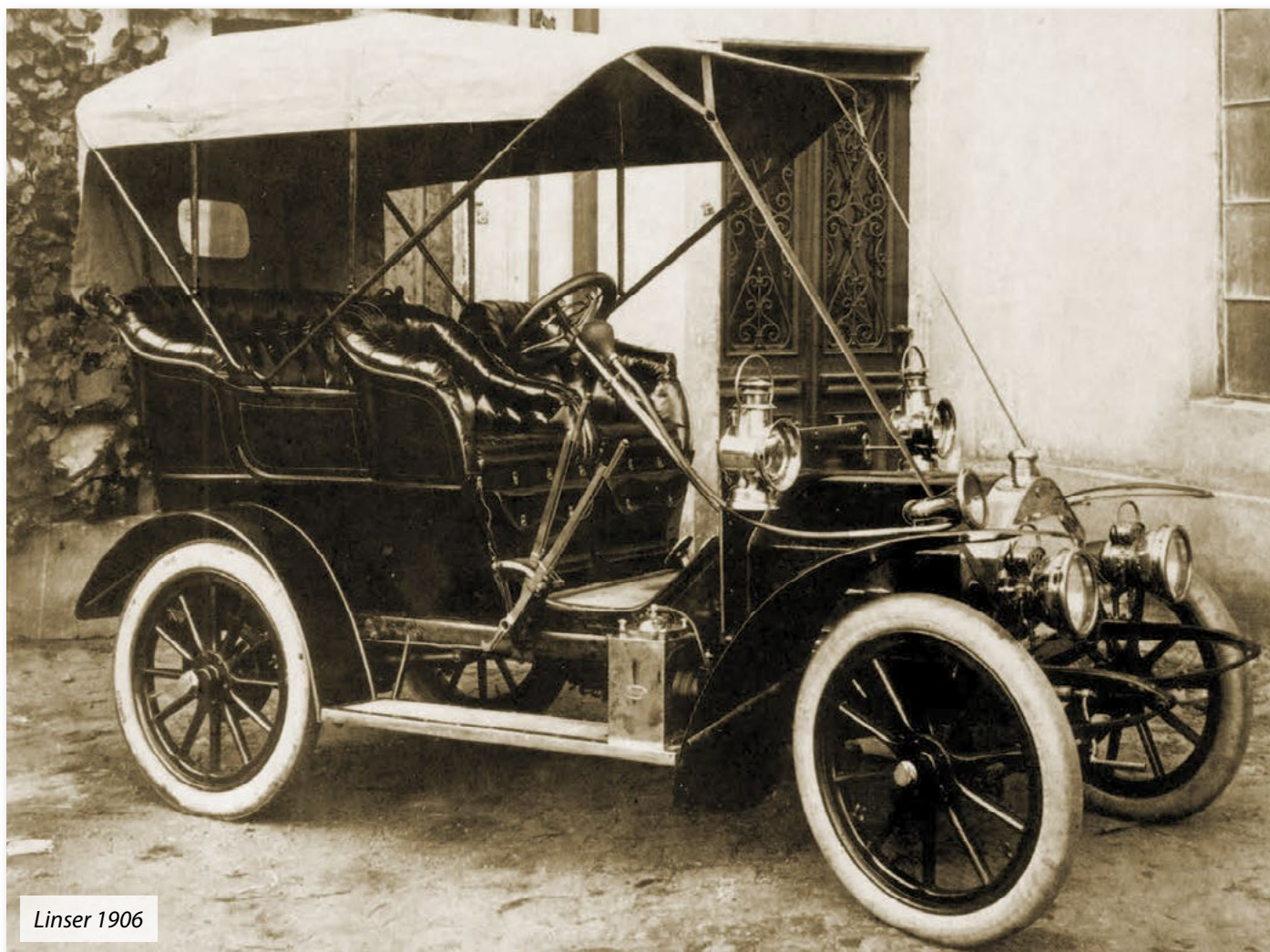
vou pumpičkou. Typ A měl třístupňovou převodku a dosahoval rychlosti 40 km/h. Karoserie byla přišroubována na žebřinovém rámu, nýtovaném z ocelových U-profilů. Do roku 1907 bylo vyrobeno asi 44 kusů těchto dvou- až čtyřmístných automobilů s rozvorem 1920 mm (2190 mm pro čtyřsedadlové modely) a hmotností 500 až 600 kg, které se prodávaly za 1 800 zlatých. Osvětlení bylo acetylenové se dvěma hlavními reflektory, koncová lampa byla acetylenová nebo petrolejová. Vozidla se dodávala v barvě černé, zelené, šedé a modré, bílé lakování bylo za příplatek.

Zatím co v roce 1903 ve firmě Laurin & Klement měli 204 zaměstnanců a 118 obráběcích strojů,

v roce 1907 už šest set zaměstnanců vytvořilo obrát 2 miliony korun.

Linser

Christian Linser založil v Liberci roku 1895 firmu na zpracování kovů, která později vyráběla hasičské stříkačky a od roku 1902 i motocykly značky Zeus. Na automobilové výstavě v Liberci roku 1906 předvedl i svůj první lehký automobil s vodou chlazeným čtyřválcovým motorem o výkonu 12 k a objemu 1640 cm³ a řetězovým nebo kardanovým pohonem zadních kol. Karoserie byla otevřená, dvou-, tří- nebo čtyřmístná. Během dvou

1906


Linser 1906



let bylo vyrobeno jen několik málo desítek vozidel. Christian Linser výrobu vlastních automobilů koncem roku 1907 zrušil a dokumentaci i výrobní prostory přenechal nově založené firmě RAF barona Liebiega.

motocyklů. V letech 1906–1910 byly automobily Velox jako jediná vozidla vyráběná na našem území už zpočátku určeny pro taxislužbu. Po prvních malých automobilech s jednoválcovým motorem o objemu 1020 cm³ a výkonu 10 k následovaly



Velox 1906

1906

Velox

Pražská továrna automobilů Velox sídlila v Praze-Karlíně a původně pod dvanácti viadukty provozovala velkogaráže pro 50 automobilů a sto

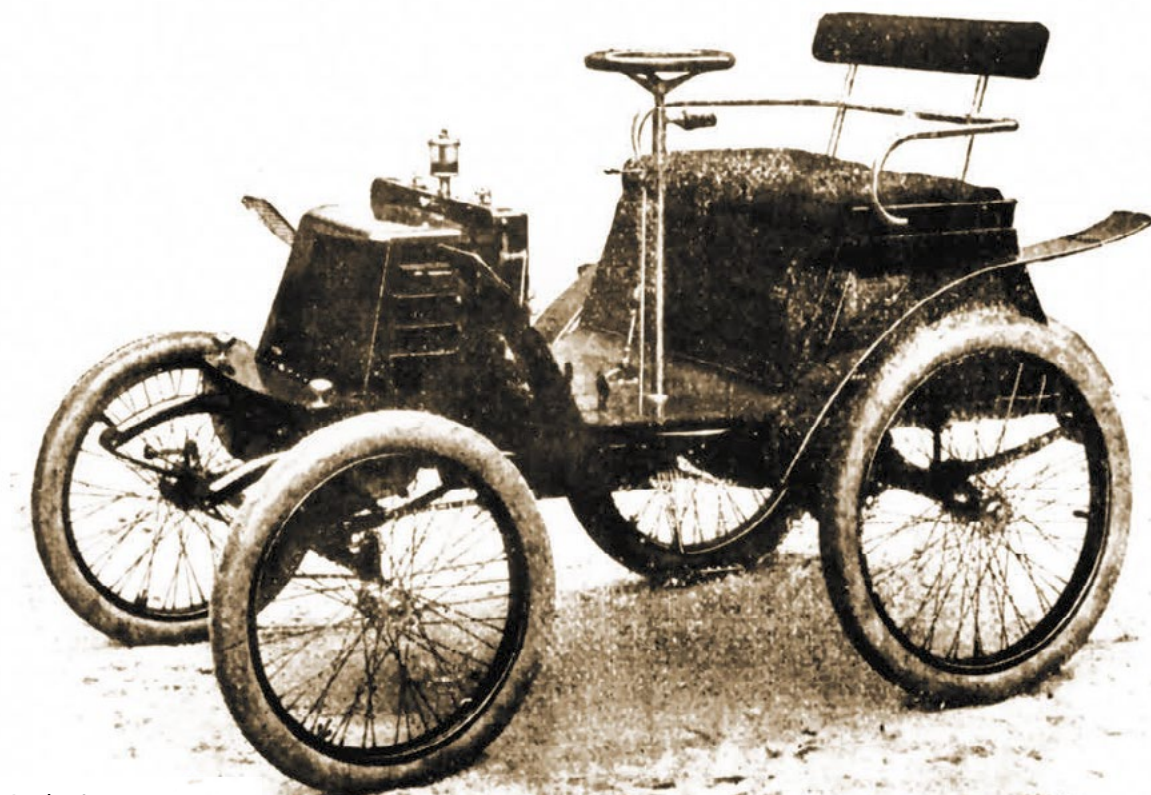
výkonnější taxíky s dvouválcem pro 3 až 5 osob a se čtyřválcovým motorem pro 4 až 6 osob. Od října 1907 se vozidla Velox spolu s automobily Laurin & Klement podílely na zavádění taxislužby v Praze. V roce 1909 přibýlo v Praze dalších deset taxíků

Velox, které se snažily konkurovat hlavně cenou jízdného: Za každý kilometr pasažéři platili pouze 45 haléřů. Firma Velox trpěla finančními potížemi už od počátku, nepomohla jí ani objednávka taxíků pro Petrohrad a Moskvu a v roce 1910 ukončila činnost.

1907

Rösler & Jauernig

Firma Rösler & Jauernig, továrna na jízdní kola, motocykly a automobily, byla v Ústí nad Labem založena ve druhé polovině 19. století a v letech 1906–1908 prodávala automobily několika francouzských a německých značek. V tom období bylo vyrobeno i několik voiturett, konstrukčně vycházejících ze zahraničních vzorů: dvoumístný model s motorem o výkonu 3,5 k vážil jen 240 kg a stál 3 000 korun, třísedadlový typ s motorem o výkonu 6 k a hmotnosti 400 kg se prodával za 4 500 korun.



Rösler & Jauernig 1907

Laurin & Klement typ F 1908



Laurin & Klement typ F

1908

Typ F se na více než deset let stal nosným programem automobilky a byl jejich prvním sériově vyráběným vozem. Do té doby se předešlé typy A, B, C, D a E montovaly průměrně v počtu 1 až 15 kusů ročně. Ale typu F bylo v roce 1907 vyrobeno 68,



Laurin & Klement typ G 1908

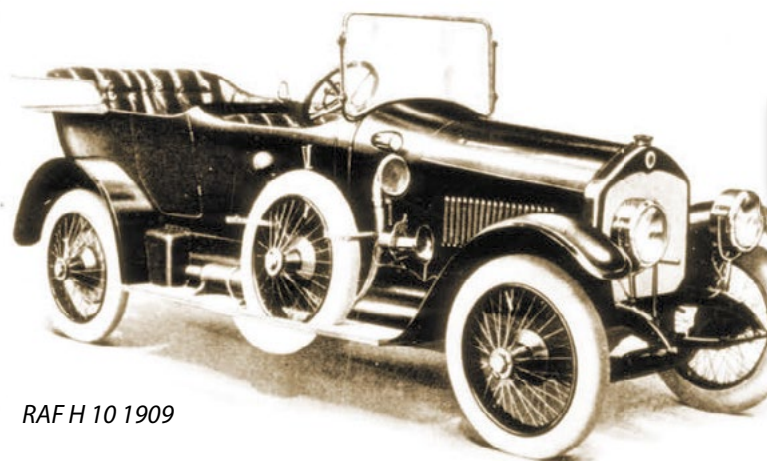
o rok později již 122 a v roce 1909 už 139 kusů. Pak ale, výroba začala klesat na 3–5 vozů ročně a poslední kus opustil závod v roce 1918 (po válce byly smontovány ještě 4; celkem jich bylo 396). Čtyřválec o objemu 2437 cm³ měl výkon 14 k, na jednoduchém rámu bylo možné namontovat všechny druhy tehdy používaných 2–4místných osobních i dodávkových karoserií.

byl odvozen sportovní model GC2 s nižší karoserií s bočními dvířkami a nezvykle řešená dvoumístná uzavřená Berlina s řízením posunutým dozadu a zavazadlovým prostorem za motorem. Podobně jako voituretta A byly také vozy typu G lakovány v barvách červené, zelené, modré a za příplatek i bílé.

1908

Laurin & Klement typ G

Od úspěšné voituretty typu A byl odvozen tvarově podobný typ G 10/12 HP, vybavený ale už čtyřválcovým motorem o objemu 1555 cm³ a výkonu 15 k (102 kusů), v letech 1909–1919 zvětšeným na 1767 cm³ a 17 k (206 kusů). Dodával se s dvoumístnou karoserií (jako model G2, s rozvorem 2260 mm) nebo jako čtyřsedadlový model G4 s rozvorem 2600 mm. Podvozek vážil 650, resp. 750 kg, a vozy dosahovaly rychlosti kolem 55 km/h. Od typu G2



RAF H 10 1909

RAF

Společnost RAF – Reichenberger Automobil-Fabrik (v překladu Liberecká automobilová továrna) – založil koncem roku 1907 převzetím automobilky Linser textilní magnát baron Theodor von Liebieg (1872–1939) se dvěma společníky. Záměrem bylo vyrábět v severních Čechách velké a kvalitní automobily, schopné konkurovat hlavně značkám NW a Laurin & Klement.

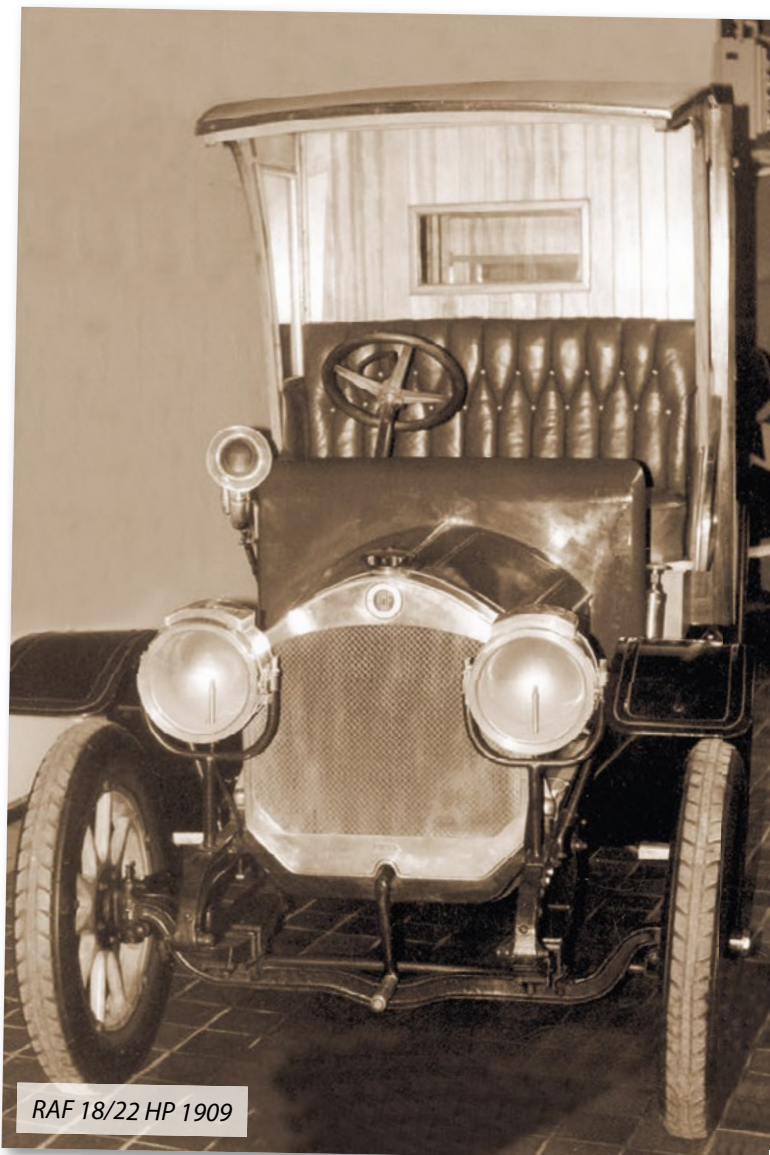
1909

RAF H 10

V letech 1909–1912 se v Liberci-Ostašově vyráběl velký luxusní typ RAF H 10. Jeho čtyřválcový motor o objemu 5300 cm³ měl výkon 45 k a 1400 kg těžkému vozidlu udílel rychlost kolem 90 km/h. Snad také proto měl čtyři nezávislé brzdy: převodovou, v zadních kolech, ruční a tzv. horskou vzpěru, která bránila nežádoucímu couvání ve strmém kopci.

RAF 18/22 HP

Tento typ, někdy označovaný také FW 25, patřil mezi středně velké osobní automobily značky. Vyráběl se jako cestovní nebo užitkový skříňový vůz na podvozku s rozvorem 3000 mm. Řadový čtyřválec s rozvodem SV o objemu 3053 cm³ a výkonu 25 k umožňoval automobilu s délkou 4200 mm a hmotností kolem jedné tuny dosáhnout rychlosti 80 km/h. Jak bylo tehdy obvyklé, vůz měl karbidové osvětlení vpředu i vzadu.



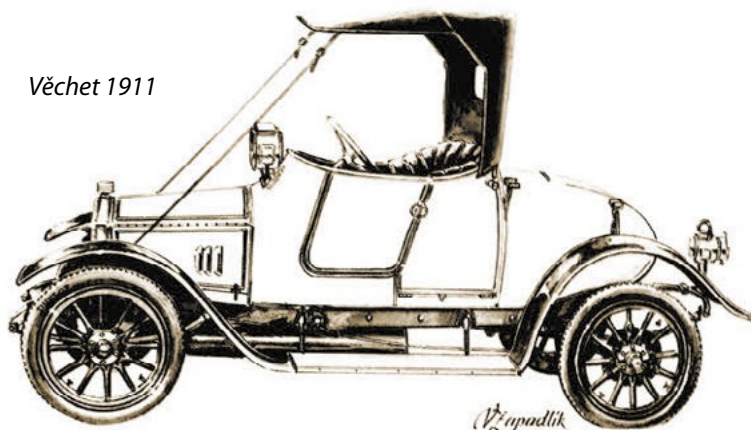
RAF 18/22 HP 1909

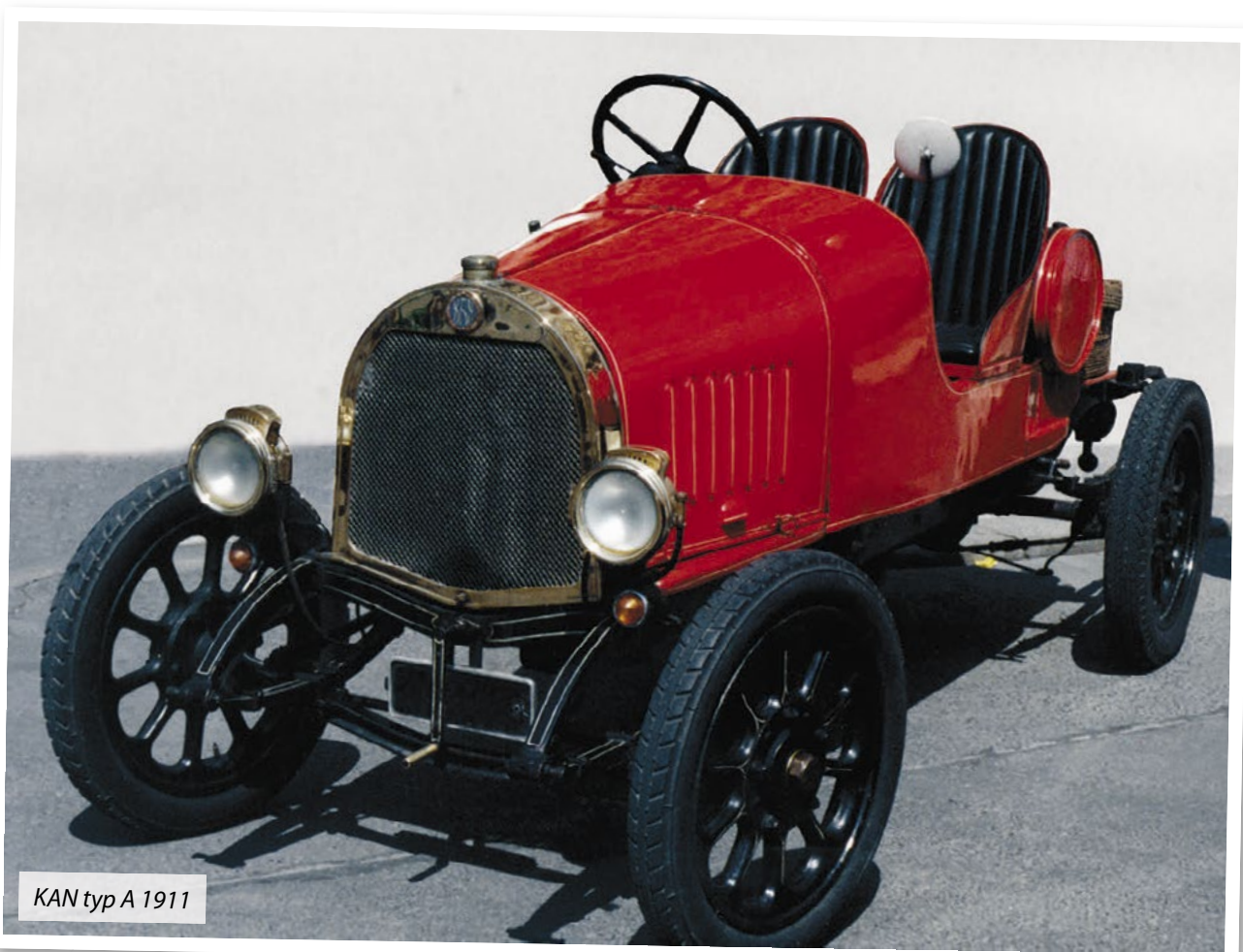
1911

Věchet

Mojmír Věchet, bývalý strojní zámečnick v automobilce Laurin & Klement, v letech 1910–1912 v Nymburce vyráběl voituretty typu DC 10/12 HP se vzduchem chlazeným dvouválcovým motorem o objemu 1108 cm³ a výkonu 12 k. Jejich dvou- až třímístná karoserie byla „stavěna pro lékaře, ob-

Věchet 1911





KAN typ A 1911

chodní cestující a podobně“, jak uváděl dobový inzerát. Vůz s délkou 3100 mm vážil 560 kg. Dokončeno bylo i několik větších vozidel typu FF 20/24 pro čtyři až šest osob. Poháněl je čtyřválec SV o objemu 2108 cm³ a výkonu 24 k. Typ FF byl dlouhý 3800 mm, vážil 750 kg a prodával se za 9 000 korun. Po první světové válce Věchet spolu s Františkem Petráškem připravoval výrobu automobilu PAV (zkratka pro Petrášek a Věchet), který byl v roce 1921 představen pod názvem Start.

světovou válkou vyráběla celkem úspěšné voiturety. Typ A měl jednoválcový vodou chlazený motor s objemem 731 cm³ a výkonem 7 k. S jedním z nich vídeňský závodník Franz Czernil zvítězil v jízdě spolehlivosti na 460 kilometrů. Později přibyl čtyřsedadlový dvouválec typu S (1206 cm³, 11 k) a dvou- až pětimístný čtyřválec typu LC (1330 cm³, 22 k). Roku 1913 bylo vyrobeno ještě asi 80 aut. Další vývoj automobilky přerušila válka, od roku 1919 se v Nejedlého továrně montovaly automobily PAV a Start.

1911

KAN

Počáteční písmena slov Kukleny, Alois Nejedlý tvořila zkratku názvu automobilky KAN (její plný název byl Královéhradecká továrna automobilů Alois Nejedlý, Kukleny), která v období před první

Walter D

Josef Walter (1873–1950) začal v Praze na Smíchově od roku 1898 opravovat váhy a bicykly, montoval bicykly ze součástek anglické značky BSA

1912



Walter D 1912

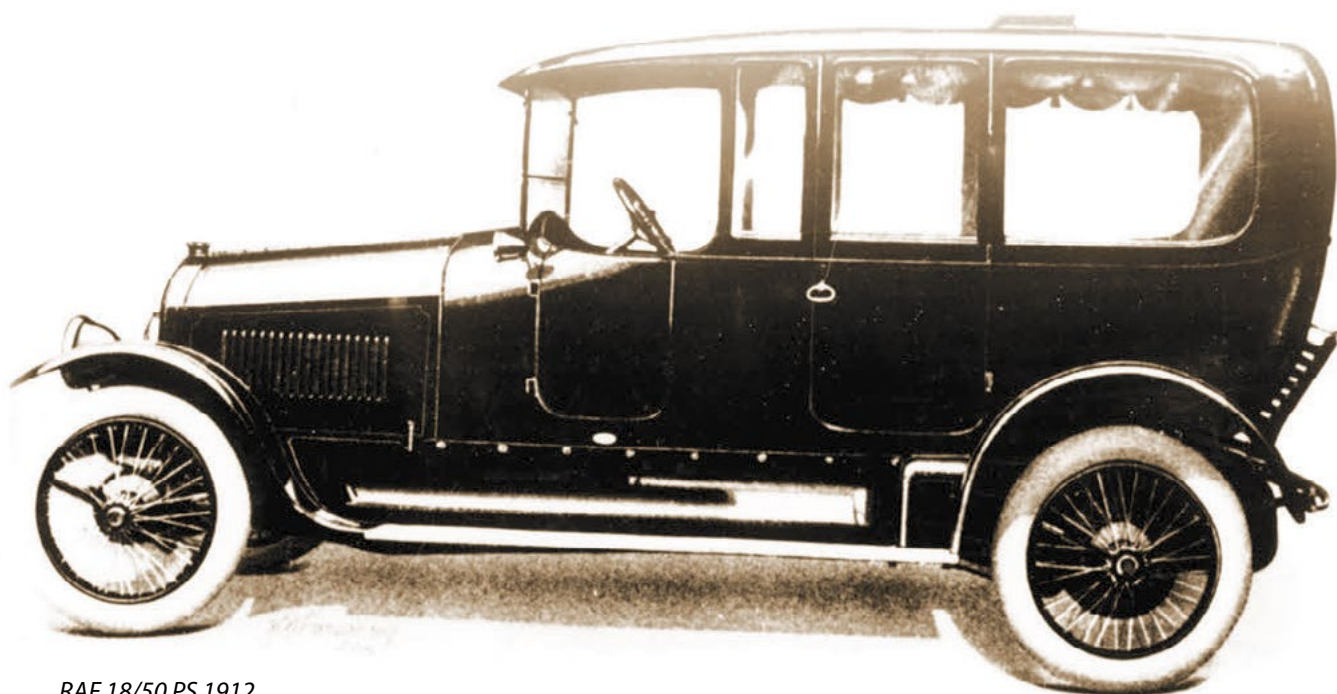
a v roce 1902 vyrobil svůj první motocykl. Nejslavnějším výrobkem ale byla tříkolka typu D se čtyřtákním vzduchem chlazeným dvouválcem do V s objemem 1240 cm³ a výkonem 9 k, které bylo v letech 1908–1914 vyrobeno 220 kusů. Na podvozku z ocelových trubek se montovaly osobní i užitkové nástavby, převládaly čtyřmístné ote-

vřené nebo částečně kryté karoserie. Tříkolky se ovládaly dlouhým řídítkem. Měly jen dvě rychlosti vpřed, pouze stroje vyvážené do Ruska měly třístupňovou převodovku a zpátečku. S úspěchem se zúčastňovaly závodů doma i v zahraničí, např. Zbraslav–Jíloviště, Jíloviště–Řídka, Okolo Dolního Rakouska, Semmering, Riederberg i jinde.

Začátkem dvacátých let tříkolky Walter pod názvem Trimobil montoval Jaroslav Šibrava.

RAF 18/50 PS

Jedním z posledních typů liberecké automobilky RAF před jejím převzetím firmou Laurin & Klement byl typ RK 18/50 HP. Šoupátkový motor Knight o objemu 4713 cm³ měl výkon 50 k, na podvozku s rozvorem 3400 mm a hmotností 1300 kg bylo možné postavit pohodlné otevřené a uzavřené karoserie podle dispozic zákazníků. Vozy, kterých se vyrobilo 31 kusů, dosahovaly rychlosti kolem 80 km/h a po roce 1913 se montovaly v Mladé Boleslavi pod značkou Laurin & Klement RK.



RAF 18/50 PS 1912