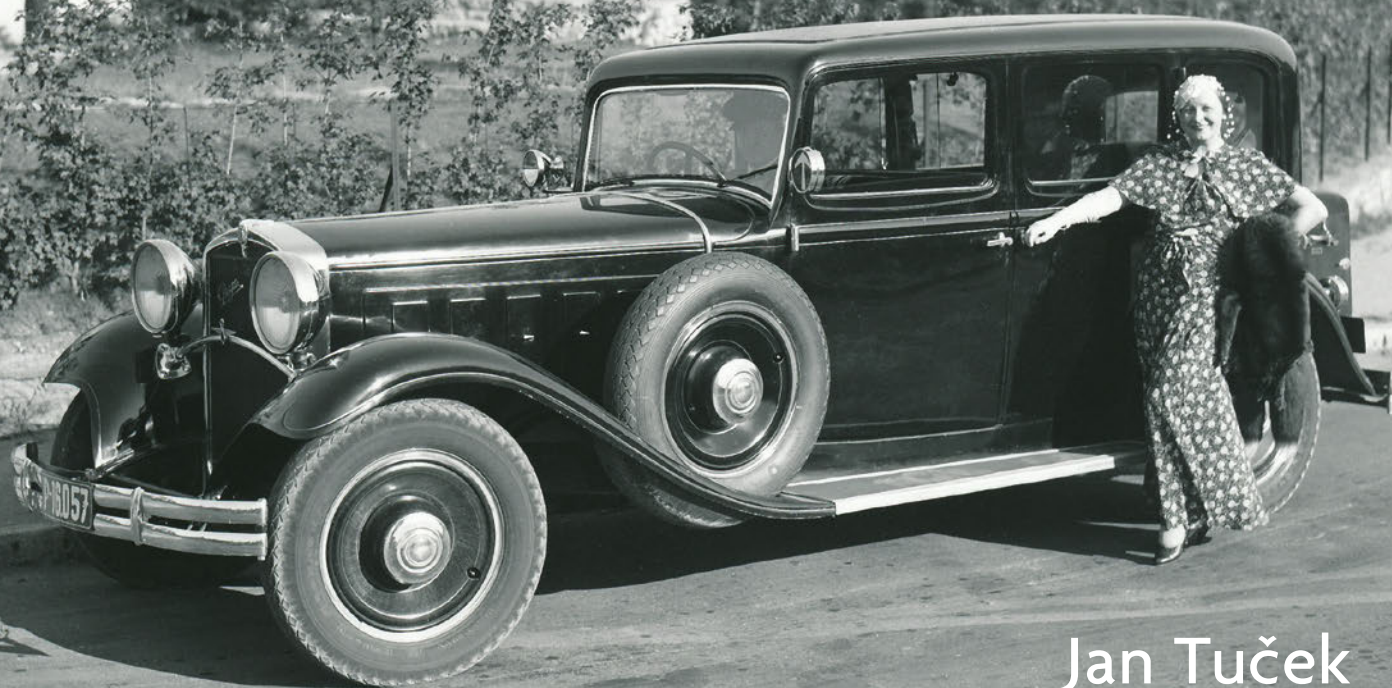


# AUTA PRVNÍ REPUBLIKY

---

1918–1938



Jan Tuček





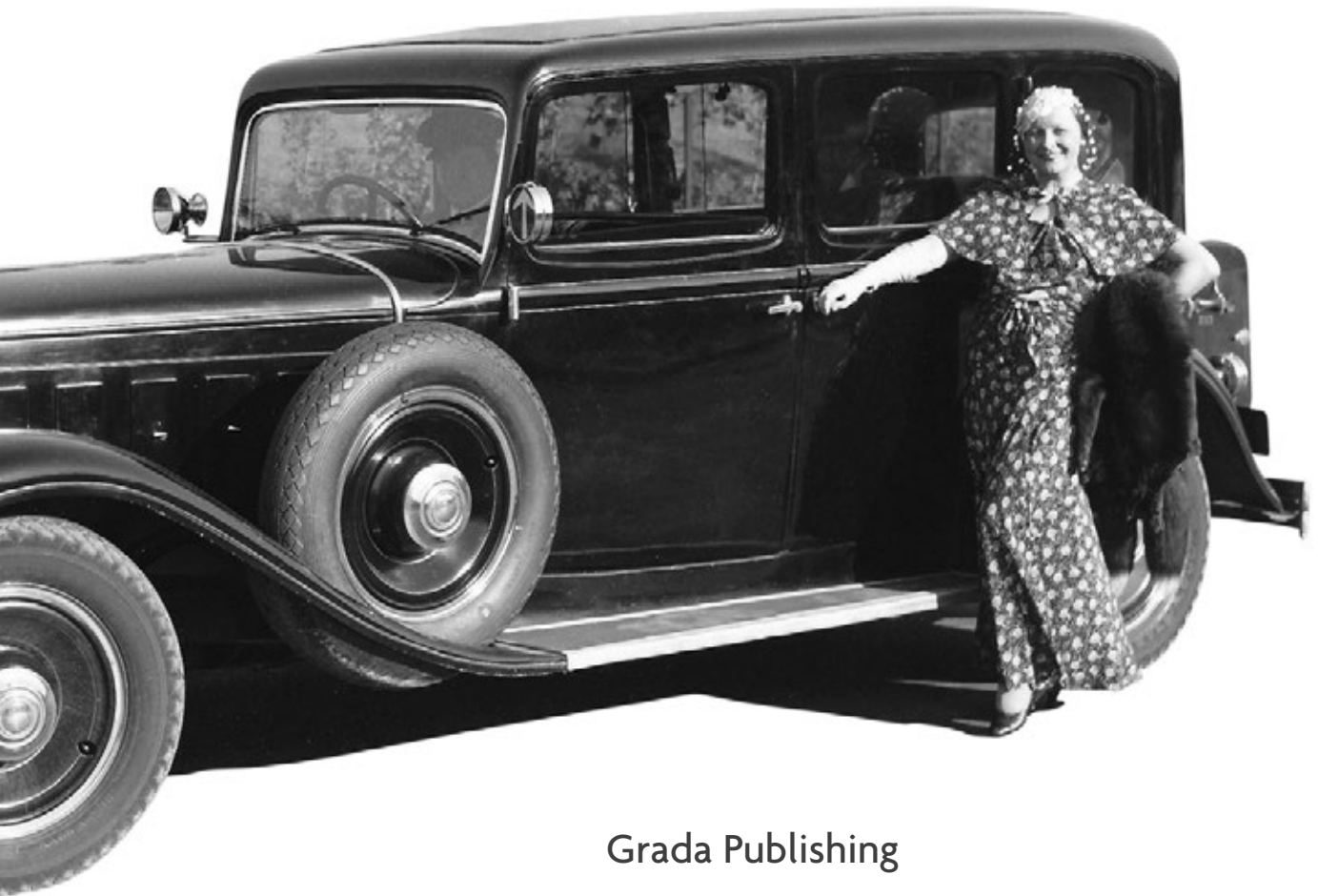
---

# AUTA PRVNÍ REPUBLIKY

---

1918–1938

Jan Tuček



Grada Publishing

**Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy**

*Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.*

---

# AUTA PRVNÍ REPUBLIKY

---

1918–1938

Jan Tuček

Vydala Grada Publishing, a. s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400  
jako svou 6635. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková  
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek  
Fotografie označené © NTM poskytl archiv Národního technického muzea

Počet stran 352  
První vydání, Praha 2017

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2017  
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2017

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami  
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-271-9850-4 (pdf)  
ISBN 978-80-271-0466-6 (print)

---

# OBSAH

---

PÁR VĚT NA ÚVOD 7

## V MLADÉ REPUBLICĚ 1918–1923 11

LAURIN AKLEMENT 13 PRAGA 18 TATRA 25 WALTER 29 NOVO 32  
OMEGA 33 PÁNEK 34 START 36 STELKA 38 ŠIBRAVA 40

## NA VZESTUPU 1924–1929 43

LAURIN AKLEMENT 45 ŠKODA 49 PRAGA 60 TATRA 71 WALTER 81 WIKOV 87  
ZBROJOVKA 89 HLEDÁ SE LIDOVÝ VŮZ 94 AERO 97 ŠIBRAVA 100  
ISIS 102 ASPA 104 START 106 VAJA 108

## KRIZI NAVZDORY 1930–1934 111

AERO 114 PRAGA 118 ŠKODA 128 TATRA 150 WALTER 166 JOSEF WALTER 177  
WIKOV 179 Z 187 JAWA 191 KROBOTH 194 GATTER 196 ATLANTA 198 CENTAUR 200  
FERRA 202 HARA 204 MYRON 206 REX 208 JUJA 210

## ČAS NADĚJÍ A ZKLAMÁNÍ 1935–1938 213

AERO 216 JAWA 223 PRAGA 227 ŠKODA 247 TATRA 275 WALTER 296  
WIKOV 301 Z 303 MYRON 308 JAPAN CAR 310 FRM 312

## A CO BYLO DÁL? 317

## BAREVNÉ VZPOMÍNKY 329

PÁR SLOV NA ZÁVĚR 349



Otevřený vůz Škoda Laurin a Klement 110  
před Pražským hradem (1927)

---

# PÁR VĚT NA ÚVOD

---

**Československo dvacátých a třicátých let minulého století bylo svého druhu automobilovou velmocí. Nikoliv množstvím vyráběných a provozovaných vozů, ale počtem výrobců automobilů, pestrostí jejich produkce a rozmanitostí konstrukčních řešení. A to vše za podmínek, kdy žádná z postupně se střídajících vládních garnitur automobilismus fakticky nepodpořila, spíše naopak.**

**Auta se navzdory tomu za první republiky vyráběla a prodávala.**

Základy tuzemského automobilového průmyslu byly položeny už za dob rakousko-uherského mocnářství. První kopřivnický „kočár bez koní“ jménem Präsident vyjel na silnici na jaře 1898, první voituretta Laurin a Klement se zrodila v Mladé Boleslavi roce 1905 a jen o dva roky později vznikla v Praze společnost PAT-PAF, budoucí automobilka Praga. Těsně před první světovou válkou debutovaly i první automobily pražské značky Walter, kterou předtím proslavily motocykly a tříkolky.

Počátkem dvacátých let tvořily páteř nového průmyslového odvětví automobilky Laurin a Klement, Praga a Tatra (dříve NW), svoji pozici postupně posilovala i firma Walter. Produkci modernizovaných tříkolek Walter nakrátko obnovil pražský podnikatel Jaroslav Šibrava pod značkou Trimobil.

Novinkou desetiletí se stala na jaře 1923 představená Tatra 11, kompaktní vůz, jemuž dal konstruktér Hans Ledwinka (1878–1967) do vínku páteřový rám s centrální nosnou rourou, vpředu uložený vzduchem chlazený plochý dvouválec litrového objemu a výkyvné polonápravy nesoucí zadní poháněná kola.

Na kopřivnickou výzvu odpověděla na jaře 1924 automobilka Praga vozem klasické koncepce Piccolo s malým vodou chlazeným čtyřválcem, jehož objem během pár let

postupně vyrostl k litrové hranici. Fiaskem skončil v téže době pokus brněnské Zbrojovky o výrobu lidového vozu jménem Disk s vodou chlazeným dvoudobým čtyřválcem a třecím převodem.

V roce 1925 skončila samostatná existence automobilky Laurin a Klement, převzal ji plzeňský koncern Škoda. Během následujících tří let pak nesly mladoboleslavské automobily obě značky. Současně probíhala v Plzni výroba luxusních vozů Škoda Hispano-Suiza, velkých šestiválců podle francouzské licence. Během pěti let jich vznikla jen stovka, v limuzíně tohoto typu se od jara 1926 dával vozit i prezident Tomáš Garrigue Masaryk (1850–1937).

Brněnská Zbrojovka uvedla v sezóně 1926 na trh vůz Z 18 s litrovým dvouválcem vpředu a pohonem zadní nápravy, první sériově vyráběný československý automobil s dvoudobým motorem. Mezi automobilky se zařadila i prostějovská továrna na zemědělské stroje Wichterle a Kovářík, jejíž klasicky stavěné vozy měly pod kapotou čtyřválec OHC.

Koncem dvacátých let nabízely tuzemské automobilky širokou škálu modelů. V Mladé Boleslavi byla dokončena výstavba nových provozů na výrobu unifikované řady vozů, zejména čtyřválců Škoda 422 a 430 a šestiválců Škoda 645. Praga úspěšně prodávala litrový

čtyřválec Piccolo, majetnější klientele i šestiválce Alfa a Mignon. Vlajkovou lodí libeňské značky se stal luxusní Grand poháněný řadovým osmiválcem.

Více než polovinu kopřivnické produkce nadále tvořily dvouválce lehce modernizovaného typu T 12, úspěch měly i větší vzduchem chlazené ploché čtyřválece T 30, jen ve velmi omezených počtech se vyráběly vozy Tatra 17/31 poháněné vodou chlazeným šestiválcem OHC.

Novinkou podzimu 1929 byl lidový vůz Aero 10 HP s vpředu uloženým vodou chlazeným dvoudobým jednoválcem půllitrového objemu a pohonem zadní nápravy, u níž byla umístěna třístupňová převodovka. Vozíky třímetrové délky, nejlevnější tuzemské automobily té doby, začala letecká továrna Aero sériově vyrábět na jaře 1930, o rok později přidala i výkonnější dvouválec.

Vrcholem kopřivnické koncepce s páteřovým rámem byla v říjnu 1930 představená Tatra 80 poháněná vpředu uloženým vodou chlazeným šestilitrovým motorem V 12. Prodal se jich necelé tři desítky, zatímco šestiválců Tatra 70 stavěných na téže podvozku vzniklo čtyřikrát víc.

Dvanáctiválec postavila i firma Walter, dostal jméno Royal a šestilitrový motor V 12. V podobě kabrioletu a limuzíny byl představen v říjnu 1931 na pražském autosalonu, ale do výroby se nedostal. Zato třílitrové šestiválce značky Walter patřily k oblíbeným vozům majetných motoristů.

Senzací pražského autosalonu 1931 se stal proudnicový vůz Wikov s přezdívkou „Kapka“, první československý automobil s aerodynamickou karoserií. Vznikl jen v pěti exemplářích, prostějovskou značku však proslavil doma i za hranicemi.

Štafetu lidových dvouválců převzala v roce 1931 Tatra 57 s tradičním páteřovým rámem a vpředu uloženým vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem 1,1 l. Vůz s přezdívkou „Hadimrška“ pomohl kopřivnické továrně přestat hospodářskou krizi a stal se jednou z automobilových ikon první republiky. Ať už v původní podobě s kapotou ve tvaru žehličky, nebo v modernizovaném provedení T 57 A z roku 1935 s novou přední opatřenou maskou se dvěma sloupci šterbin. Prvním vozem s novou kopřivnickou „tváří“ byla ovšem už na jaře 1934 větší čtyřválcová Tatra 75.

V letech 1933 a 1934 se i v Československu začal prosazovat přední pohon. První s ním přišla na jaře 1933 brněnská Zbrojovka, která nabízela kompaktní typ Z 4, jehož přední kola poháněl dvoudobý dvouválec bezmála litrového objemu.

Na jaře 1934 následovala Jawa 700 s předním pohonem a napříč uloženým dvoudobým dvouválcem, stavěná podle německého vzoru DKW Meisterklasse. Janečkova zbrojovka se tak po motocyklech pustila i do automobilů.

Ve stejné době debutoval i vůz Aero 30 s dvoudobým litrovým dvouválcem uloženým podélně za přední nápravou a pohonem předních kol. Odstartoval novou éru, v níž se značka Aero ucházela o přízeň majetnější klientely. Potvrdila to o dva roky později, kdy ke „třicítce“ přibyl typ Aero 50, jehož přední kola poháněl dvoudobý dvoulitrový čtyřválec.

První československý dvoudobý čtyřválec však už od podzimu 1935 nabízela brněnská Zbrojovka, opět s předním pohonem. Čtyřválec měl jedenapůllitrový objem a vůz označení Z 5 Express. Jen se dvěma válci a sotva polovičním objemem se musel spokojit od jara 1935 vyráběný lidový vůz Z 6 zvaný „Hurvínek“, samozřejmě také s předními poháněnými koly. Stále akutnější hrozba válečného konfliktu však Zbrojovku donutila věnovat se svému hlavnímu výrobnímu programu a slibně rozjetou produkci automobilů musela v letech 1936–37 ukončit.

Výraznou změnou prošel v polovině třicátých let výrobní program značky Škoda. Novinkou sezóny 1934 byl kompaktní Popular s páteřovým rámem s centrální nosnou rourou kruhového průřezu, nezávislým zavěšením všech čtyř kol, vodou chlazeným litrovým čtyřválcem vpředu a třístupňovou převodovkou vzadu, v bloku s rozvodovkou.

Stejnou koncepci převzal i větší čtyřválec Rapid a také dvaapůllitrový šestiválec Superb uvedený na trh na jaře 1935. Ucelenou modelovou řadu doplnil na podzim 1936 největší čtyřválec jménem Favorit, zatímco objem šestiválcového motoru typu Superb postupně narostl až ke třem litrům.

Páteřový rám a nezávisle zavěšená kola dostala i kompaktní Praga Baby poháněná litrovým čtyřválcem, novinka jara 1934. V sezóně 1935 Praga nejprve představila nový typ střední třídy pojmenovaný Lady a vybavený





Aerodynamický osmiválec Tatra 77 se stal v roce 1934 senzací světového formátu

nezávislým zavěšením předních kol, na podzim 1935 pak slavila premiéru nová vlajková loď libeňské značky, luxusní šestiválcová Praga Golden, také s dělenou přední nápravou.

Senzací bez přehánění světového formátu se stala aerodynamická Tatra 77 představená počátkem března 1934 nejprve v Praze a poté na berlínském autosalonu. Konstrukci automobilu pětimetrové délky se vzduchem chlazeným třilitrovým motorem V8 za zadní nápravou vytvořil Ing. Erich Übelacker (1899–1977), odvážný projekt zaštitil Hans Ledwinka. Tatra 77 budila mimořádnou pozornost na evropských autosalonech i v zámořském tisku. Guru tuzemských motoristických novinářů Vilém Heinz pro ni v Národních listech navrhl označení „silniční aeroplán“, slovo automobil se mu zdálo být příliš fádní.

Na lehce modernizovaný typ T 77 A navázala v roce 1937 o něco kompaktnější Tatra 87 s celokovovou karosérií, nabídku aerodynamických vozů směrem dolů rozšířila čtyřválcová Tatra 97.

Poslední předválečný autosalon se v Praze uskutečnil v říjnu 1937, jeho hvězdou se stal malý vůz Jawa Minor, jehož přední kola poháněl dvoudobý dvouválec 615 cm<sup>3</sup>. Velmi pohledný Minor byl v té době nejlevnějším automobilem na tuzemském trhu.

Koncem září 1938 ukončila existenci první Československé republiky Hitlerem vynucená Mnichovská dohoda. O třetinu území okleštěné Česko-Slovensko mělo před sebou jen pět měsíců nejisté existence ukončené nacistickou okupací a nastolením Protektorátu Čechy a Morava.

Temnou historii pro tentokrát ponechme stranou, zato s příběhy a technickými údaji automobilů citovaných v předchozích řádcích, ale i desítek jiných vozů velkých i malých značek, se můžete podrobněji seznámit na následujících stránkách této knihy.

*Příjemnou četbu vám přeje Jan Tuček*

Nástavková limuzínka Tatra 11 ročníku 1923  
ještě bez znaku na kapotě





---

# V MLADÉ REPUBLICE

---

1918–1923

Československá republika vyhlášená 28. října 1918 musela v prvních letech existence překonat nemálo obtíží, i její hranice byly definitivně určeny až v létě roku 1920. V téže době se začal probouzet k životu i civilní motorismus, zatímco do té doby tuto činnost ovládala vojenská správa. Na území mladé republiky tehdy působily čtyři významné automobilky: Laurin a Klement, Praga, Tatra a Walter.

Už na přelomu července a srpna 1920 proběhla v Praze XII. Mezinárodní výstava automobilů, kterou pořádal Československý klub automobilistů a nad níž převzal záštitu prezident republiky Tomáš Garrigue Masaryk (1850–1937).

Po Paříži a Londýně se Praha stala třetí evropskou metropolí, v níž se po skončení první světové války podařilo uspořádat autosalon. Jeho návštěvníci mohli – v drtivé většině případů jen platonicky – obdivovat stovku osobních a dvě desítky užitkových vozů, převážně tuzemského původu.

V letech 1920 a 1921 se uskutečnily první – ještě neoficiální – soupisy motorových vozidel fyzicky přítomných v Československu. O jejich výsledcích informoval v dubnu 1922 časopis *Auto*, měsíčník Autoklubu Republiky československé. Pro zjednodušení zůstaneme jen u kategorie osobních vozů. Těch bylo k 30. červnu 1920 v Československu celkem 3 372, z toho 1 185 (35 %) tuzemské výroby a 2 187 (65 %) původu zahraničního.

K 31. prosinci 1921 už počet osobních automobilů vzrostl na celkových 4 484 kusů, z nichž 1 784 (40 %) neslo domácí značky a 2 700 (60 %) značky zahraniční. Údaje zveřejněné časopisem *Auto* umožňovaly zjistit i to, kolik ze zmíněných osobních vozů bylo vojenských. Koncem června 1920 to bylo 432 automobilů, ke konci roku 1921 už jen 208. V pozdější době a v oficiálních veřejně dostupných přehledech už vojenské automobily nefigurovaly.

První oficiální soupis motorových vozidel proběhl v Československu v březnu 1922, přičemž zjištěné údaje podrobně zveřejnil v roce 1923 Státní úřad statistický. Připomeňme, že součástí Československé republiky, její nejvýchodnější zemí sousedící s Polskem a Rumunskem, byla od léta 1920 Podkarpatská Rus.

**Počty osobních automobilů a motorových tříkolek zjištěné v březnu 1922:**

	Osobní auta	Tříkolky
Čechy	3 570	307
Morava	787	53
Slezsko	201	7
Slovensko	334	21
Podkarpatská Rus	36	0
<b>Československo</b>	<b>4 928</b>	<b>388</b>

Z celkového počtu 4 928 osobních vozů bylo 2 272 domácího původu, tedy 46 %. Značku Laurin a Klement neslo 1 164 automobilů, následovala Praga s 458 osobními vozy, Walter (206), předválečný liberecký RAF (146) a Tatra (114).

V kategorii tříkolek dominovala značka Walter, jejichž 191 vozidel tvořilo téměř 45 % celkového počtu. Následovaly zahraniční značky: německý Phänomobil (66 tříkolek) a rakouský Puch (34).

Krátce po rozpadu Rakousko-Uherska nebylo divu, že mezi nyní zahraničními značkami zaujímaly první pozice rakouské Austro-Daimler (232 vozů) a Puch (197). Zvláštní zmínku si zaslouží Fiat, který ve statistice figuruje dvakrát. Vozů Austro-Fiat smontovaných ve Vídni je v soupisu 185,

automobilů Fiat z mateřské továrny v Turíně pak 90. Součtem 275 vozů se tak Fiat v absolutním pořadí značek ocitl na třetí příčce, mezi Pragou a Waltrem.

Podle zemí původu bylo v soupisu z jara 1922 v čele Německo s více než tisícovkou osobních automobilů (přesně 1 078) a nejrozšířenějšími značkami Opel (163 vozů), Benz (147), Mercedes (125) a Wanderer (107).

Rakousko na druhém místě reprezentovaly 804 osobní vozy, z Francie pocházelo 255 automobilů, z nichž 47 bylo značky De Dion-Bouton, 31 Renault, 26 Darracq, 25 Peugeot, 21 Bayard a také 12 Bugatti.

Ze 159 zapsaných amerických osobních vozů vyrobil 83 Ford a 33 Studebaker, mezi 157 italskými automobily figurovaly 44 značky Itala, většinu ze stovky belgických tvořilo 82 aut Minerva.

Už ale dost statistik a raději se podívejme na historii a výrobní program tuzemských automobilek v prvních letech po vzniku republiky.

# LAURIN A KLEMENT

Pánové Václav Laurin (1865–1930) a Václav Klement (1868–1938), původními povoláními mechanik a knihkupec, založili koncem roku 1895 v Mladé Boleslavi společný podnik, v němž v roce následujícím začali vyrábět jízdní kola. V roce 1899 se zrodil první motocykl značky Laurin a Klement, na podzim 1905 první automobil, po němž záhy následovala pestrá paleta vozů s dvouválcovými a čtyřválcovými motory.

Výrazným prodejním argumentem mladoboleslavských automobilů byly – stejně jako dříve u motocyklů – četné sportovní úspěchy na domácím i zahraničním poli. Na podzim 1907 vznikl i první osmiválec značky Laurin a Klement, jenž vyvolal značný zájem na autosalonu v Paříži, zůstal však jen ve stádiu prototypu.

V létě 1907 byla mladoboleslavská firma přeměněna v akciovou společnost a v letech před první světovou válkou patřila k nejvýznamnějším strojírenským podnikům rakousko-uherského mocnářství. V roce 1912 fúzovala s libereckou automobilkou RAF (Reichenberger Automobilfabrik) a svůj výrobní program obohatila o velké čtyřválcové a šestiválcové vozy poháněné motory se šoupátkovým rozvodem Knight.

V letech 1909 až 1914 se osobní a užitkové automobily Laurin a Klement úspěšně prodávaly nejen v Rakousko-Uhersku, ale i v řadě dalších zemí, zejména v carském Rusku, kam směřovala více než třetina mladoboleslavské produkce. Během první světové války sloužily stovky osobních, nákladních a sanitních vozů Laurin a Klement v rakouské armádě.

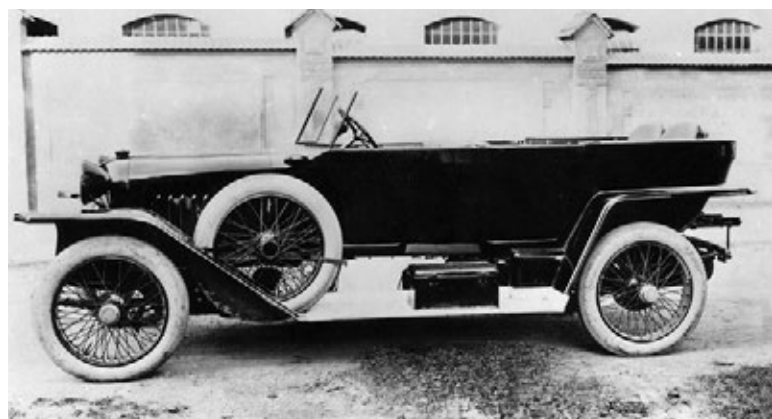
Po skončení války, rozpadu mocnářství a vzniku Československé republiky se automobilka Laurin a Klement jen s obtížemi vyrovnávala s novou situací, zejména se ztrátou lukrativních exportních trhů, ale také s rychle sílící tuzemskou konkurencí.

Ve snaze udržet krok s dobou vyvinula v roce 1922 menší čtyřválcový vůz s označením A, lidově zvaný „áčko“, jenž přišel na trh v sezóně 1923 coby Laurin a Klement 100. Do té doby dominovaly ve výrobním programu značky jen pozvolna omlazované automobily s předválečnými kořeny.

## Řada M

Prvními osobními vozy Laurin a Klement vyráběnými po první světové válce v sériích čítajících desítky kusů byly automobily řady M, přesněji modely Mf a Mh. Navazovaly na typ M představený v roce 1913, měly klasickou stavbu s obdélníkovým rámem a oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery.

Jejich vpředu uložený vodou chlazený řadový čtyřválec SV dával z objemu 4712 cm<sup>3</sup> výkon 50 k (37 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou uloženou dále od motoru, uprostřed vozu. Podvozek s rozvorem 3,20 m



Čtyřdveřový faeton Laurin a Klement typ Mh v provedení z roku 1921

vykazoval hmotnost kolem 1150 kg, hmotnost kompletního 4,5 m dlouhého šestimístního automobilu se podle provedení karoserie pohybovala mezi 1600 a 1800 kg.

Zákazník mohl volit mezi otevřenou čtyřdveřovou karoserií a několika verzemi uzavřených karoserií, s otevřeným nebo uzavřeným prostorem pro řidiče. Automobilka ovšem nabízela i samotné šasi k externímu karosování.

V zádi uložená palivová nádrž měla objem 140 l a vystačila asi na 500 km jízdy. Vozy Mf a Mh dosahovaly maximální rychlosti 80 až 90 km/h. Do roku 1923 bylo vyrobeno přes 300 těchto automobilů, jež se poté prodávaly pod novým označením Laurin a Klement 300 a 305.

### Řada S

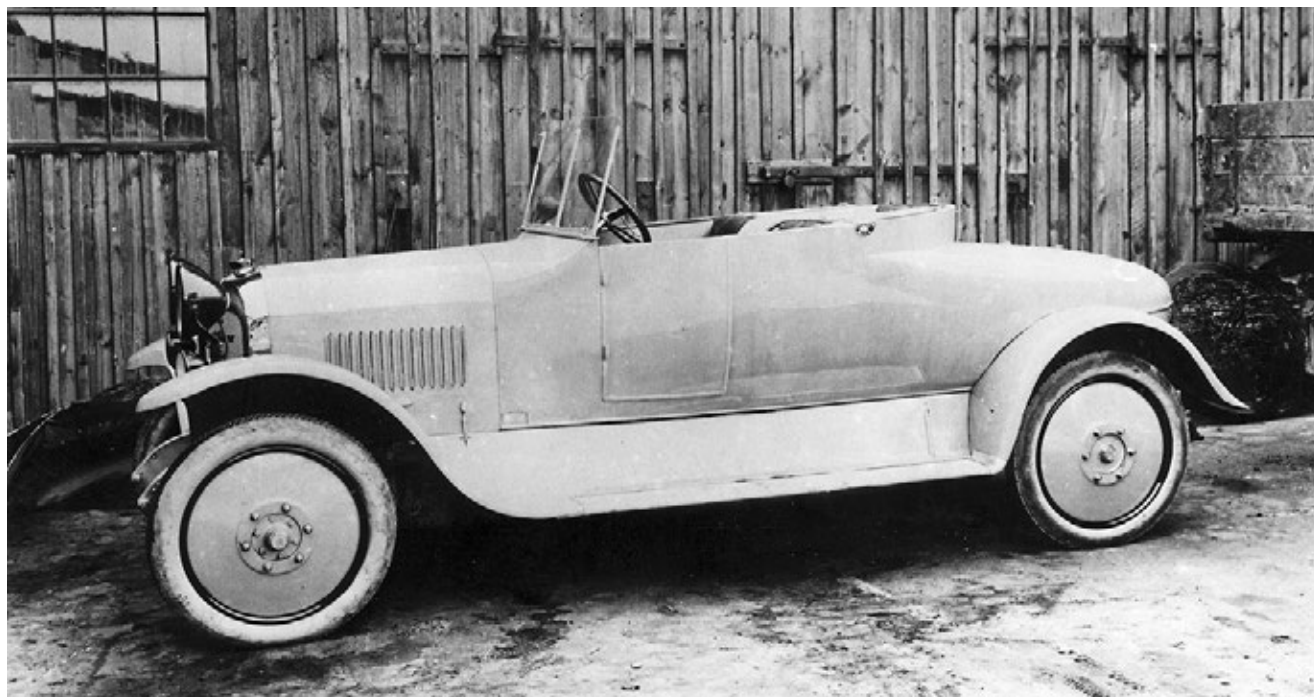
Na předválečný typ S vyráběný od roku 1911 navázal v letech 1918–1920 model Si, tradičně stavěný vůz s oběma tuhými nápravami a pohonem zadních kol. Nožní provozní brzda působila na spojovací hřídel, ruční na brzdové bubny zadních kol.

Pod kapotu dostal vodou chlazený řadový čtyřválec SV o objemu 2413 cm<sup>3</sup> a výkonu 25 k (18 kW). Čtyřstupňová převodovka tentokrát přímo navazovala na motor.

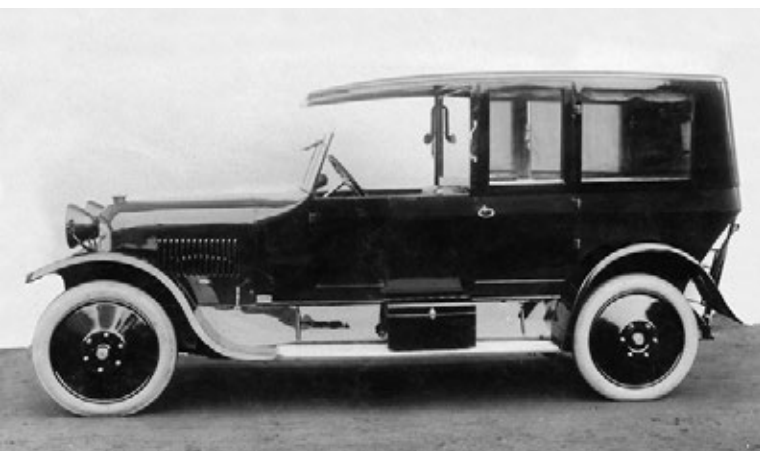
Podvozek s rozvorem 3,15 m vážil 850 kg, automobil dlouhý 4,2 m vykazoval v závislosti na použité karoserii hmotnost v rozmezí 1150 až 1300 kg. Vůz dosahoval rychlosti 65 km/h.

V letech 1918 až 1920 továrnu opustilo celkem 116 automobilů Laurin a Klement Si, v létě 1920 byl na pražském autosalonu představen lehce modernizovaný model So. Vedle čtyřmístných a šestimístných otevřených i uzavřených karoserií tradičního střihu, včetně nástavkových, automobilka nabízela atraktivní třímístný sportovní vůz So, v jehož člunovité zádi bylo jediné, ale vcelku pohodlné sedadlo.

Do roku 1923 bylo vyrobeno pět stovek automobilů Laurin a Klement So, další se prodávaly pod typovým označením 200 a 205.



Třímístný sportovní vůz Laurin a Klement typ So s oblou zádi (1921)



Šestimístná nástavková limuzína Laurin a Klement typ So ročníku 1922

V sezóně 1923 debutoval model Sp s výkonem motoru zvýšeným na 30 k (22 kW) a největší rychlostí 75 km/h. Po čtyřech desítkách automobilů Sp následovaly během let 1924–25 tři stovky vozů s novým označením Laurin a Klement 210.

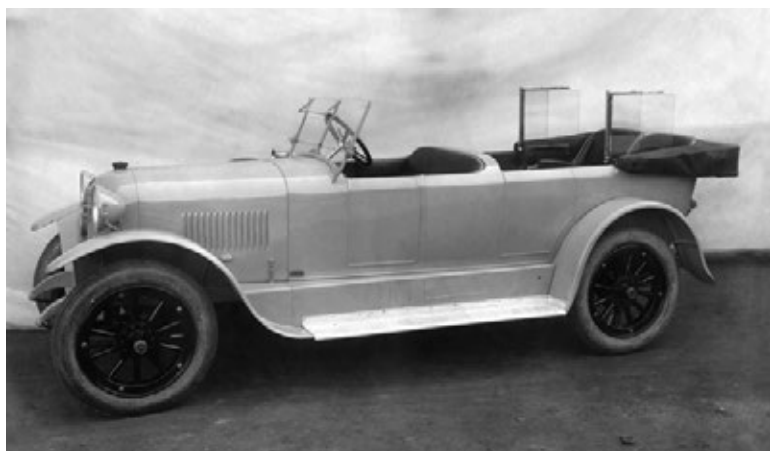
### MK a MK 6

Jen v malých počtech – každý v pěti desítkách kusů – vznikly v první polovině dvacátých let automobily Laurin a Klement MK a MK 6 poháněné motory se šoupátkovým rozvodem Knight. Oba měly klasicky stavěný podvozek s obdélníkovým rámem a tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery.

Menší typ MK s rozvorem 3,20 m a celkovou délkou 4,2 m měl pod kapotou čtyřválec 3308 cm<sup>3</sup> o výkonu 40 k (29 kW), čtyřstupňová převodovka byla uprostřed vozu. Automobil o hmotnosti 1400 až 1500 kg dosahoval největší rychlosti 80 km/h.

V sezóně 1923 byl čtyřválcový typ MK přejmenován na Laurin a Klement 400, do roku 1925 však továrna opustilo už jen několik málo exemplářů.

Velký typ MK 6 měl rozvor náprav 3,65 m a poháněl jej řadový šestiválec 4962 cm<sup>3</sup> o výkonu 60 k (44 kW). Čtyřstupňová převodovka měla své místo dále od motoru, uprostřed vozu. Robustní podvozek tohoto typu vážil



Dvojitý faeton Laurin a Klement typ Sp byl novinkou sezóny 1923

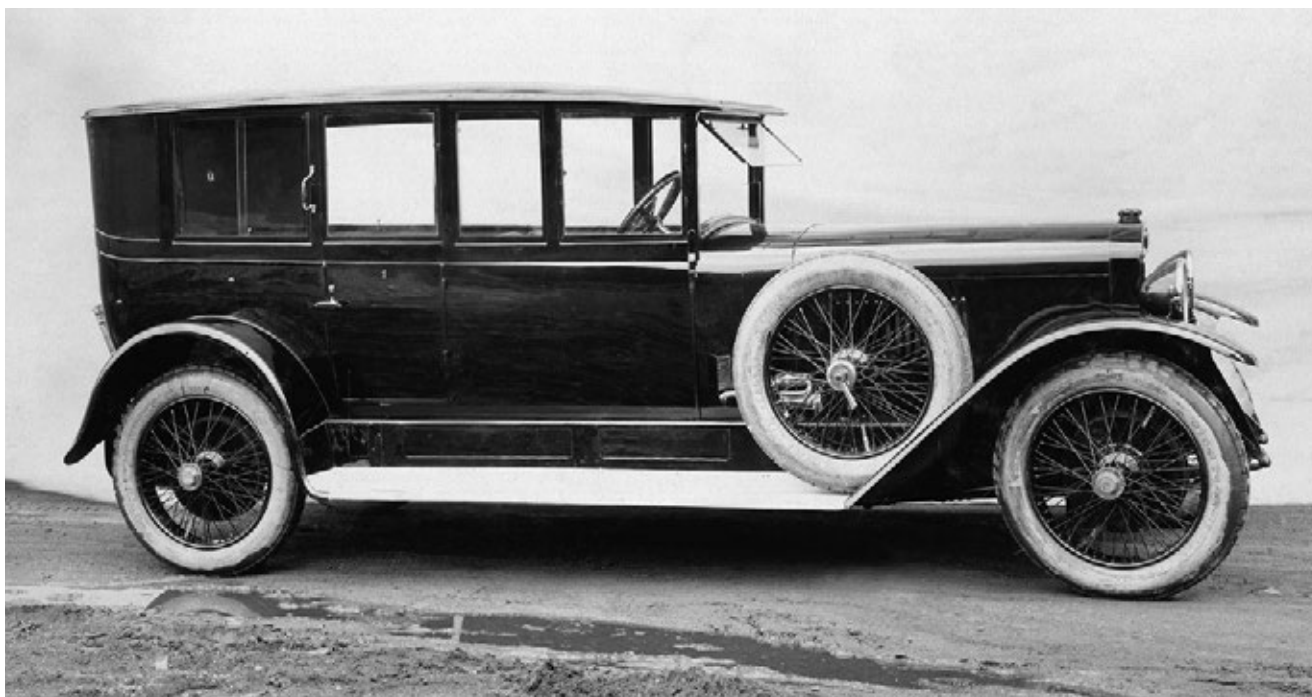
1300 kg, hmotnost automobilů MK 6 opatřovaných otevřenými i uzavřenými karoseriemi až pětimetrové délky se blížila k hranici dvou tun.

Vozy MK 6 dokázaly vyvinout rychlost až 100 km/h a zasloužily si tedy montáž velkých bubnových brzd na všechna čtyři kola.

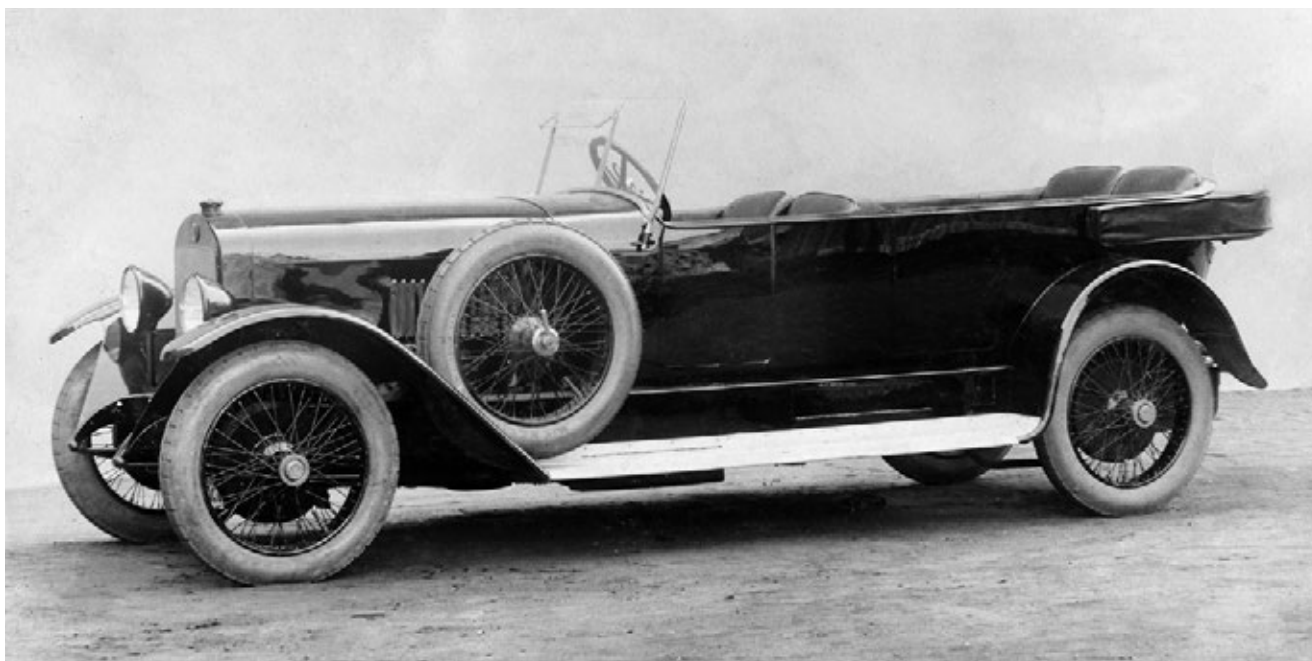
Od roku 1923 byl MK 6 nahrazen vozy s typovým označením Laurin a Klement 445 a 450, které se odlišovaly převodovkou umístěnou v bloku se šoupátkovým šestiválcem.



Faeton Laurin a Klement MK se šoupátkovým čtyřválcem 3,31 (1920)



Limuzína Laurin a Klement MK 6 vybavená šoupátkovým šestiválcem



Faeton Laurin a Klement 450 se šoupátkovým šestiválcem 4,96





Prototyp Laurin a Klement A vyráběný od roku 1923 jako typ 100



Čtyřmístný sportovní vůz Laurin a Klement 105 s člunovitou karoserií

## Řada 100

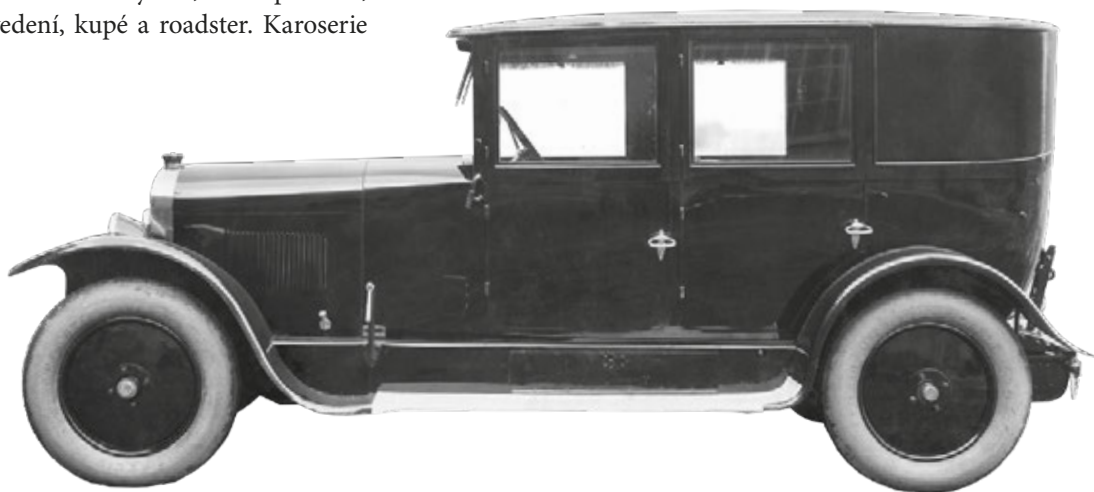
Novinkou sezóny 1923 byl vůz Laurin a Klement 100, opět tradiční konstrukce se žebřinovým rámem a oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery. Pod kapotu dostal vodou chlazený řadový čtyřválec SV o objemu 1791 cm<sup>3</sup> a výkonu 20 k (15 kW), čtyřstupňová převodovka byla v bloku s motorem.

Podvozek s rozvorem náprav 2,95 m vážil 620 kg, palivová nádrž o objemu 60 l byla za zadní nápravou. Nožní brzda působila na hnací hřídel, ruční na zadní kola.

Základ nabídky tvořil čtyřmístný otevřený faeton, zákazník ovšem mohl zvolit i uzavřený vůz, ať už v pevném, nebo nástavkovém provedení, kupé a roadster. Karoserie

byly nadále smíšené stavby s dřevěnou kostrou a povrchovými panely z ocelového plechu. Kompletní 4,2 m dlouhé automobily řady 100 vykazovaly hmotnost kolem 900 až 950 kg a dosahovaly největší rychlosti 70 km/h.

Po vyrobení první stokusové série odstartovala ještě v roce 1923 další s novým typovým označením Laurin a Klement 105. Vedle osobních vozů automobilka nabízela i lehké užitkové verze této řady, včetně kombinované karoserie, jež umožňovala proměnit faeton ve valníček a naopak.



Čtyřdveřová limuzína Laurin a Klement 105 na superbalonech (1923)

# PRAGA

Historie velmi úspěšné pražské automobilky začala poněkud rozpačitě. Koncem března 1907 byla založena společnost Pražská automobilní továrna resp. Prager Automobil Fabrik se zkratkou PAT-PAF, do níž základní kapitál v poměru 50 : 50 % vložily Strojírna Fr. Ringhoffer a První českomoravská továrna na stroje.

Během let 1907 a 1908 bylo postupně smontováno jen několik automobilů – zejména vozů francouzské značky Charron. Po četných neshodách se baron Ringhoffer rozhodl z podniku vystoupit a počátkem roku 1909 se jediným vlastníkem teprve se rodící automobilky PAT-PAF stala První českomoravská.

V roce 1909 se poprvé objevila nově vytvořená značka Praga. V roce 1911 se stal hlavním konstruktérem mladé pražské automobilky Ing. František Kec, který předtím pracoval u firmy Laurin a Klement.

Díky němu Praga uspěla v soutěži na subvencovanou zakázku vojenských autovlaků, tedy nákladních vozů s vlekem o celkové nosnosti 5 t, ve stejné době uvedla na trh nový osobní čtyřválec jménem Mignon.

V sezóně 1912 následoval velký čtyřválec Grand, který v sezónách 1912 a 1913 vybojoval pro značku Praga cenné úspěchy v prestižní Alpské jízdě, o nichž rozsáhle referoval rakouský i zahraniční tisk.

V létě 1914 dosáhla výroba automobilů Praga (osobních i nákladních) souhrnného čísla 500, během prvních dvou válečných let pak následovala tisícovka dalších vozů. Ve vídeňském tisku se objevovaly inzeráty se skupinovými snímky aut Praga dodaných rakouské armádě a sloganem „Prověřeny ve válce, dvojnásob spolehlivé v míru“.

V prvních poválečných letech disponovala Praga nejlepším výrobním zařízením mezi tuzemskými automobilkami a také činnou konstrukční kanceláří, byť dosti konzervativního smýšlení.

Na volání motoristických kruhů i tisku po „lidovém voze“ Praga odpověděla na jaře 1923 kompaktním čtyřválcem Alfa. Tváří v tvář nové dvouválcové konkurenci z Kopřivnice musela pražská automobilka už v roce následujícím udělat ještě odvážnější krok do třídy vozů dostupných širším vrstvám zákazníků.

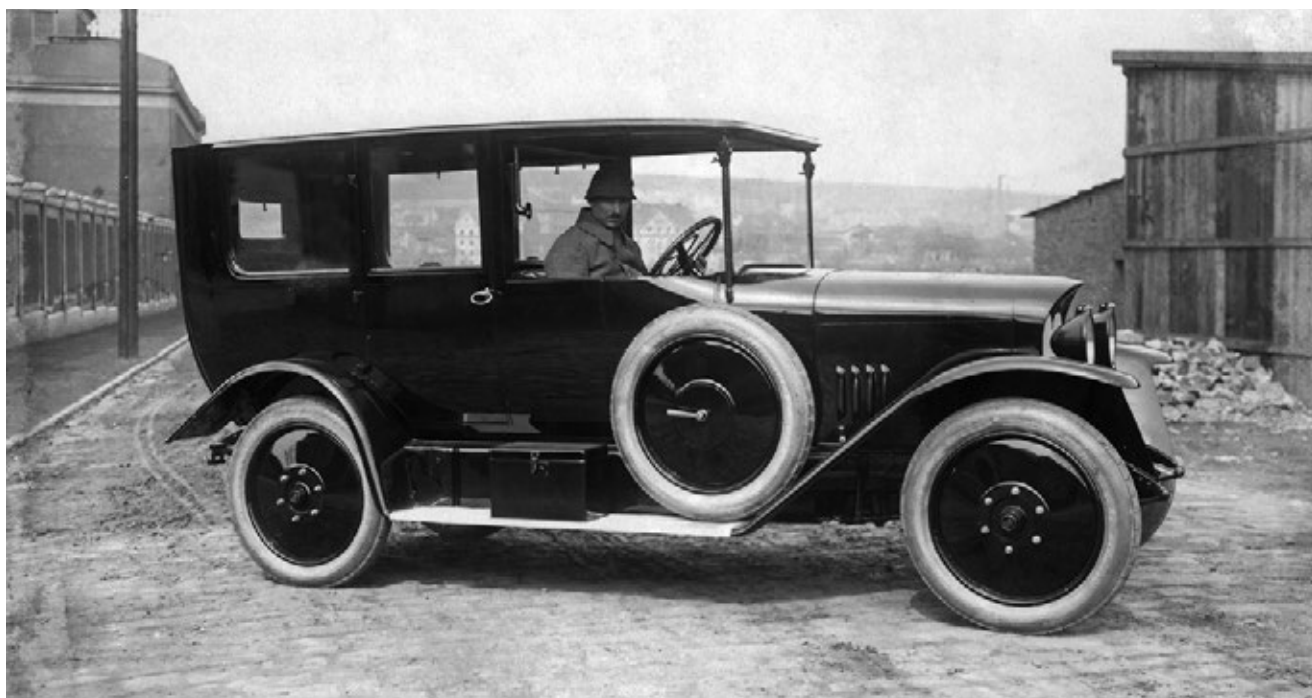
## Mignon

Jméno Mignon se poprvé objevilo v nabídce automobilky Praga v roce 1911. Klasicky stavěné vozy tohoto typu se v nevelkých sériích (30 až 50 kusů ročně) vyráběly i během první světové války. V roce 1920 byl uveden na trh lehce modernizovaný Mignon vyráběný ve stokusové sérii.

Poháněl jej vodou chlazený řadový čtyřválec SV o objemu 2296 cm<sup>3</sup> a výkonu 30 k (22 kW), na který navazovala čtyřstupňová převodovka. Motor byl vybaven elektrickým spouštěčem ovládaným tlačítkem na palubní desce, vůz dostal i zdokonalenou elektrickou soustavu Bosch.



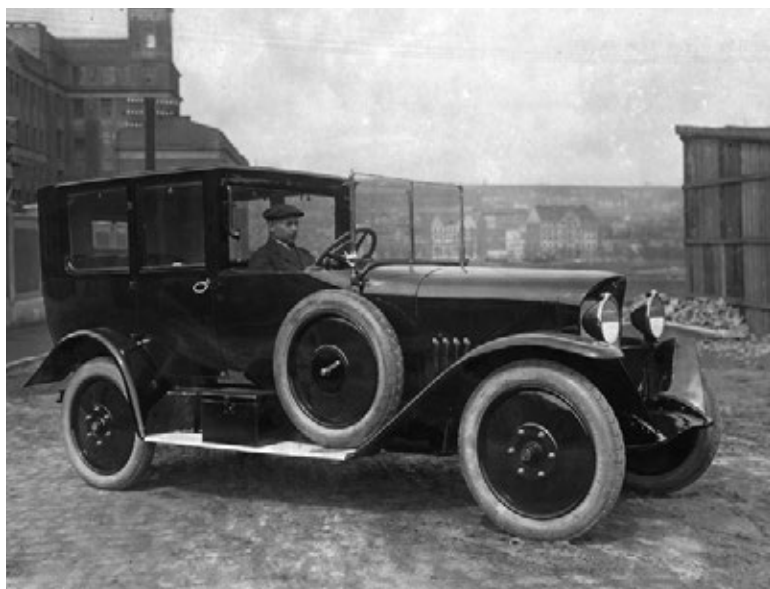
Dámská jízda: otevřený automobil Praga Mignon na snímku z roku 1922



Limuzína Praga Mignon ročníku 1922 s typickým „zobákem“ na chladiči



Další ze série reklamních snímků faetonu Mignon s dámami z roku 1922



Elegantní šoférské kupé Praga Mignon z roku 1923 bez střechy nad řidičem

Obě tuhé nápravy byly odpruženy podélnými listovými pery, podvozek s rozvorem 3,0 m vážil 840 kg. Za zadní nápravou uložená palivová nádrž měla objem 75 l, benzin k motoru dopravoval nasávač vlastní konstrukce Praga.

Na robustní šasi se montovaly převážně šestimístné 4,5 m dlouhé otevřené i uzavřené karoserie, několik desítek podvozků tohoto typu posloužilo ke stavbě automobilních drožek, na dalších vznikly prostorné sanitní vozy.

Praga Mignon ročníku 1920 vykazovala hmotnost kolem 1450 kg, jezdila největší rychlostí 75 km/h a spotřebovala 13 až 15 l benzínu na 100 km.

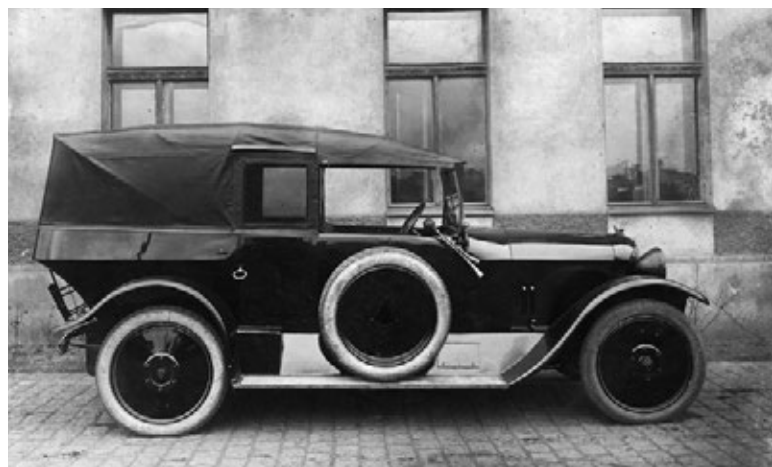
## Grand

Velký čtyřválcový typ Grand představený v roce 1912 Praga vyráběla i v letech první světové války pro rakouskou armádu. Ve válečném roce 1917 dosáhla produkce tohoto automobilu rekordní výše přes 200 kusů.

V nové republice se výroba vozů Grand začala rozvíjet v roce 1919, větší série pak v roce následujícím. Od svých předchůdců se poválečné vozy – stejně jako Mignon – lišily nově tvarovanou přídílí tzv. nehtového tvaru, s výběžkem nad chladičem. Ten měl lépe usměrňovat proudění vzduchu k chladiči.



Faeton Praga Grand s poněkud obskurní ochranou proti nepohodě (1920)



Praga Grand opatřená plátěnou střechou, tentokrát s bočními okénky

Klasicky stavěný Grand s robustním obdélníkovým rámem a oběma tuhými nápravami s podélnými listovými pery byl vybaven vodou chlazeným řadovým čtyřválcem SV, který dával z objemu 3824 cm<sup>3</sup> výkon 53 k (39 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou ovládanou řadicí pákou uvnitř karoserie. Součástí elektrické výbavy vozu byl i spouštěč motoru.

Nožní provozní brzda byla převodová, působila na spojovací hřídel, ruční brzdila zadní kola.

Podvozek typu Grand s rozvorem 3,30 m a rozchodem kol 1,40 m vykazoval hmotnost 1130 kg, karosovaný otevřený vůz vážil kolem 1900 kg, uzavřený až 2150 kg. Grand dokázal vyvinout rychlost 100 km/h a běžně spotřeboval 20 až 25 l benzínu na 100 km. Tomu odpovídala palivová nádrž o objemu 105 l uložená za zadní nápravou.

Vozy Praga Grand byly určeny pro nejvyšší společenské vrstvy, vyráběly se v několika karosářských provedeních, zejména jako otevřené šestimístné faetony, šoféřská kupé s otevřeným prostorem pro řidiče a spolujezde vpředu a uzavřenou kabinou pro cestující vzadu, ale také jako limuzíny se šesti bočními okny podle francouzského vzoru „conduite intérieure“.

Od jara 1919 se nechával vozit automobily Praga Grand i první prezident Československé republiky Tomáš Garrigue Masaryk. Připomeňme, že libeňskou automo-