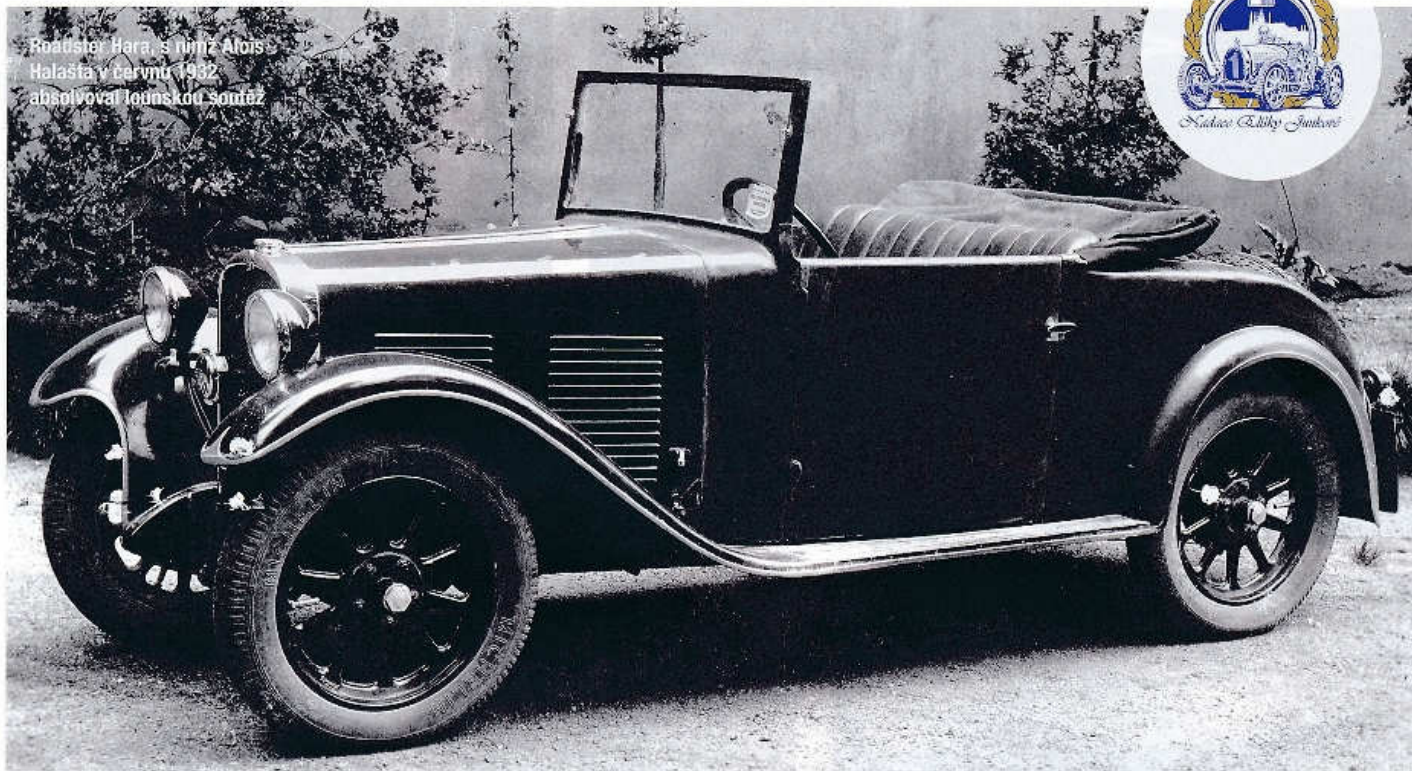




Raduša Hara s jinými Alois Halasťou v červnu 1932 absolvoval ľudskú súťaž



AUTOMOBILY Z RAKOVNÍKA

Počátkem dvacátých a třicátých let došlo v Rakovníku ke dvěma pokusům o výrobu lidových automobilů. Oba skončily nezdarem a téměř upadly v zapomnění.

JAN TUČEK

Foto: archiv autora

První pokus podnikl na jaře 1921 Bohumil Pánek, zástupce značky Laurin a Klement v Rakovníku. Dva vozy z Pánkovy dílny se v polovině srpna 1921 objevily na startu závodu malých automobilů, který se jel na 78 km dlouhé trati, jež vedla z Karlových Varů přes Mariánské Lázně do Františkových Lázní.

V dobovém českém tisku nesly lehké rakovnické vozy pojmenování Sfinx, německy psané noviny a časopisy pro ně používaly označení Sphinx. V tuzemské literatuře se dlouhá desetiletí vyskytoval pouze pojem „cyclecar Pánek“, o němž se psalo v jednotném čísle. Ve skutečnosti však vznikly nejméně dva exempláře a měly své vlastní, již citované jméno.

S jedním z nich vyhrál Josef Bauer z Rakovníka výše uvedený závod malých vozů s motory do 1100 cm³, s druhým musel jezdec Hellmer v témže závodě pro poruchu vzdát.

Zajímavostí je, že méně úspěšný vůz Sfinx do závodu přihlásil Paul Münz z Rakovníka, sám však jel hlavní závod „dospělých“ automobilů, pořádaný téhož dne na 108,5 km

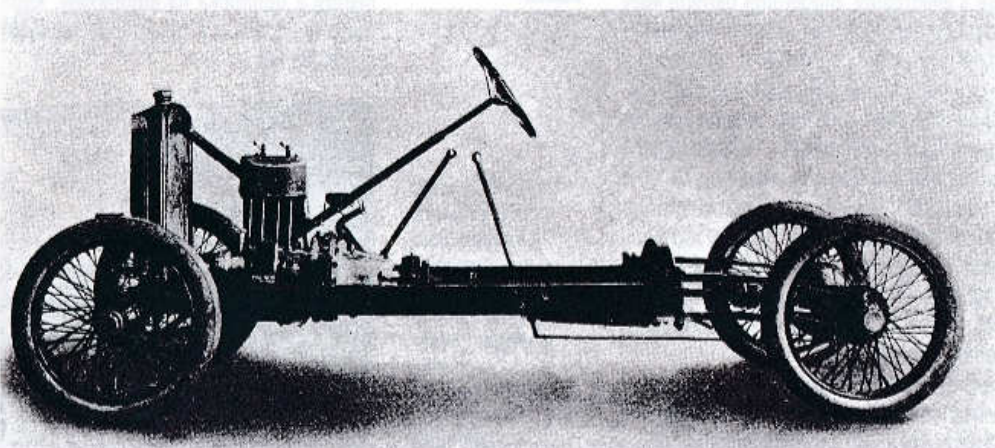
dlouhé trati z Karlových Varů do Mariánských Lázní a zpět. Ve třídě třílitrových vozů Münz obsadil druhé místo, první vybojoval Bohumil Pánek, přičemž oba jeli s automobily Laurin a Klement typu So. V září 1921 otiskl pražský měsíčník Auto snímky podvozku a karosovaného vozu firmy Pánek, přesněji exempláře, s nímž Josef Bauer triumfoval v srpnovém lázeňském závodě malých automobilů a získal cenu, již vypsala českolipský Nordböhmischer Kraftfahrerbund. Bauer dosáhl průměrné rychlosti bezmála 43 km/h, vůz byl tedy schopný uhánět přes 60 km/h.

Snímek podvozku cyclecaru Bohumila Pánka otiskl v září 1921 časopis Auto

Počátkem října pak vídeňský týdeník AAZ (Allgemeine Automobil Zeitung) uveřejnil fotografii druhého vozu – označeného jako Sphinx 12 PS – ze startu výše uvedeného klání.

Shodou okolností ve stejný den, tedy v neděli 2. října 1921, absolvoval Bohumil Pánek s vozem Sfinx alias Sphinx závod do vrchu Ecce Homo u Šternberka na Moravě. Ve třídě lehkých vozů s motorem o objemu do 1100 cm³ skončil pátý.

Základ dvoumístného kompaktního automobilu Sfinx tvořil obdélníkový rám z ocelových profilů, který končil za sedadly řidi-





Sfinx na startu závodu Karlovy Vary – Františkovy Lázně v polovině srpna 1921

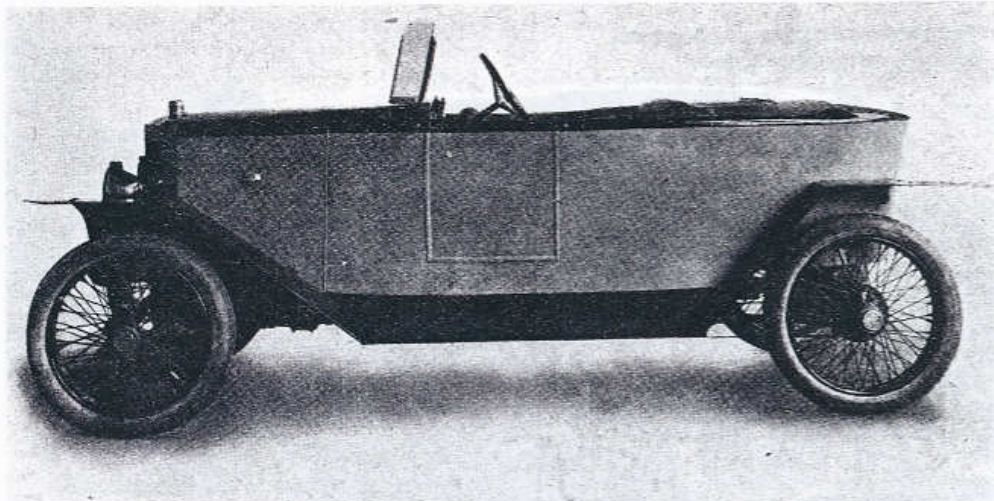
če a spolujezdce. Navazovaly na něj dva páry nad sebou umístěných podélných čtvrteliptických listových per, jež nesly poháněnou tuhou zadní nápravu. Přední tuhá náprava byla odpružena příčným půlelptickým listovým perem.

Pohon obstarával podélně za přední nápravou uložený vodou chlazený stojatý řadový dvouválec asi litrového objemu. Na motor navazovala spojka a patrně třístupňová převodovka. Točivý moment k zadní nápravě přenášel spojovací hřídel. Mechanicky ovládané bubnové brzdy byly jen na zadních kolech.

Dvoustupňová otevřená karoserie byla opatřena hranatými blatníky a šípovitou maskou chladiče, v člunovité zádi prvního exempláře byl nevelký prostor pro zavazadla. Druhý vůz měl lehce vykrojené boky karoserie a byl opatřen lehkou plátěnou střechou.

Bohumil Pánek se svou snahou vyrábět lidové automobily neuspěl a v roce 1922 musel ve finanční tísní rakovnickou dílnu prodat akciové společnosti Stadion, jež v ní v říjnu téhož roku zahájila výrobu jízdních kol.

Druhý pokus o výrobu automobilů v Rakovnicku podnikl v letech 1932 a 1933



Svému malému vozu s dvouválcovým motorem dal Bohumil Pánek jméno Sfinx

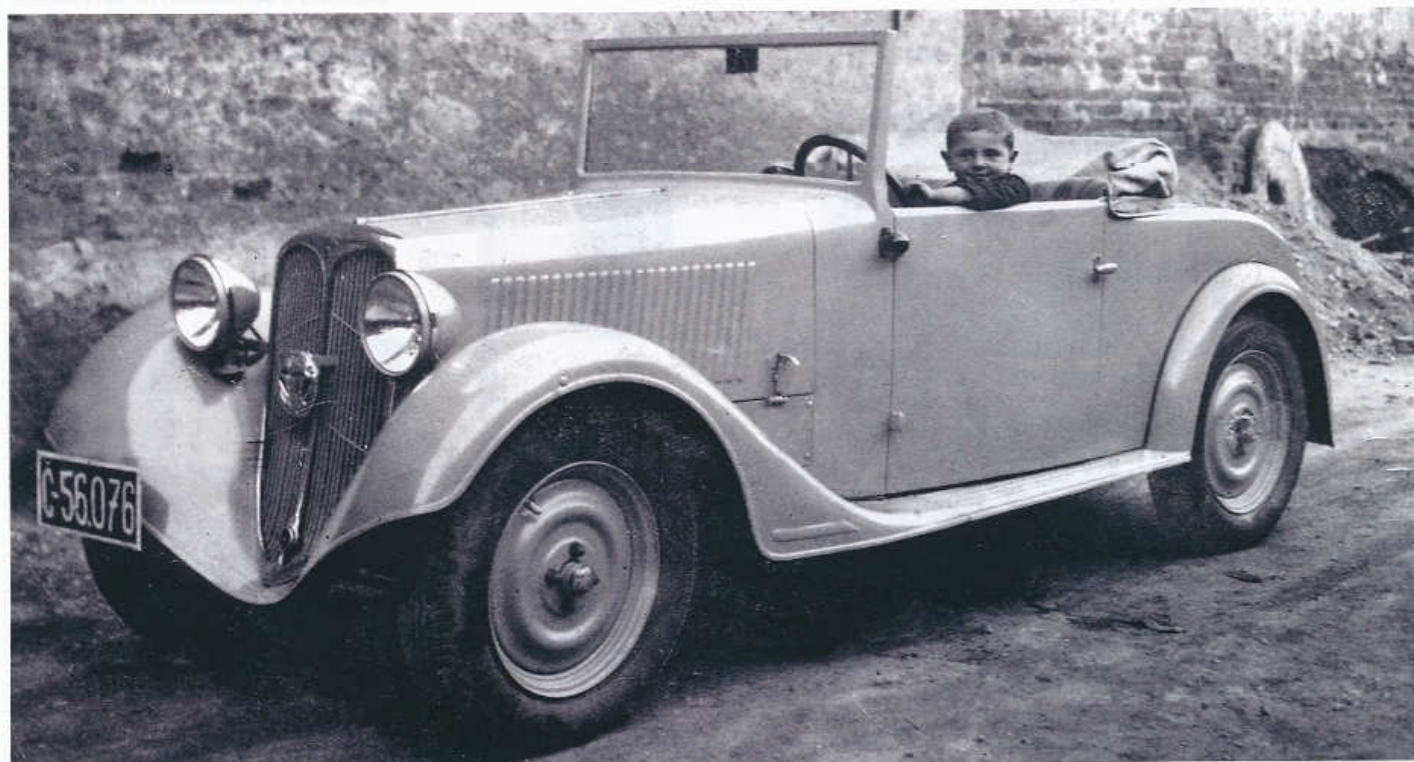


První automobil Hara ještě bez kapoty a s provizorním chladičem z vozu Amilcar

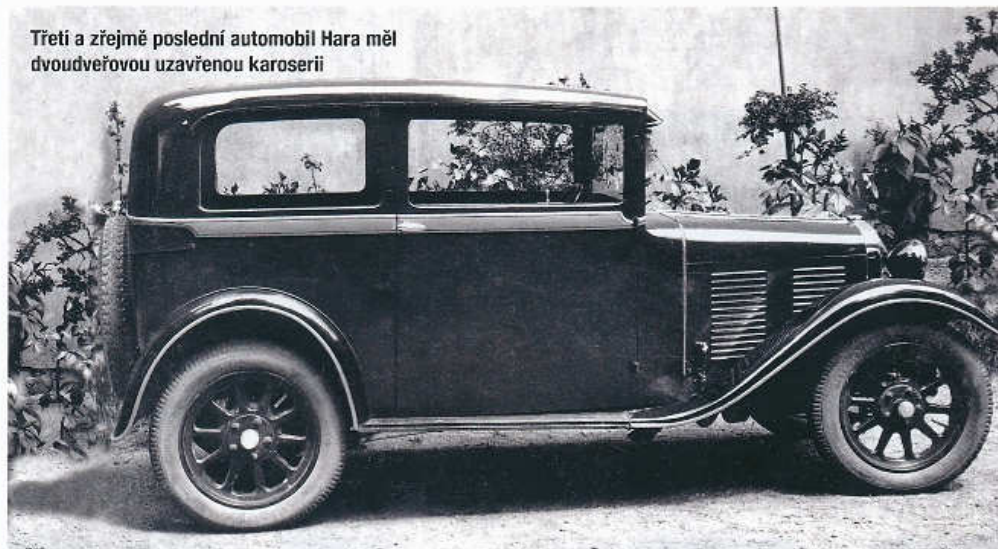
Patrně v roce 1934 dostal první vůz Hara moderněji tvarovanou příď karoserie

Alois Halašta (1884 – 1939), v jehož strojírně už od dvacátých let vznikaly postřikovače Rakonea na ochranu chmelnic, vinic a sadů před škůdci. Koncem dvacátých let Halašta provozoval i autodílnu, figuroval mezi čtrnácti tuzemskými zástupci amerických automobilů Overland Whippet a v průvodci Autoklubu Republiky česko-

slovenské z léta 1930 byl uveden i jako provozovatel garáží a prodejce benzínu, olejů a automobilového příslušenství. O druhé červnové neděli roku 1932 se v okolí Loun jel třetí ročník automobilové a motocyklové soutěže. Mezi čtyřmi desítkami startujících vozů se objevil i kompaktní dvoustupňový roadster značky Hara



Třetí a zřejmě poslední automobil Hara měl dvoudveřovou uzavřenou karoserii



(zkratka jmen Halašta a Rakovnick), s nímž Alois Halašta spolu se synem Josefem absolvovali 430 km dlouhou lounskou soutěž bez trestných bodů.

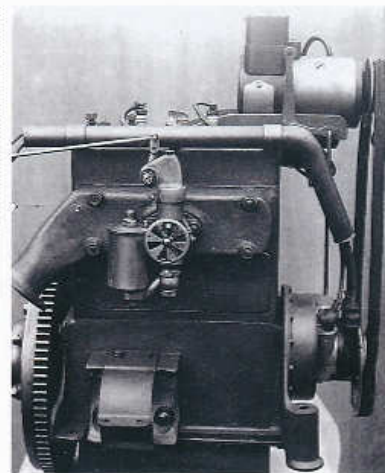
Z dobových pramenů vyplývá, že jeli s druhým zhotoveným vozem Hara.

První prototyp předtím zkoušeli s neúplnou karoserií bez kapoty a s jen nouzovými předními blatníky, zato s chladičem převzatým z francouzského vozu Amilcar i s nápisem. Později, patrně v roce 1934, prototyp opatřili moderněji tvarovanou předí s oblými blatníky a maskou odpovídající tehdejší módě. Nadále si zachoval plechové disky kol připevněné čtyřmi šrouby.

V období 1932 – 1933 se zrodil i třetí a nejspíš poslední automobil Hara se čtyřmístnou dvoudveřovou uzavřenou karoserií. Stejně jako oba otevřené vozy Hara měl i tudor dveře zavěšené vpředu a řízení s volantem vlevo. Jezdil na desetipaprskových ocelových kolech připevněných pěti šrouby a obutých do pneumatik Michelin rozměru 11 x 45.



Decentně tvarovaná předí tudoru, všechny tři automobily Hara měly volant vlevo



Vodou chlazený čtyřdobý řadový dvouválec vozů Hara měl objem 748 cm³

Automobily Hara měly klasickou koncepci s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Byly vybaveny vodou chlazeným čtyřdobým řadovým dvouválcem o objemu 748 cm³, na který navazovala zřejmě třístupňová převodovka. Další technické údaje se zatím nepodařilo dohledat.

Víme jen, že po neúspěšné snaze o výrobu vlastních vozů pokračoval Alois Halašta v produkci postříkovačů a provozoval servis automobilů Škoda. Sám jezdil otevřeným vozem Aero 30 se zakrytými zadními koly, za nímž tahal vlek na přepravu postříkovačů i materiálu potřebného k jejich výrobě. Prvním majitelem Halaštiny poněkud neobvykle vyhlížející „třičítky“ byl údajně syn prezidenta republiky Jan Masaryk.

Alois Halašta podlehl dlouhé těžké nemoci 6. listopadu 1939 ve věku pětapadesáti let. Jeho syn Josef patřil na přelomu čtyřicátých a padesátých let k nejlepším tuzemským automobilovým závodníkům, jezdil s předválečnými vozy značky Bugatti. ■

Aero 30 a postříkovač na vleku; vpravo Alois Halašta, v autě jeho syn Josef (1937)

