



TŘÍKOLKY I AUTOMOBILY



JAN TUČEK | Foto: archiv autora

V květnu 1920 převzal Jaroslav Šibrava výrobu tříkolek Walter a od roku 1921 je nabízel ve zdokonalené podobě s označením Trimobil. V dubnu 1924 představil i čtyřkolový automobil Šibrava 4/14 HP.

Jaroslav Šibrava (1876 – 1961), majitel autodílny ve Vltavské ulici v Praze-Holešovicích, zpočátku doprodával poslední čtyřmístné tříkolky Walter C 4 v původní podobě a od jara 1921 je postupně nahrazoval novými modely Trimobil.

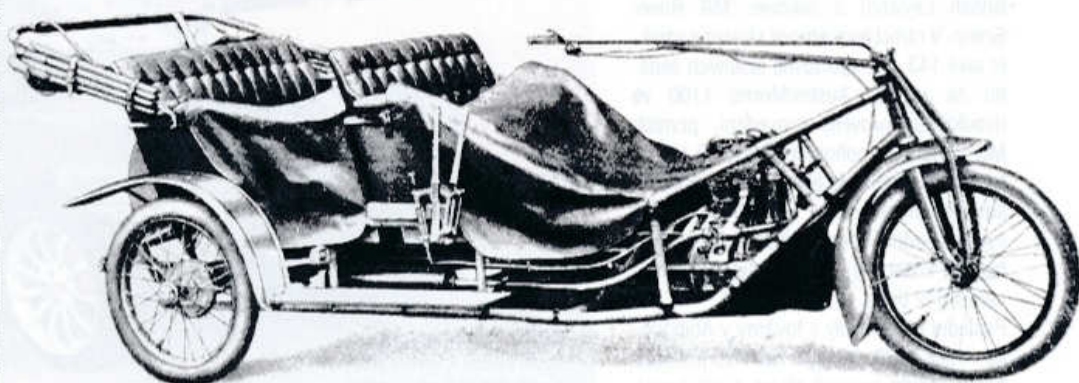
Ty dostaly odpružení předního kola nadále ovládaného řídicí tyčí, dvoustupňová převodovka byla doplněna o zpátečku. Zachovaly si prostorový rám z ocelových trubek, na který byla připevněna karoserie zhotovená ze dřeva a hliníkového plechu. „Trimobil jest tříkolový automobil vyhovující všem požadavkům dnešní doby,“ hlásal prospekt. Pohon obstarával osvědčený vzduchem chlazený čtyřdobý dvouválec do V o objemu 1248 cm³ a výkonu 10 k (7,5 kW), uložený v rámu za předním kolem. Dvouválec měl oběžné mazání s čerpadlem a olejovou nádrží o objemu 6 l, do chodu se uváděl pákou na levém boku.

Na motor navazovala převodovka, točivý moment k tuhé zadní nápravě opatřené di-



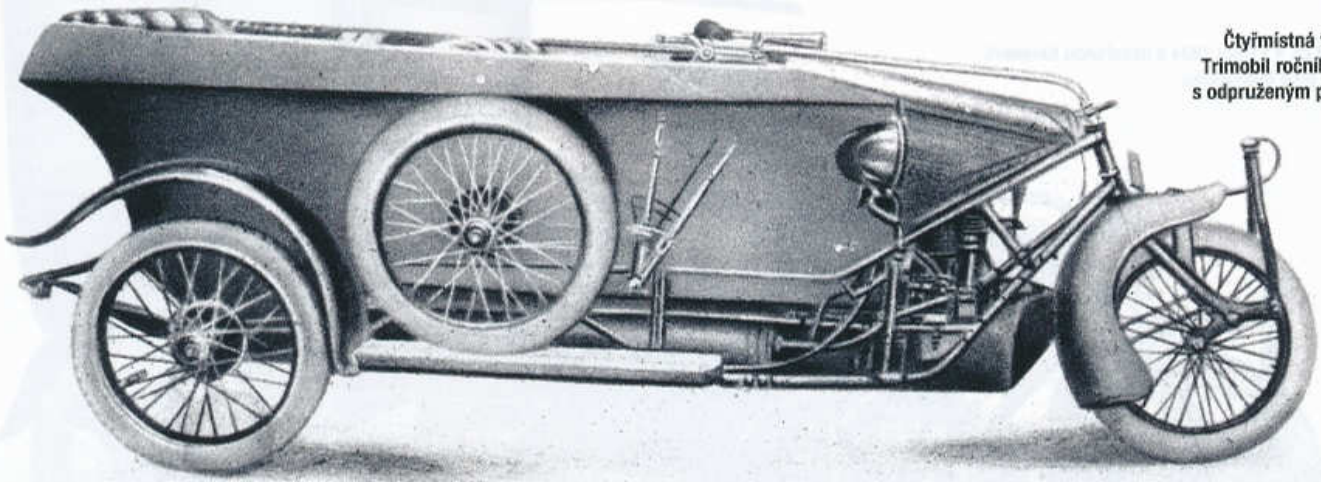
ferenciálem přenášel spojovací hřídel. Odpružení zadní nápravy obstarávala podélná půleliptická listová pera. Bubnové brzdy na zadních kolech měly mechanické ovládání ruční pákou nebo pedálem. Drátová kola měla rozměr 710 x 90. V letech 1921 a 1922 tvořil základ nabídky čtyřmístný

otevřený model, jenž měl na levé straně dvoje dvířka, zatímco na pravém boku žádná. Sedadla široká 1000 mm byla potažena kůží. Při rozvoru 2650 mm a rozchodu zadních kol 1200 mm byl dlouhý 3615 mm, široký 1434 mm a vysoký 1200 mm. Podle výrobce se Trimobil mohl pohybovat rych-



V sezóně 1921 nabízel Jaroslav Šibrava i čtyřmístné tříkolky Walter C 4

Čtyřmístná tříkolka
Trimobil ročníku 1921
s odpruženým předním
kolem



Dvourámcová tříkolka Trimobil E2 s poznávací značkou mělnického okresu

lostí 5 až 65 km/h a průměrně spotřeboval 6 l benzínu na 100 km. Jeho palivová nádrž měla objem 35 l.

V sezóně 1922 už vedle čtyřmístné tříkolky existoval i dvourámcový model s jedněmi dvířky na levém boku a od něj odvozená skříňová dodávka, jež mohla přepravovat 300 kg nákladu. Její největší rychlost však nepřevyšovala 45 km/h.

Dodací lhůta tříkolek Trimobil byla šest týdnů od závazné objednávky, kterou musel zákazník potvrdit zálohou ve výši polo-

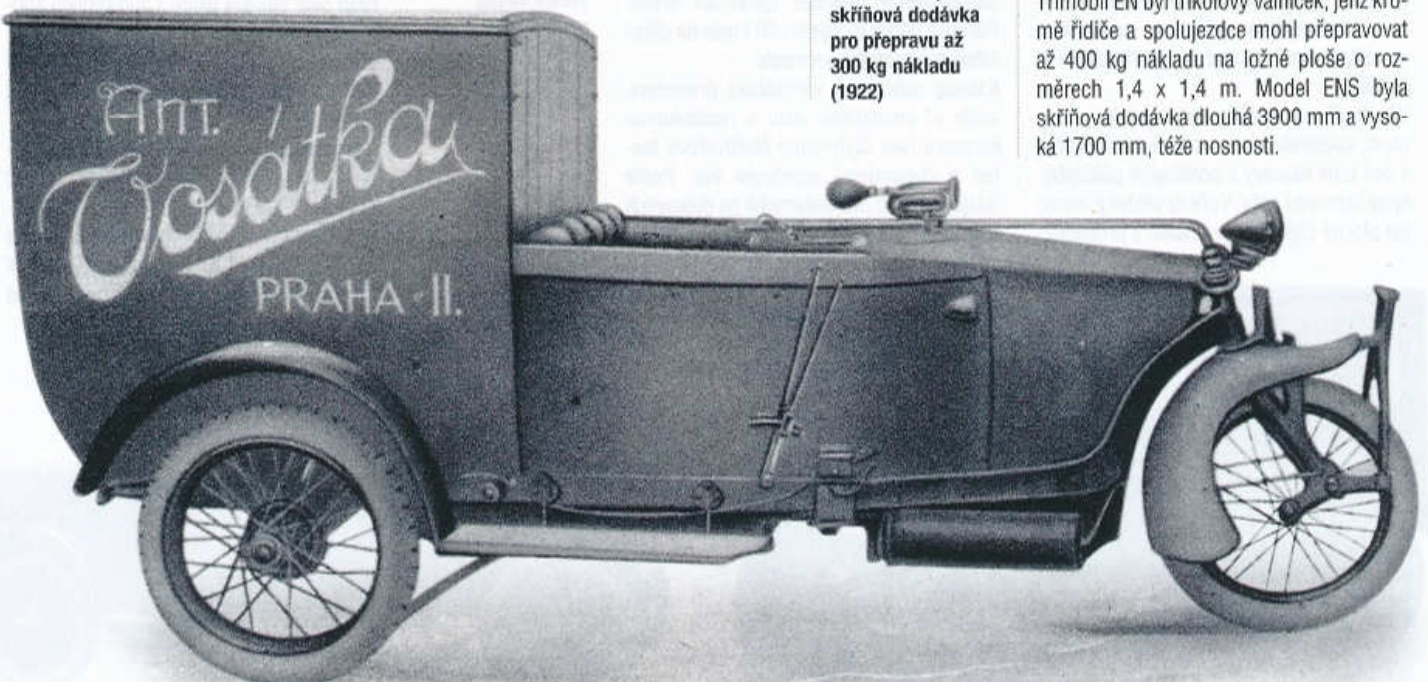
viny kupní ceny. Zbytek pak doplácel při převzetí vozidla. Tříkolky vznikaly po jednotlivých kusech, Jaroslav Šibrava si až v září 1922 podal žádost o živnostenský list na „živnost výroby motorových vozidel po továrnicku“. Magistrát hlavního města Prahy mu jej vydal 10. ledna 1923.

Na přelomu dubna a května 1923 vystavovala firma Šibrava na pražském autosalonu čtyři různé tříkolky Trimobil: čtyřmístný model se dvěma ochrannými skly před cestujícími vpředu i vzadu, šoféřské kupé s uza-

vřenou zadní částí karoserie, jež mělo jako jediné řízení volantem, dvousedadlový sportovní model a valníček s otevřenou korbou. Tříkolky Trimobil z let 1923 a 1924 měly nadále rozvor 2650 mm a rozchod zadních kol 1200 mm. Čtyřmístný otevřený model E4, prezentovaný jako „ideální vozidlo rodinné“, byl dlouhý 3850 mm, široký 1450 mm a vysoký 1200 mm. Verze EK 4 s odnímatelnou uzavřenou zadní částí karoserie měřila do délky 3900 mm a do výšky 1700 mm. Toto provedení Šibrava nabízel i jako autodrožku.

Trimobil EN byl tříkolový valníček, jenž kromě řidiče a spolujezdce mohli přepravovat až 400 kg nákladu na ložné ploše o rozměrech 1,4 x 1,4 m. Model ENS byla skříňová dodávka dlouhá 3900 mm a vysoká 1700 mm, téže nosnosti.

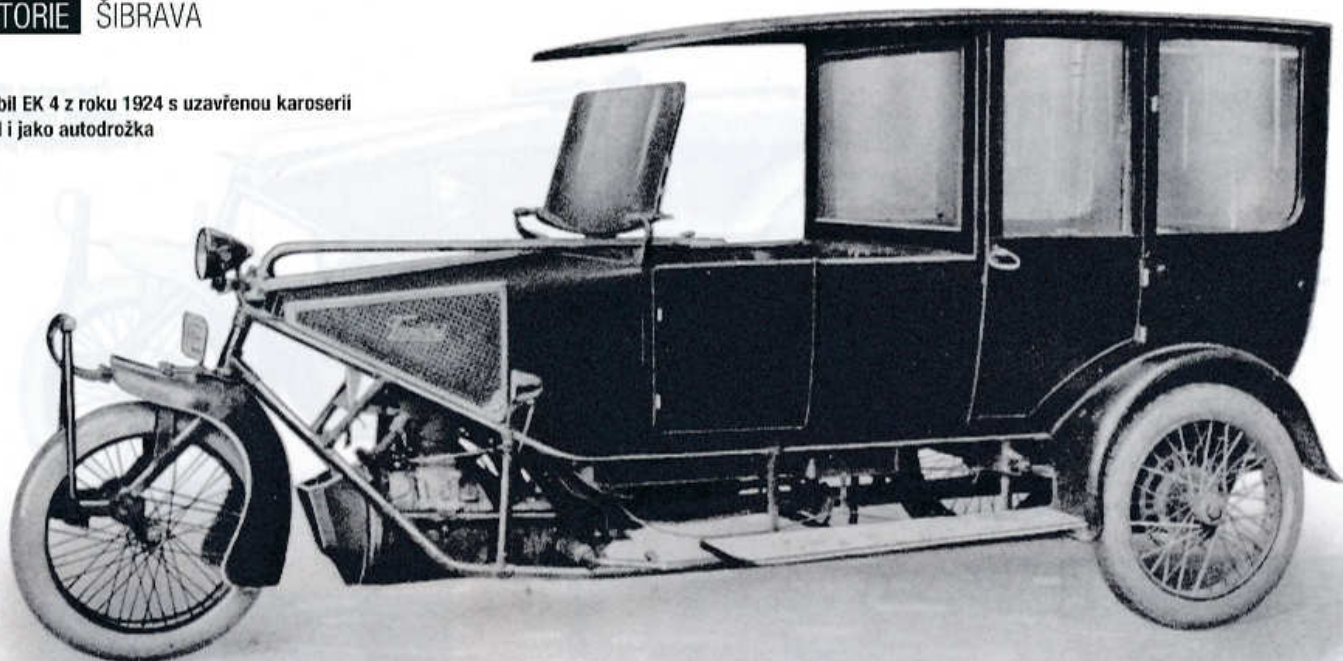
Trimobil coby
skříňová dodávka
pro přepravu až
300 kg nákladu
(1922)



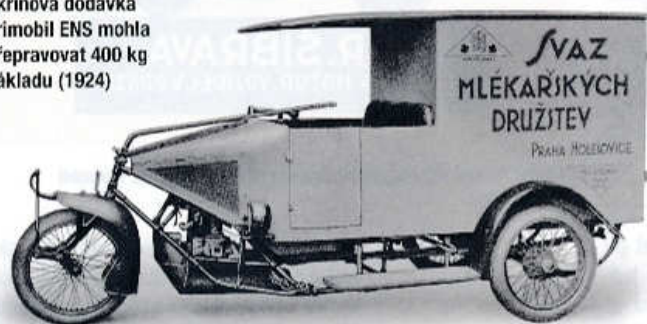
Titulní strana dvacetistránkového katalogu tříkolek Trimobil z roku 1924



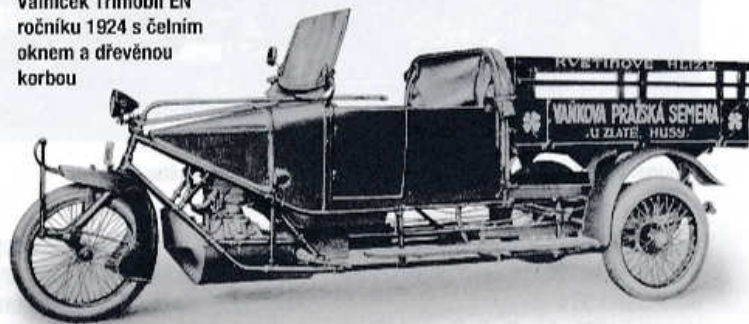
Trimobil EK 4 z roku 1924 s uzavřenou karoserií sloužil i jako autodrožka



Skříňová dodávka Trimobil ENS mohla přepravovat 400 kg nákladu (1924)



Valniček Trimobil EN ročníku 1924 s čelním oknem a dřevěnou korbou



Podle policejní statistiky bylo k 1. říjnu 1923 v Praze v provozu 24 tříkolek Trimobil a jeden automobil Šibrava. Byl to prototyp čtyřkolového malého vozu, který Jaroslav Šibrava a jeho syn Karel Šibrava (1902 – 1977) chystali pro sezónu 1924. Veřejnosti se automobil Šibrava 4/14 HP představil v dubnu 1924 na pražském autosalonu. Byl vystaven ve čtyřdveřovém provedení s pevnou odnímatelnou střechou, společnost mu dělala otevřená čtyřmístná tříkolka Trimobil E4.

Vůz čtyřmetrové délky měl klasickou koncepci, obdélníkový rám z ocelových profilů a obě tuhé nápravy s podélnými půleliptickými listovými pery. Vpředu uložený motor byl plochý čtyřdobý dvouválec s protilehlými

mi válci a kombinovaným chlazením, vzduchem pomocí ventilátoru a olejem.

Motor měl hliníkové písty a duté ojnice a z objemu 1248 cm³ dával výkon 14 k (10 kW). Byl vybaven elektrickým spouštěčem a navazovala na něj třístupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu. Točivý moment k zadní nápravě opatřené diferenciálem přenášel spojovací hřídel. Palivová nádrž o objemu 30 l byla na dělicí stěně motorového prostoru.

Katalog nabízel tři karosářská provedení, vedle již zmíněného vozu s nástavkovou karoserií také čtyřmístný čtyřdveřový faeton a dvoumístný sportovní vůz. Podle údajů výrobce měl automobil na diskových kolech rozměru 710 x 90 dosahovat největ-



Titulní strana německy psaného prospektu malého vozu Šibrava 4/14 HP

Malý automobil Šibrava 4/14 HP se čtyřdveřovou otevřenou karoserií (1924)

ší rychlosti 60 až 70 km/h a spotřebovat 6 až 8 l benzínu na 100 km.

Zatímco tříkolek Trimobil vzniklo do roku 1925 celkem pět desítek, automobily Šibrava 4/14 HP se počítaly jen na jednotlivé kusy. Zdánlivě slibný projekt, do něhož Jaroslav Šibrava vložil nemalé prostředky, nebyl ekonomicky životaschopný. V dubnu 1925 sice Šibrava jeden z automobilů spolu s tříkolkou vystavoval na pražském autosalonu, už o necelé dva měsíce později však skončil v konkurzu a musel se vzdát podnikatelské činnosti.

Zajímavostí je, že první exemplář automobilu z roku 1923 prodal Jaroslav Šibrava až v červnu 1933 jistému rolníkovi do Chyňavy u Berouna. Ten v lednu 1934 odprodal auto Šibrava 4/14 HP s otevřenou karoserií do nedalekých Nučic, kde se jeho stopa ztratila. ■

Automobil Šibrava 4/14 HP debutoval na pražském autosalonu v dubnu 1924

