

ČÁPI Z PLZNĚ

Soška letičího čápa zdobila zátku chladiče luxusních šestiválců Škoda Hispano-Suiza. V letech 1926 – 29 jich v Plzni vyrobili rovnou stovku.

JAN TUČEK

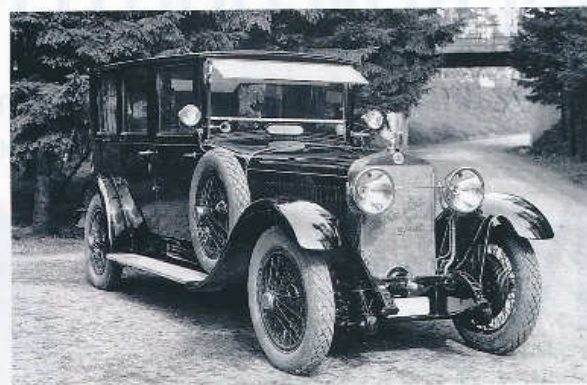
Foto: archiv Škoda Auto

Otcem značky Hispano-Suiza byl švýcarský inženýr Marc Birkigt (1878 – 1953), který se na přelomu 19. a 20. století vydal hledat štěstí do Španělska. Po řadě peripetii založil v červnu 1904 v Barceloně automobilku, jejíž název symbolizoval spojení španělského kapitálu a švýcarských myšlenek.

V letech před první světovou válkou se vozy Hispano-Suiza proslavily úspěchy na závodních tratích, a také tím, že si je oblíbil španělský král Alfons XIII. (1886 – 1941). Mladý monarcha dal dokonce svolení, aby

sportovní čtyřválec Hispano-Suiza, vyráběný od léta 1911, nesl jeho jméno. Tento vůz už se převážnou měrou vyráběl v nové továrně Hispano-Suiza na pařížském předměstí Levallois, zatímco továrna v Barceloně nadále produkovala cestovní vozy. V létě 1914 byl uveden do provozu nový výrobní závod Hispano-Suiza situovaný v Bois-Colombes, pár kilometrů od Levallois dále severozápadním směrem.

V téže době vypukla první světová válka a Marc Birkigt se pustil do konstrukce leteckého motoru. Navrhl osmiválec do V s blokem z lehké slitiny a rozvodem OHC, jenž zaznamenal mimořádný úspěch. Byl vyroben v počtu přes 50 tisíc kusů a vynesl



Limuzína Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP pro prezidenta T. G. Masaryka (1926)



značku Hispano-Suiza k výšinám výrobním i finančním. Motor Hispano-Suiza V8 poháněl rovněž stíhačku SPAD, s níž létal kapitán Georges Guynemer, velitel letky, jež měla ve znaku alsaského čápa. Triadvacetiletý Guynemer s více než padesáti vítěznými duely na kontě zahynul v srpnu 1917 při souboji nad Flandrami a firma Hispano-Suiza na jeho památku převzala v roce 1919 symbol letičího čápa.

Půvabnou sošku vytvořil jednadvacetiletý sochař Francois Bazin, který za války také sloužil u letectva, a poprvé se objevila na chladiči nového šestiválce Hispano-Suiza H6 v říjnu 1919 na pařížském autosalonu. Na jaře 1923 se francouzská větev firmy

Prezidentská limuzína Škoda Hispano-Suiza, tentokrát s francouzským nárazníkem



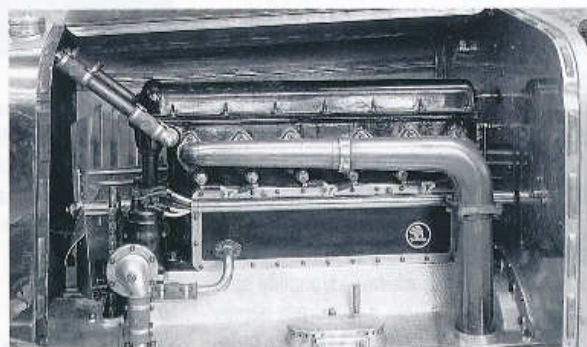
Tomáš Garrigue Masaryk s vozem zapózoval 3. května 1926 před zámkem v Lánech

Hispano-Suiza osamostatnila, jejím hlavním podílníkem se stal otec zakladatel Marc Birkigt. Licenci na výrobu inovované verze šestiválce H6 B nabízené od sezóny 1922 koupily Škodovy závody v roce 1924, povolení generálního ředitele koncernu k přípravě výroby první padesátikusové série nese datum 10. listopadu 1924. V dubnu 1925 představila Škoda na pražském autosalonu leštěně šasi a čtyři karosované automobily Hispano-Suiza H6 B vyrobené ve Francii a zároveň oznámila, že připravuje licenční výrobu těchto luxusních vozů. Snímky prvního podvozku nesoucího na chladiči i na bloku motoru znak s okřídleným šípem vznikly v polovině února 1926. Automobil s označením Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP měl klasicky stavěný podvozek s obdélníkovým rámem s lisovanými ocelovými podélníky tvaru U a čtyřmi příčkami. Obě nápravy byly tuhé, odpružené podélnými půleliptickými listovými pery. Přední náprava byla opatřena třecími tlumiči, zadní mohla místo třecích tlumičů dostat tlumiče kapalinové. Mohutné bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání s posilovačem využívajícím pohybovou energii jedoucího vozu. Jednadvacetipalcová drátová kola nesla pneumatiky rozměru 6,75 až 7,00 – 21, ří-

zení se šroubem a maticí mělo volant vpravo.

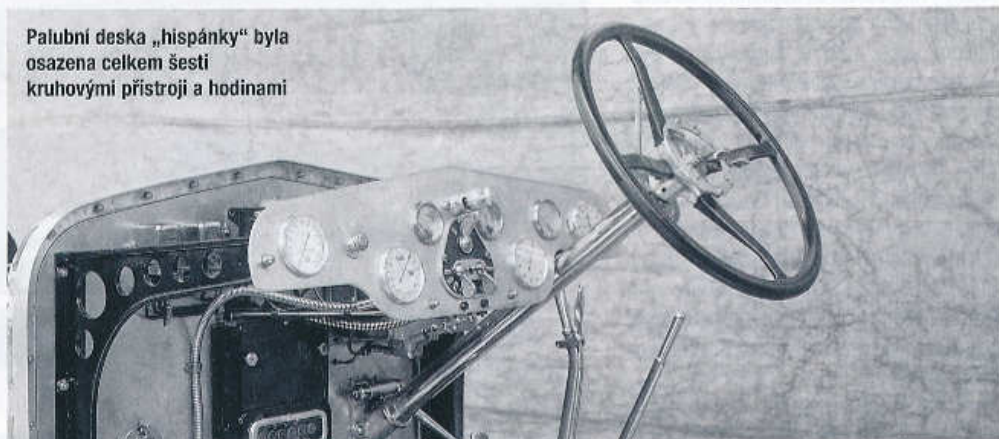
Srdcem vozu byl vodou chlazený řadový šestiválec OHC s vtááním 100 mm a zdvihem 140 mm, který z objemu 6597 cm³ dával výkon 100 k (74 kW) při 1600 min⁻¹. Blok motoru byl hliníkový, litinové vložky válců se do něj šroubovaly poté, co se blok v olejové lázni ohřál na předepsanou teplotu. Po vychladnutí tvořily vložky válců s blokem pevný celek.

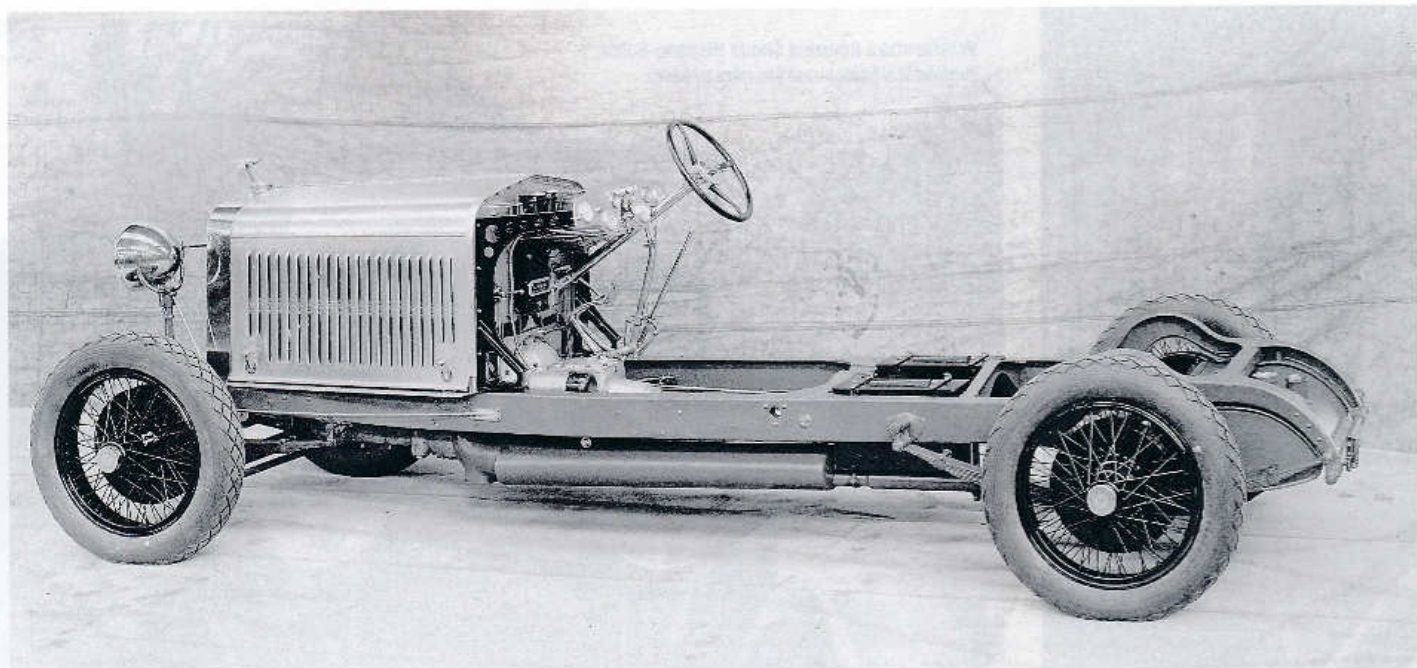
Připomeňme písty z lehké slitiny a sedmkrát uložený klikový hřídel zhotovený z jednoho ocelového výkovku, jehož počáteční



Řadový šestiválec OHC o objemu 6,6 l se znakem okřídleného šípů na bloku (1926)

Palubní deska „hispanky“ byla osazena celkem šesti kruhovými přístroji a hodinami





Celkový pohled na kompletní podvozek vozu Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP

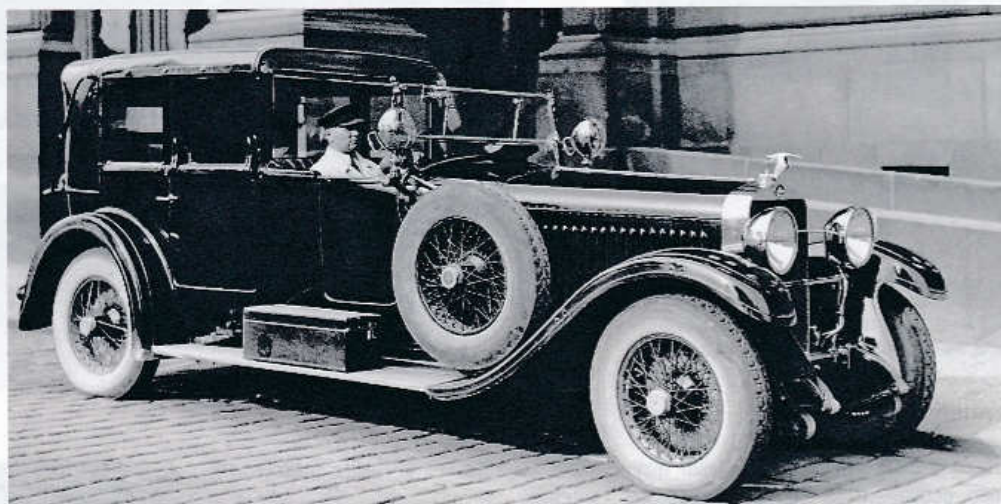
hmotnost 350 kg se obráběním postupně snižovala až na konečných 45 kg. Černě emailovaný blok šestiválce kontrastoval s díly z leštěného kovu.

Chladič okruh motoru měl objem 31 l a byl vybaven výkonným čerpadlem. Šestiválec byl opatřen zdvojeným zapalování se dvěma svíčkami pro každý válec. Přepínačem na palubní desce mohl řidič zvolit, zda využije pravou nebo levou řadu svíček, případně obě současně. Elektrická soustava pracovala s napětím 12 V, vůz byl vybaven dvěma akumulátory umístěnými v rámu za sedadly řidiče a spolujezdce. Akumulátory se v běžném provozu používaly střídavě, při spouštění motoru mohl řidič zapojit oba současně.

Na šestiválec navazovaly suchá jednokoučková spojka a třístupňová převodovka s kulisovým řazením pákou umístěnou po pravé straně rámu. Točivý moment přenášel k rozvodovce zadní nápravy dvoudílný spojovací hřídel. Podvozek s rozvorem náprav 3690 mm a rozchodem kol 1450 mm vpředu i vzadu vykazoval hmotnost 1350 kg. Za zadní nápravou uložená palivová nádrž měla objem 110 l, benzin se dopředu ke karburátoru dopravoval pomocí nasávače.

Palubní deska, jež byla součástí šasi, byla osazena celkem šesti kruhovými přístroji, zejména rychloměrem do 130 km/h a ukazatelem stavu paliva Nivex se stupnicí do 110 l, nechyběly ale ani hodiny. Karosované vozy Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP byly podle provedení dlouhé 4,8 až 5,2 m, jejich hmotnost se pohybovala v rozmezí 2100 až 2500 kg. I přesto dokázaly vyvinout největší rychlost kolem 120 km/h, pokud to ovšem tehdejší stav tuzemských silnic dovolil.

První zhotovený automobil Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP, karosovaný do pod-



by šestimístné limuzíny plzeňskou firmou Brožík, dostal počátkem května 1926 k dispozici první československý prezident Tomáš Garrigue Masaryk (1850 – 1937). V pořadí osmý vůz první série s karosérií šoféřského kupé s otevřeným prostorem pro řidiče, patrně zhotovenou v Mladé Boleslavi, si nechal v červenci 1926 poslat do Paříže hlavní akcionář Škodovky, fran-

Šéf koncernu si na vůz francouzské výroby dal dodatečně připevnit štítek Škoda

couzský průmyslník Eugene Schneider. Generální ředitel plzeňského koncernu JUDr. Karel Loevenstein (1885 – 1938) jezdil od roku 1925 dvojitým kabrioletem Hispano-Suiza H6 B francouzské provenience, na jaře 1926 však jeho chladič nechal opatřit štítkem s nápisem Škoda. ■

(Pokračování v příštím čísle)



Šoféřské kupé čili Coupé de Ville, dodané v létě 1926 do Paříže Eugenu Schneiderovi