



Limuzína Škoda Hispano-Suiza s karoserií Weymann od firmy Aero (1928)

LUXUS NA MÍRU

Automobily Škoda Hispano-Suiza z let 1926 až 1929 se dočkaly mnoha karosářských provedení stavěných na míru podle přání majetných zákazníků.

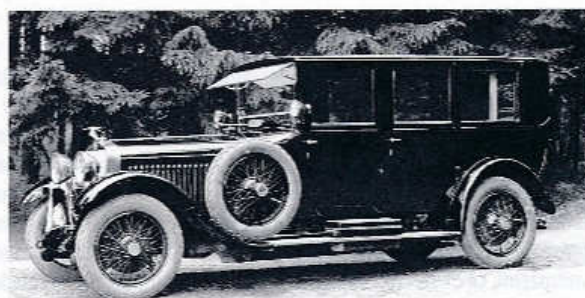
JAN TUČEK

Foto: archiv Škoda Auto

Klasicky stavěné vozy Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP, poháněné řadovým šestiválcem OHC o objemu 6597 cm³ a výkonu 100 k (74 kW), jsme podrobněji popsali už v minulém vydání *Automobilu*. V letech 1926 až 1929 vznikly v Plzni podle francouzské licence dvě padesátikusové série podvozků tohoto typu, které až na pár výjimek oblékly tuzemské karosárny, včetně karosářských dílen mladoboleslavské automobilky.

Každý ze stovky zhotovených vozů Škoda Hispano-Suiza byl jedinečný, automobily se soškou letičiho čápa na chladiči byly určeny klientele z nejvyšších společenských kruhů. Od května 1926 jezdil limuzínou karosovanou plzeňskou firmou Brožík prezident Československé republiky Tomáš Garrigue Masaryk (1850 – 1937), od podzimu 1926 také předseda vlády Antonín Švehla (1873 – 1933).

Během června 1926 převzali zákazníci půl tuctu vozů Škoda Hispano-Suiza, jeden z nich byl expedován do Bukurešti pro tamní bankovní centrálu. Nemálo vzruchu vyvolal továrník Emil Purkert ze severočes-

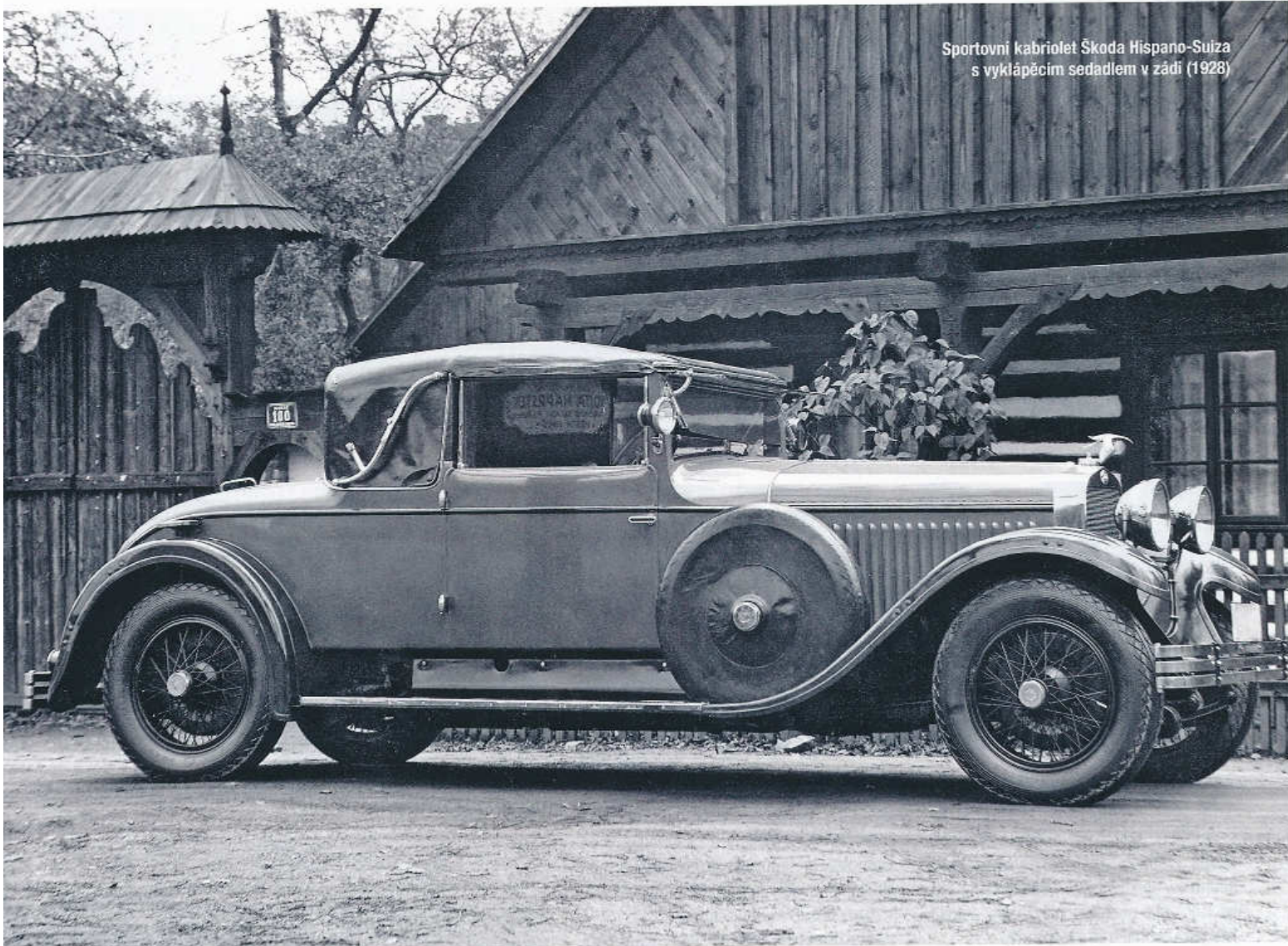


Prezident T. G. Masaryk používal limuzínu s karoserií Brožík plyných devět let

kých Novosedlic, jenž se zbrusu novou otevřenou „hispankou“ úspěšně absolvoval závod do vrchu Schöber u saských hranic. O první květnové neděli roku 1927 pak Purkert zazářil i na trati závodu Zbraslav – Jíloviště, kterou absolvoval průměrnou rychlostí 89,282 km/h a překonal tak rekord sportovních vozů s motory o objemu 5 až 8 l.

Mezi prvními uživateli automobilu Škoda Hispano-Suiza byl i Max Kantor, ředitel Eskomptní banky a úvěrového ústavu v Praze. V létě 1926 se s ním vypravil do Rakouska a Švýcarska a poté zaslal do plzeňské Škodovky telegram, jehož text koncem srpna otiskly *Národní listy*:

Sportovní kabriolet Škoda Hispano-Suiza s vyklápěcím sedadlem v zádi (1928)



„Průjezd průsmekem arlberským, Furka a gotthardským bez nejmenší poruchy motoru, zapalovacích svíček a pneumatik, blahopřeji k neobyčejné výkonnosti a spolehlivosti Vašeho vozu.“

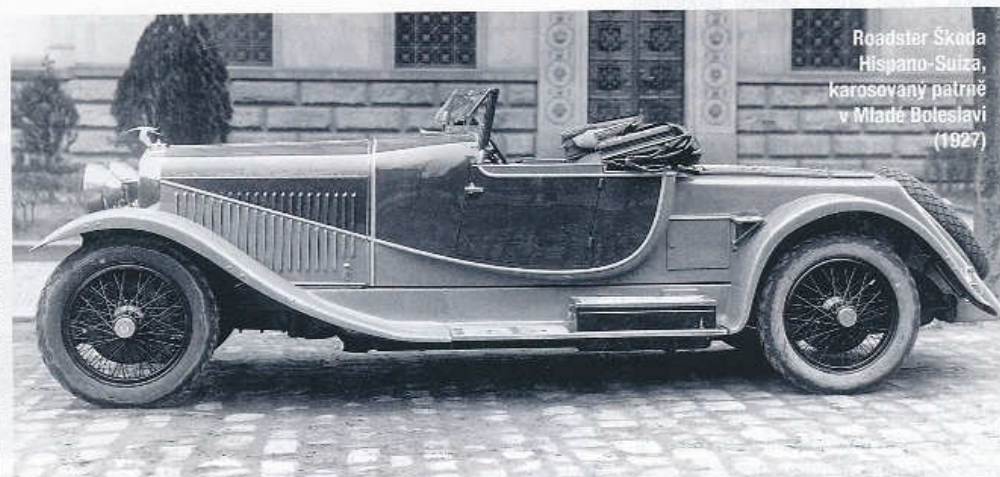
Podvozky Škoda Hispano-Suiza nejčastěji oblékala plzeňská karosárna Brožík a synové, vedle limuzín stavěla i landaulety, faetony, kabriolety a polokabriolety pojmenované podle francouzského vzoru „l'Aérable-Monobloc“. Řadu luxusních „hispanek“ karosovala i pražská firma J. O. Jech, jejíž specialitou byly kombinované kabriolety a landaulety. Provedení a výbavu karoserie si vybíral zákazník, a tak například kníže Max Fürstenberg si na chladič svého landauletu s karoserií Jech dal místo obvyklé sošky letícího čápa namontovat zdvojenou chromovanou plastiku okřídlených šípů.

V létě 1927 postavila první karoserii na podvozku Škoda Hispano-Suiza pražská firma Aero. Továrna na letadla byla držitelem licence na výrobu pružných karoserií podle pařížského vzoru C. T. Weymann a tuto technologii také použila při zhotovení luxusní limuzíny, jež byla vystavena v září 1927 na pražském autosalonu a následně ji používal JUDr. Vladimír Kabeš,

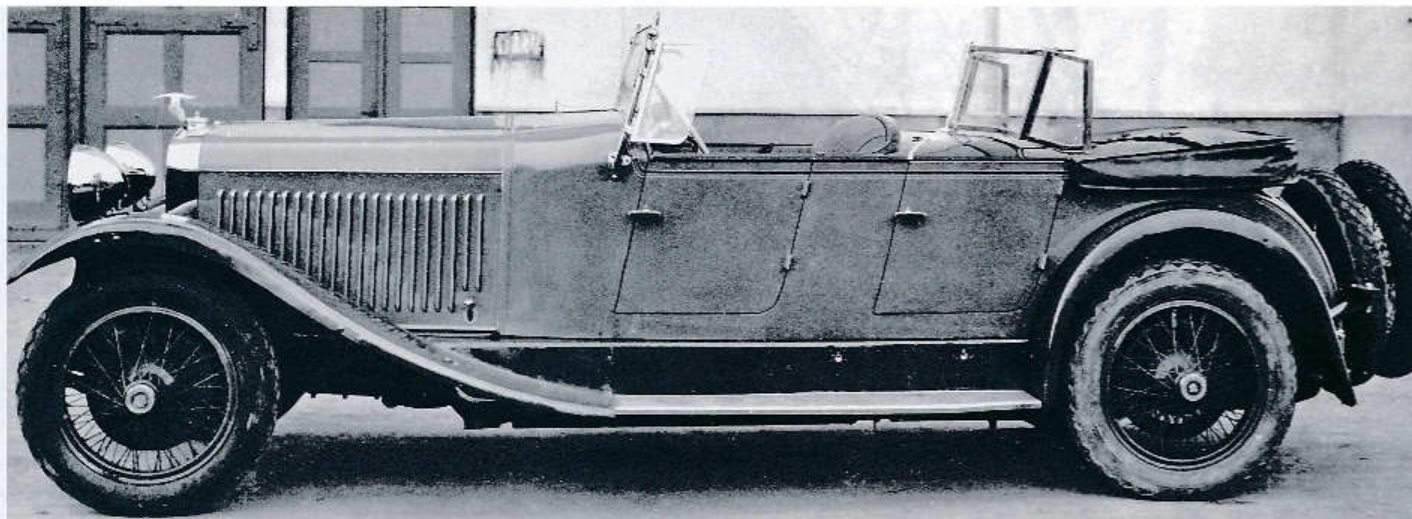
majitel firmy Aero. Podle stejného vzoru vznikly v karosárně Aero ještě nejméně dva další exempláře. Jednotlivé vozy Škoda Hispano-Suiza svěřili zákazníci i karosárnám Petera ve Vrchlabí, Pokorný a Beiwl v Praze a Uhlík tamtéž.

Výtvarné řešení luxusně pojatého katalogu svěřila Škodovka akademickému malíři Vilému Kreibichovi, který propagační tisk vyzdobil řadou poeticky laděných kreseb. Mistr Kreibich, známý především svými malbami a kresbami parních lokomotiv, byl

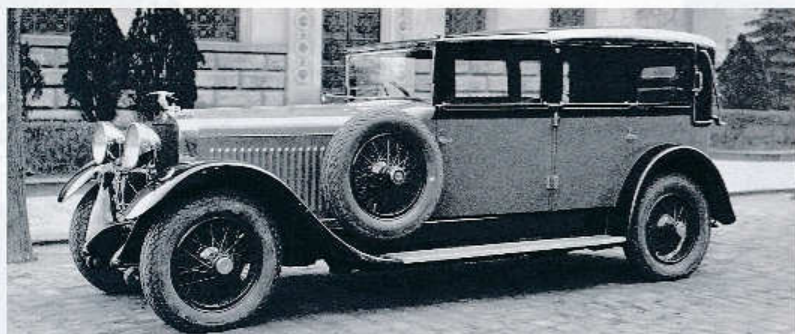
Katalog vozů Škoda Hispano-Suiza ilustroval akademický malíř Vilém Kreibich



Roadster Škoda Hispano-Suiza, karosovaný patrně v Mladé Boleslavi (1927)



Dvojitý faeton oblékla v roce 1927 karosárna mladoboleslavské automobilky



Šestimístný kabriolet Škoda Hispano-Suiza s kompletní ochranou proti nepohodě



Landaulet Škoda Hispano-Suiza s karoserií Jech a okřídlenými šípky na chladiči (1927)

i autorem kresby dvojitého kabrioletu Škoda Hispano-Suiza, jež vyplnila titulní stranu časopisu Pestrý týden koncem srpna 1927 jako pozvánka na pražský autosalon, jenž začínal o tři dny později.

Poněkud úsměvné bylo, že fotografie doprovázející text uvnitř časopisu ukazovaly ještě vozy francouzské provenience ročníku 1925 karosované pařížskou firmou Kellner. Ze stovky automobilů Škoda Hispano-Suiza vyrobených v letech 1926 až 1929 byla třetina vyvezena do zahraničí, především do Polska. Tamější majetní motoristé, zejména šlechtici a průmyslníci, koupili celkem 16 českých „hispanek“, většinou karosovaných firmou Brožík.

Do Berlína putovalo sedm automobilů a dva podvozky bez karoserie, přičemž většina z nich prošla tamější prodejnou mateřské značky Hispano-Suiza. Na jeden z podvozků postavila prestižní berlínská karosárna Erdmann a Rossi luxusní čtyřdveřový kabriolet, jeden z kompletních vozů byl určen pro obchodní zastoupení Sovětského svazu v Berlíně.

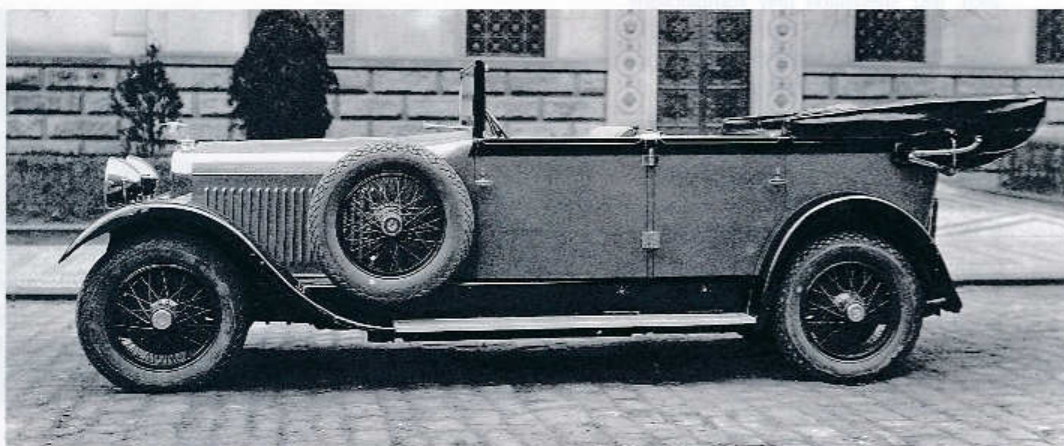
Jednotlivé automobily Škoda Hispano-Suiza byly exportovány do Budapešti, Bukurešti, Petrohradu, Istanbulu a do Buenos Aires. Pohled do ceníku z jara 1929 nám prozradí, že samotný podvozek Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP tehdy stál 149 500 Kč a čtyřdveřový šestimístný otevřený vůz 190 000 Kč. Pokud zákazník nechtěl sám volit karosárnu a provedení vozu, mohl si vybrat z tovární nabídky devíti karosář-

ských verzí, od roadsteru a kabrioletu až po kabriolety a limuzíny karosované firmou Brožík. Ceny těchto modelů se pohybovaly v rozmezí 200 až 230 000 Kč.

Jen pro srovnání: otevřená šestimístná Škoda 6R poháněná šestiválcem 2,9 l se v téže době prodávala za 80 000 Kč, nejdražší mladoboleslavská limuzína Škoda 6R s tímž motorem a mezistěnou mezi řidičem a cestujícími vzadu byla k máni za 99 000 Kč. Licenční výroba luxusních šestiválců Škoda Hispano-Suiza, o jejímž zavedení bylo rozhodnuto dříve, než plzeňský koncern převzal mladoboleslavskou automobilku, nemohla být vzhledem k omezeným odbytovým možnostem rentabilní. Nepochybně však zvýšila prestiž značky s okřídleným šípem a obohatila tuzemskou automobilovou historii. ■



Čtyřdveřová Škoda Hispano-Suiza s karoserií Brožík, vyvezená do Polska (1929)



V otevřené úpravě nabízel kabriolet ročníku 1928 jízdu s větrem ve vlasech