

Walter 6 B, s nímž jel Jindřich Knapp v dubnu 1929 závod Zbraslav-Jiloviště

S PÍSMENEM „B“

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

Počátkem září 1928 představila firma Walter na pražském autosalonu svůj první automobil se šestiválcovým motorem a označením 6 B. Jeho menším sourozencem byl čtyřválcový typ 4 B.

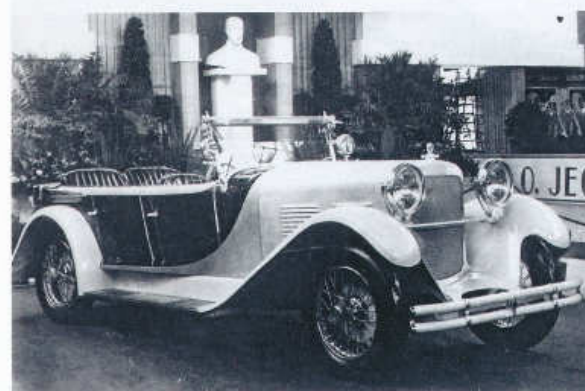
Konstruktérem obou nových vozů byl Ing. František Barvitius (1890 – 1956), tvůrce řady leteckých motorů Walter (proto v typovém označení figurovalo písmeno B, iniciála jeho příjmení). Větší pozornost pochopitelně vzbudil šestiválcový typ 6 B, který značku Walter posunul o patro výš v tehdejší tuzemské automobilové hierarchii. Ve výrobě leteckých motorů, tvořících hlavní náplň výrobního programu jinonické továrny, už v té době Walter patřil ke světové špičce. Propojení obou výrobních oborů propagoval sloganem „Král vzduchu – král silnic“.

Walter 6 B měl za přední nápravou uložený vodou chlazený řadový šestiválec s rozvodem OHV s blokem z hliníkové slitiny a litinovými vložkami válců. Klikový hřídel uložený ve čtyřech ložiscích dostal na svém předním konci tlumič torzních kmitů. Při premiéře v září 1928 měl šestiválec vrtání 70 mm a zdvih 108 mm a podle výrobce dá-

val z objemu 2496 cm³ výkon 53 k (39 kW) při 2500 min⁻¹. Do vozů dodávaných zákazníkům od jara 1929 se však montoval větší šestiválec s vrtáním 75 mm, objemem 2863 cm³ a deklarovaným výkonem 60 k (44 kW). Původní obchodní označení 9/50 HP se tak změnilo na 12/60 HP.

Šestiválec byl osazen dvěma karburátory Zenith. Chladič motoru opatřili ventiláto-

Luxusní otevřený vůz Walter 6 B, vystavený v říjnu 1928 na pražském autosalonu



rem, termostatem a od sezóny 1929 také z místa řidiče nastavitelnými svislými žaluziemi, jimiž se dala regulovat teplota chladicí kapaliny. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V, zapalování i další elektrická výstroj nesly značku Scintilla. Na motor navazovaly jednodoučková suchá spojka a čtyřstupňová převodovka ovládaná řadicí pákou na středním tunelu, točivý moment k rozvodovce zadní nápravy přenášel zapouzdřený spojovací hřídel. Základ vozu tvořil robustní obdélníkový rám, obě tuhé nápravy byly odpruženy podélnými půleliptickými listovými pery doplněnými tlumiči Lincoln. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání Lockheed s podtlakovým posilovačem Dewandre.

Drátová kola Rudge-Whitworth s centrální maticí nesla pneumatiky rozměru 32 x 6.50 (Dunlop) nebo 16 x 50 (Michelin). Vozy v továrně standardně osazovali dvěma kompletními náhradními koly, většinou připravenými po stranách kapoty za předními blatníky.

Palivová nádrž o objemu 90 l byla uložena mezi podélníky rámu za zadní nápravou, benzin ke karburátorům dopravoval nasávací Espero.

Podvozek typu 6 B s rozvorem náprav 3300 mm a rozchodem kol 1400 mm vpředu i vzadu vykazoval hmotnost kolem 1150 kg. Hmotnost otevřeného sedmimístného vozu dlouhého 4420 mm a širokého 1740 mm se pohybovala kolem 1500 kg, u sedmimístné uzavřené limuzíny dosahovala hodnoty 1650 kg. Připomeňme, že



Leopolda Dostalová ve faetonu 6 B na titulu časopisu Pestrý týden z 20. dubna 1929

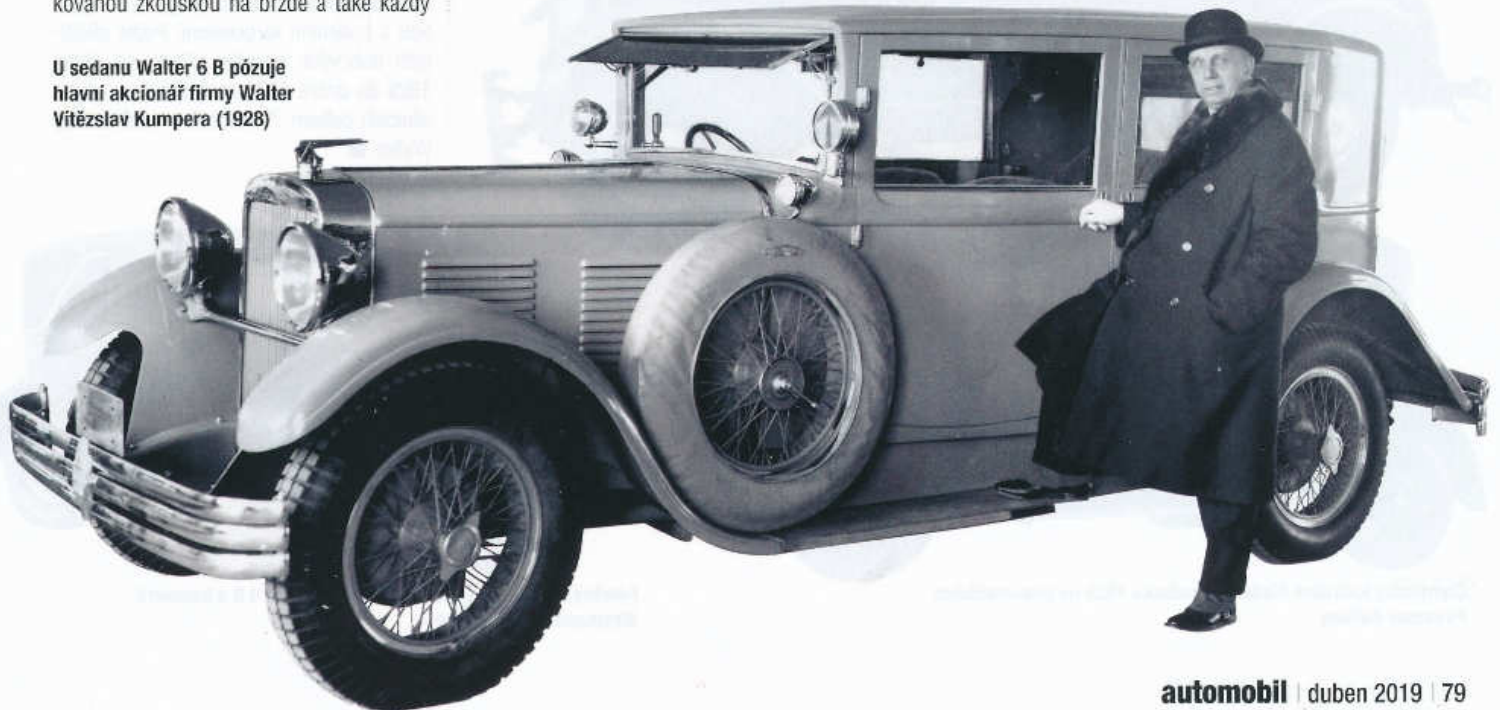
pojem „sedmimístný“ znamenal pět plnohodnotných míst a další dvě na sklopných sedátkách před zadními sedadly. Walter 6 B dosahoval největší rychlosti 125 km/h a na 100 km jízdy spotřeboval podle údajů výrobce 18 l benzínu a 0,5 kg oleje.

Koncem dubna 1929 startoval tovární jezdec Jindřich Knapp s faetonem Walter 6 B v závodě do vrchu Zbraslav-Jíloviště a zvítězil ve třídě třílitrových cestovních vozů. Poněkud pikantní bylo, že o pět let později Ing. Barvitius v rozhovoru pro měsíčník Auto přiznal, že Knappův vůz byl tehdy vybaven prototypovým šestiválcem převrtaným na objem 3,25 l. Tento motor s vrtáním 80 mm a objemem válců 3257 cm³ se od podzimu 1930 montoval do vozů Walter Super 6 a od jara 1932 do typu Regent.

Na jaře 1929 se v propagaci vozů Walter 6 B angažovala hvězda činohry pražského Národního divadla Leopolda Dostalová (ano, s krátkým „a“ uprostřed příjmení). Její snímky s otevřeným vozem 6 B, exponátem pražského autosalonu 1928, se objevily v měsíčníku Auto i v dalších časopisech, například na titulní straně týdeníku Pestrý týden z 20. dubna 1929.

Automobily Walter 6 B vznikaly jen po jednotlivých kusech, každý motor prošel opakovanou zkouškou na brzdě a také každý

U sedanu Walter 6 B pózuje hlavní akcionář firmy Walter Vítězslav Kumpere (1928)



Elegantní čtyřdvéřový faeton Walter 6 B v módní světlé barvě s koženým čalouněním

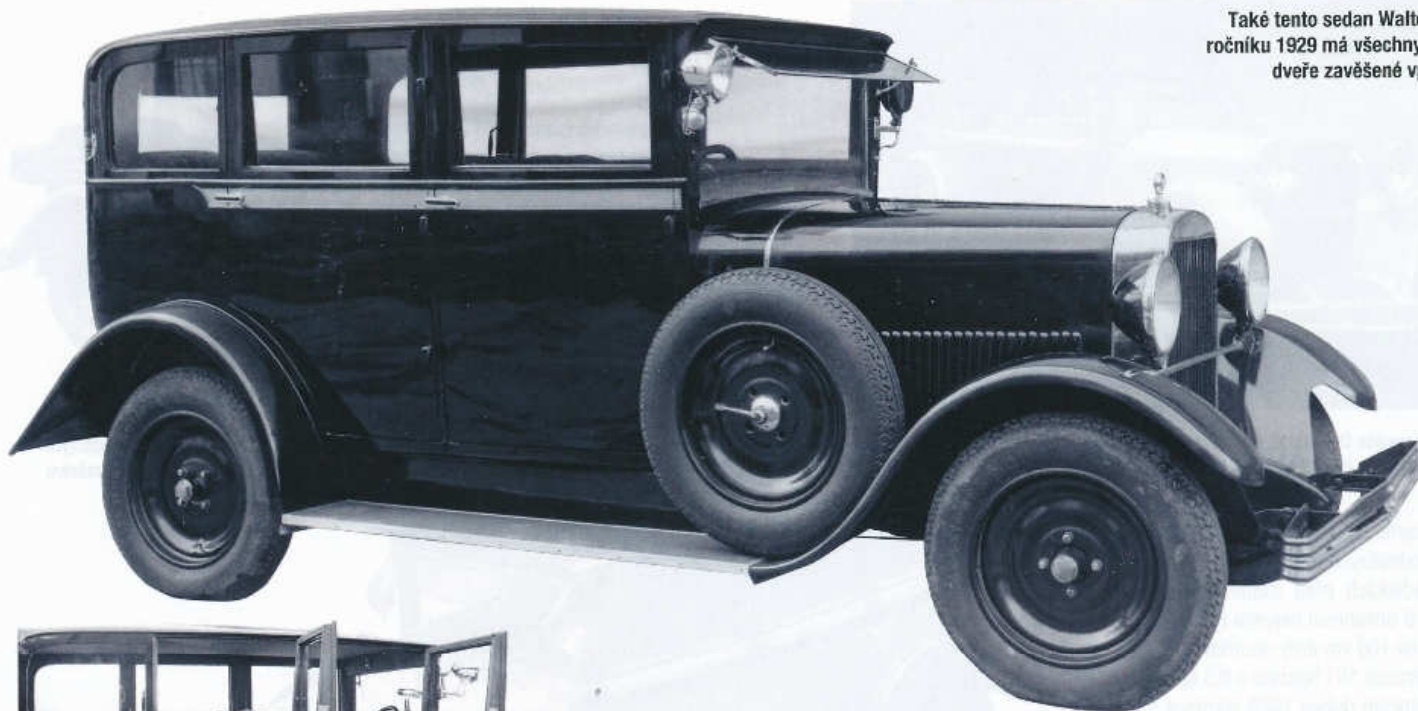


Sedmimístná limuzína Walter 6 B ročníku 1929 s prosklenou přepážkou za řidičem



Pětimístný čtyřdvéřový sedan Walter 4 B se šesti bočními okny, vyrobený v roce 1929

Také tento sedan Walter 4 B ročníku 1929 má všechny čtyři dveře zavěšené vpředu



Pohled do prostoru pro cestující sedanu Walter 4 B se sedadly potaženými plyšem

z podvozků byl podroben náročnému testu. Většinu vozů karosovali v mateřské továrně, zejména jako otevřené čtyřdveřové faetony a limuzíny se šesti bočními okny. Několik vozů 6 B oblékly externí karosárny, třeba plzeňská firma Brožík.

Kariéra typu 6 B byla krátká, na podzim 1930 jej nahradily typy Standard 6, který převzal motor 2863 cm³, a větší Super 6 se

šestiválcem o objemu 3257 cm³. Několik podvozků 6 B se karosovalo ještě v letech následujících, zejména do podoby sanitek. Skromnější čtyřválcový Walter 4 B byl konstrukčně blízký svému většímu sourozenci. Čtyřválcový motor OHV měl stejné vrtání i zdvih jako šestiválec, v prvním provedení z podzimu 1928 dával z objemu 1664 cm³ výkon 30 k (22 kW) při 2500 min⁻¹. Počátkem roku 1929, po zvětšení vrtání ze 70 na 75 mm, vzrostl objem čtyřválcce na 1906 cm³ a výkon dosahoval hodnoty 35 k (26 kW). Obchodní označení se změnilo z 6/30 HP na 8/35 HP.

Stejně jako u šestiválcce, i u čtyřválcce navazovala čtyřstupňová převodovka na motor

a spolu s ním byla v rámu uložena ve třech bodech.

Podvozek s obdélníkovým rámem a tuhými nápravami s podélnými půlelipsoidními pery měl u čtyřválcce zpočátku mechanické ovládání bubnových brzd, až v roce 1930 dostal typ 4 B brzdy s kapalinovým ovládním. Většina vozů vyjížděla s plechovými disky kol nesoucími pneumatiky rozměru 14 x 45, obvykle Firestone Balloon nebo Michelin Bibendum.

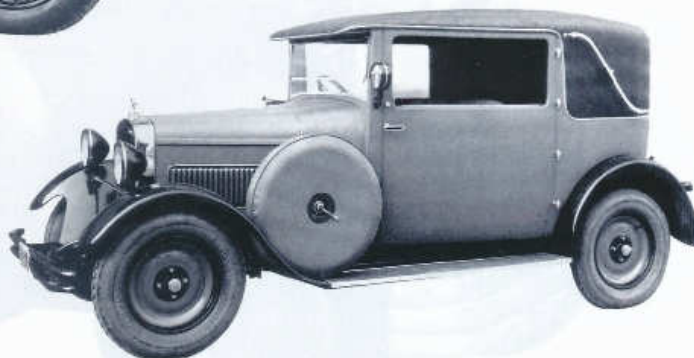
Walter 4 B měl rozvor náprav 2800 mm a rozchod kol 1370 mm, hmotnost podvozku se pohybovala kolem 900 kg. Do nádrže uložené za zadní nápravou se vešlo 60 l benzínu. Otevřený pětimístný vůz čtyřmetrové délky vykazoval hmotnost 1150 kg, uzavřený pětimístný sedan se šesti bočními okny asi 1300 kg. Vozy 4 B dosahovaly největší rychlosti 95 km/h a průměrně spotřebovaly 12 l benzínu a 0,35 kg oleje na 100 km.

Do roku 1931 vyjelo z jinonické továrny několik desítek automobilů Walter 4 B, většinou s továrními karoseriemi. Podle oficiálních dobových statistik přibylo od února 1929 do února 1931 na československých silnicích celkem 70 osobních vozů značky Walter. ■

Třímístný roadster Walter 4 B se zakázkovou karoserií a drátovými koly (1928)



Čtyřmístný kabriolet Walter 4 B ročníku 1930 na pneumatikách Firestone Balloon



Falešný kabriolet s pevnou střechou: Walter 4 B s karoserií Weymann od firmy Aero