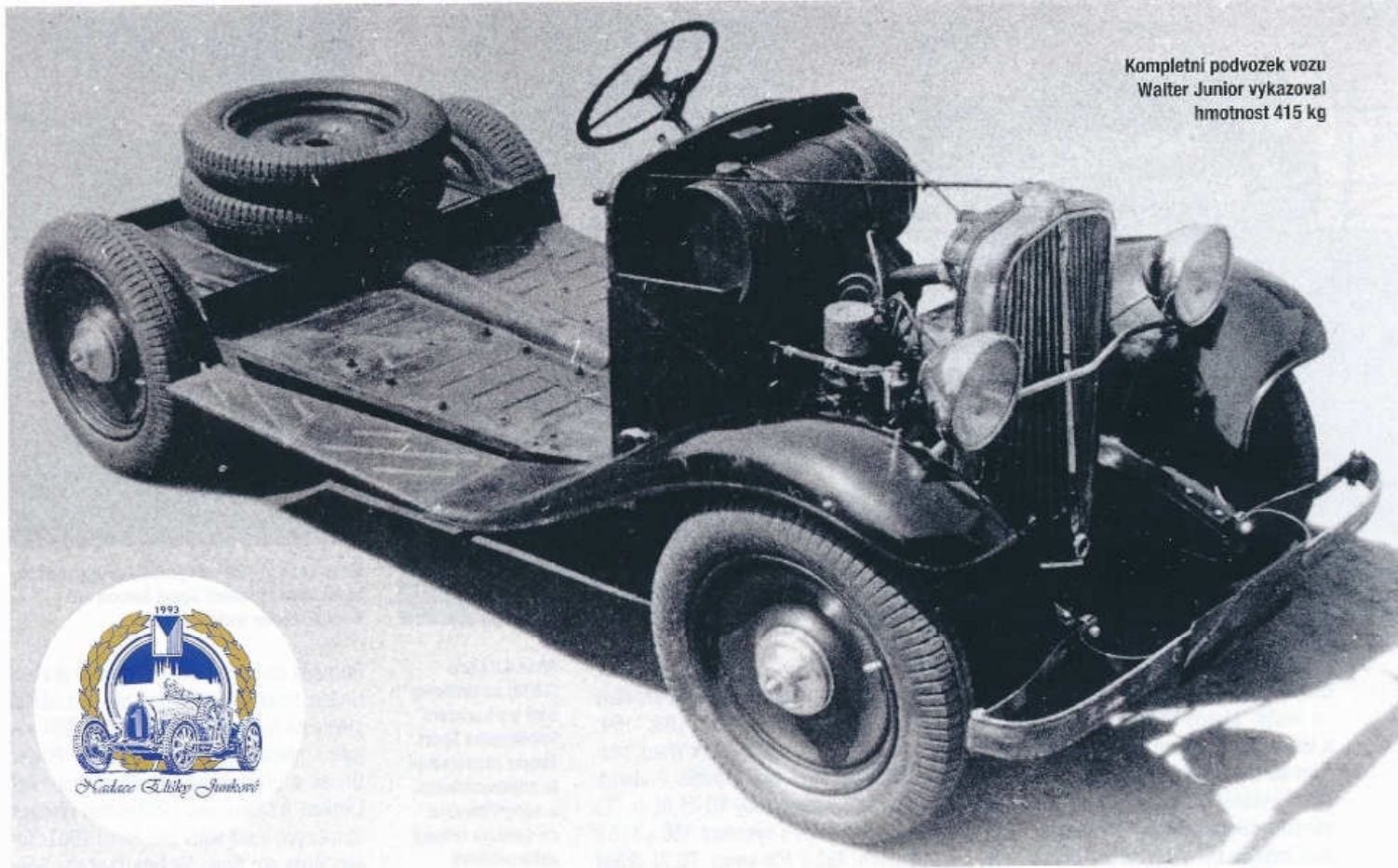


Kompletní podvozek vozu Walter Junior vykazoval hmotnost 415 kg



# VŮZ NOVÉ GENERACE

JAN TUČEK | Foto: archivy Ing. Zbyňka Zikmunda a autora

Koncem září 1932 byl představen Walter Junior, licenční sourozenec italského automobilu Fiat 508 Balilla. Jako první tuzemský vůz litrové třídy nabízel kapalinové ovládání brzd a řízení s volantem vlevo.

V pondělí 26. září 1932 uspořádala jinonická automobilka prezentaci svého nového vozu pro novináře. Nejprve statickou v prostorách prodejny Walter v pražské Nekázance č. 2, kde byly vystaveny dva kompletní vozy Junior a jeden podvozek.

Poté následovala předváděcí jízda deseti automobilů, z nichž každý byl plně obsazen čtyřmi osobami. Cílem byl hotel na Jilovišti, ležící dvě desítky kilometrů na jih od Prahy. Tam poté tovární řidiči vozili žurnalisty cestami i necestami, aby předvedli schopnosti nového typu.

Walter Junior byl prezentován se sloganem „Vůz nové generace“, přičemž výrobce zdůrazňoval jeho vodou chlazený litrový čtyřválec s třikrát uloženým a dynamicky vyváženým klikovým hřídelem, robustní rám s centrální výztuhou tvaru X, celokovovou

karoserií, kapalinové ovládání brzd, elektrickou soustavu s napětím 12 V a umístění volantu vlevo. To vše za 29 500 Kč, což byla cena standardně vybaveného tudoru. Náběh výroby první dvousetkusové série vozů Junior narušila stávka dělnictva, která

Roadster Walter Junior ročníku 1933, karosovaný plzeňskou firmou Leitner

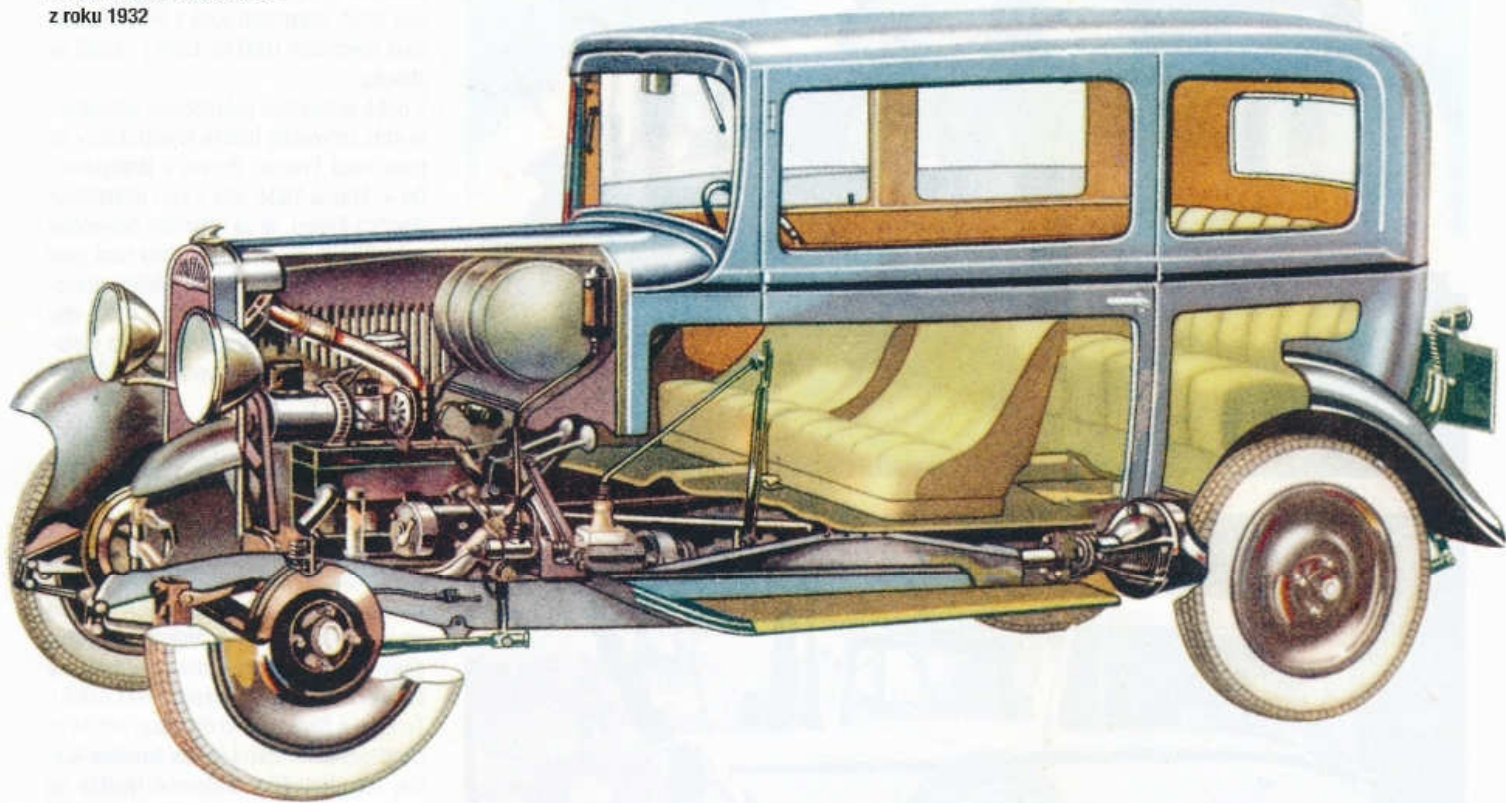
v jinonické továrně vypukla 30. září 1932 a skončila až 11. listopadu. V Československu tehdy vrcholila hospodářská krize a výrobní dělníci protestovali proti snížení mezd.

Počátkem roku 1933 už výroba nového vozu běžela pravidelně a v pondělí 23. ledna uspořádalo vedení společnosti pro novináře návštěvu továrny. Při ní jim byli k dispozici prezident správní rady firmy Walter Vítězslav Kumpera a jeho dva synové, generální ředitel Ing. Tenny Kumpera a ředitel JUDr. Vítězslav Kumpera.

Nedlouho poté se svých automobilech Walter Junior dočkali první zákazníci. Junior se přitom musel v litrové třídě prosadit proti dvěma tuzemským favoritům: osvědčenému vozu Praga Piccolo a kopřivnickému vzduchem chlazenému čtyřválcí Tatra 57 s páteřovým rámem. V provedení s dvou-dveřovou zavřenou karoserií stála litrová



Dobový rentgenový průhled  
automobilem Walter Junior  
z roku 1932



„Píkola“ 29 800 Kč a po snížení ceny v únoru 1933 jen 26 500 Kč, „Hadimrška“ s pevnou střechou byla k máni za 29 700 Kč. Walter Junior měl pod kapotou vodou chlazený řadový čtyřválec SV o objemu 995 cm<sup>3</sup> a výkonu 22 k (16 kW) při 3600 min<sup>-1</sup>. Motor byl v rámu uložen pružně, ve čtyřech pryžových blocích. Navazovala na něj jednokotoučová suchá spojka a třístupňová převodovka s řadicí pákou na víku skříňe. Točivý moment přenášel k rozvodovce zadní nápravy jednodílný spojovací hřídel, opatřený na obou koncích pružnou spojkou.

Palivová nádrž o objemu 26 l (z toho 4 l tvořila rezerva) byla umístěna na dělicí stěně motorového prostoru, palivo ke karburátoru přicházelo samospádem. Připomeňme, že od září 1932 muselo palivo v Československu kromě benzínu obsahovat i 20 % lihu. Vůz měl obě nápravy tuhé, odpružené podélnými půleliptickými listovými pery doplněnými kapalinovými tlumiči. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly již zmíněné kapalinové ovládání, ruční brzda působila mechanicky na kotouč za převodovkou. Sedmnáctipalcová kola nesla pneumatiky 4,00 nebo 4,50 – 17, světlost

podvozku měla hodnotu 175 mm. Při rozvoru náprav 2250 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu i vzadu byl dvoudveřový uzavřený Walter Junior dlouhý 3440 mm (bez předního nárazníku 3145 mm), široký 1380 mm a vysoký 1530 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 690 kg a celkovou 990 kg. Dosahoval rychlosti 85 až 90 km/h a spotřeboval 8 až 9 l lihobenzinové směsi na 100 km.

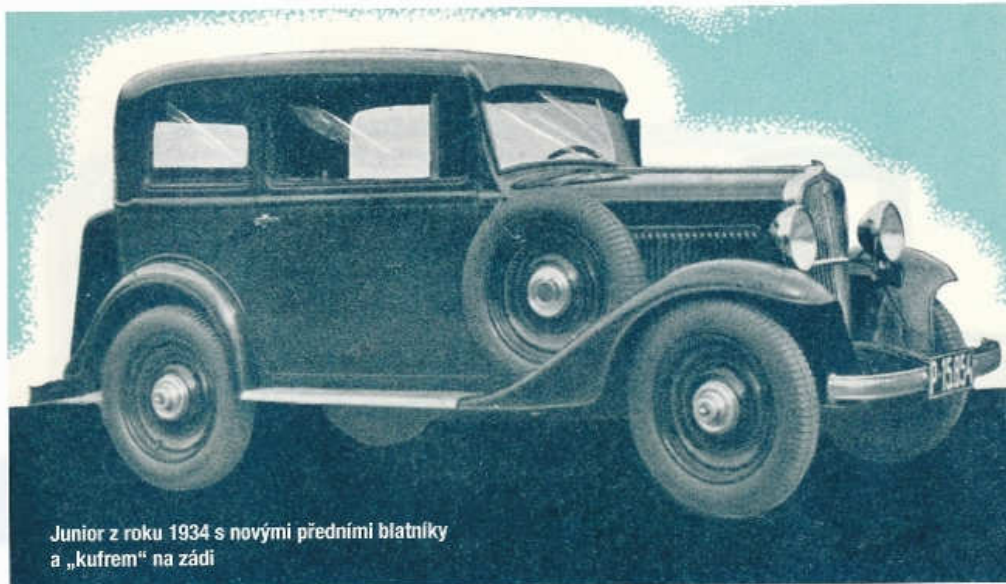
V červnu 1933 dokončili ve vysokomýtské karosárně Sodomka čtyřmístný dvoudveřový kabriolet Walter Junior, který si objednal Jaromír Kudrnáč, majitel továrny na

**Juniory vystavené  
v prodejní firmě  
Walter v pražské  
Nekázance (1933)**

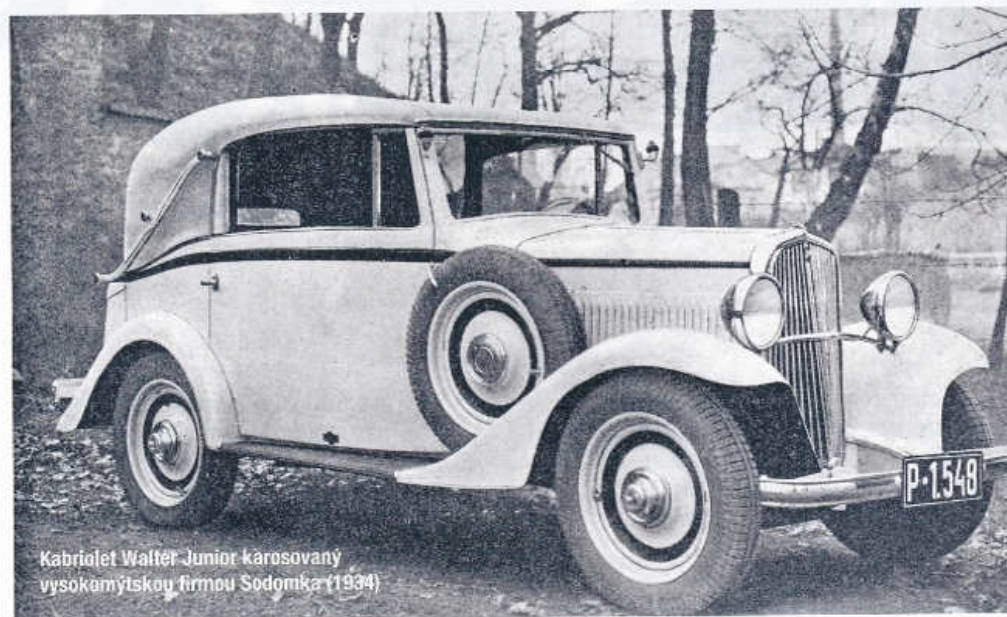


Reklama na Junior z měsíčníku Československý motorista z října 1932





Junior z roku 1934 s novými předními blatníky a „kufrem“ na zádi



Kabriolet Walter Junior karosovaný vysokomýtskou firmou Sodomka (1934)

pneumatiky a gumové zboží v Náchodě. V září a říjnu 1933 následovalo deset dalších vozů v tomto provedení, jež odebrala firma Walter. Kabriolet s karoserií Sodomka byl zařazen do tovární nabídky za cenu 34 500 Kč.

Na podzim 1933 se v oficiálním ceníku objevil také dvoumístný roadster Walter Junior, karosovaný plzeňskou firmou Leitner.

Ten byl k mání za 26 500 Kč. Továrna nabízel i samotný podvozek typu Junior za 23 000 Kč.

V dubnu 1934 se po dvouleté pauze způsobené krizí v Praze opět konal autosalon. Junior se na něm představil v modernizované podobě s novou maskou, většími předními blatníky, lehce šikmým čelním oknem a zvenku přístupným zavazadlovým

**Roadster Walter Junior výpravy Bohemian Pioneer do Orientu (1934)**

prostorem na zádi. Do té doby byl vzadu jen sklopný nosič zavazadel.

Kuriozitou stánku Walter byla karoserie tudoru Junior bez dveří, jež úspěšně odolávala zátěži dvaatřiceti pytlů s pískem o celkové hmotnosti 1600 kg, které jí naložili na střechu.

V době autosalonu pokračovala vytrvalostní jízda červeného tudoru Walter Junior na trase mezi Prahou, Brnem a Bratislavou. Od 4. března 1934, kdy s ním odstartoval Jindřich Knapp, se za volantem červeného vozu střídalo deset mužů a jedna žena, paní Jiřina Zavřelová. V pátek 13. dubna překonal Junior hranici 50 000 km a o dva dny později s ním Ivan Hodáč dorazil na výstaviště autosalonu do slavnostního cíle maratonu.

V sobotu 23. června 1934 ve dvě odpoledne odstartoval od pražského sídla Autoklubu RČS. Žlutý roadster Walter Junior s nápisem Bohemian Pioneer na kapotě. Vůz se zesílenými pery, přídatnými nádržemi na vodu a palivo, šesti náhradními pneumatikami a menší zásobou náhradních dílů řídil novinář Vladislav Forejt, známý pod pseudonymem Alan, spolujezdcem byl ostřílený světoběžník Bohumil Pospíšil. Přes Balkán, Turecko a Sýrii zamířili do Iráku, odkud se chtěli dostat na území dnešní Saúdské Arábie, do někdejšího království Hedžas na východním pobřeží Rudého moře. V poušti však zabloudili, málem zahynuli a v nouzi nejvyšší je zachránili jezdci na velbloudech doprovázející karavanu.

Přes oblast Džebel Drúz v jižní Sýrii se vrátili do civilizace, z Bejrútu do Terstu se přeplavili na malé italské lodi. Do Prahy přijeli ve středu 15. srpna 1934 a Forejt-Alan následně celé dobrodružství popsal v cestopisu „Za karavanou mrtvých“.

Počátkem roku 1935 firma Walter snížila ceny všech svých automobilů, vozy Junior nabízel v provedení roadster za 25 500 Kč, s karoserií tudor za 27 500 Kč, coby čtyřmístný kabriolet Sodomka za 32 500 Kč a s dodávkovou karoserií od plzeňské firmy Leitner za 26 500 Kč.

Do ukončení výroby v létě 1936 v Jinonících zhotovili více než tisíc automobilů a podvozků Walter Junior. K jejich sportovním verzím se vrátíme v příštím vydání. ■



Junior coby pohledná dodávka na 250 kg nákladu s karoserií Leitner (1935)

