

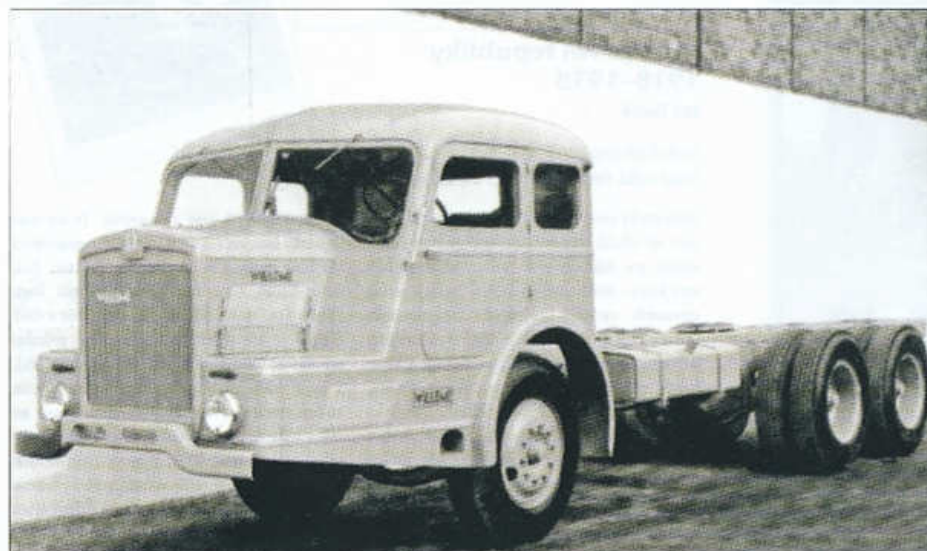
Skříňový automobil Willème K 15.8 B karosovaný v Praze-Strašnicích (1950)

Kamiony Willème pro ČSAD Francouzi ze Strašnic

V letech 1949 a 1950 zhotovili v čerstvě znárodněné karosárně Uhlík v Praze-Strašnicích osm skříňových vozů na francouzských podvozcích Willème. Byly určeny pro nově vytvořený národní podnik ČSAD.

Dnes už téměř zapomenutý příběh francouzských kamionů s nástavbami ze Strašnic zaznamenal ve svých vzpomínkách

psaných v roce 1966 Josef Šlégr, synovec zakladatele karosárny Oldřicha Uhlíka. Zatímco Oldřich Uhlík byl v říjnu 1949



Třínápravový podvozek vozu Willème K 15.8 B s kabinou od firmy Douzet

zatčen a následně internován v pracovním táboře, Josef Šlégr jako jeden z nejkvalifikovanějších zaměstnanců karosárny směl zůstat ve funkci technického zástupce vedoucího.

Znárodněná karosárna byla v té době začleněna do podniku Karosa Vysoké Mýto coby pobočný závod 05. Jejím hlavním úkolem bylo v roce 1949 karosování stovky šestiválcových polokabrioletů Škoda Superb pro ministerstvo vnitra a nejvyšší stranické a vládní představitele.

V posledním čtvrtletí roku 1949 však došlo ke změně plánu: místo čtyř posledních automobilů Škoda Superb, jejichž dokončení bylo odsunuto do roku 1950, měli ve Strašnicích v co nejkratší době navrhnout a vyrobit čtyři skříňové nástavby na třínápravové podvozky Willème s pohonem 6x4 dovezené z Francie.

Furgony s nosností 15 tun a celkovou povolenou hmotností 26 tun měly sloužit k dálkovým přepravám zboží – zejména do západní Evropy – teprve se formujícího národního podniku Československá automobilová doprava. Mimochodem, toto pojmenování zavedené počátkem roku 1949 vydrželo jen do listopadu 1950, pak bylo změněno na Československá státní automobilová doprava.

Dodejme rovnou, že další čtyři skříňové vozy Willème byly zařazeny do výrobního plánu strašnické karosárny na rok 1950 a navíc také osm třínápravových skříňových



přívěsů o nosnosti 10 tun, které spolu s tažnými vozy Willème vytvářely soupravy schopné přepravovat až 25 tun nákladu. Jejich nejvyšší rychlost nepřekročila 60 km/h, což bylo v té době běžné.

Továrna Willème sídlila v Nanterre na západním předměstí Paříže a ve třicátých letech se zařadila mezi nejúspěšnější francouzské výrobce užitkových automobilů. Jednou z cest k úspěchu pro ni byl nákup licence na osvědčené vznětové motory německé značky Deutz.

V letech 1945 až 1949 značka Willème obnovila výrobu a uvedla na trh modernizované třinápravové podvozky. V roce 1949 pak vedle vozů poháněných řadovým šestiválcem 13,54 l poprvé nabídla i podvozky vybavené řadovým osmiválcem o objemu 18,05 l a výkonu kolem 200 k (147 kW).

Novinkou sezóny 1949 byla také nově tvarovaná kabina ležce předsunutá před přední nápravu, kterou firmě Willème dodávala karosárna Douzet z nedalekého Gennevilliers. Díky ní mohla délka nástavby dosáhnout až 8 m. K propagaci svých výrobků používala firma Willème slogan „Král nákladních vozů“.

Dnes už se nejspíš nedozvíme, kdo rozhodoval o nákupu osmi podvozků pro skříňové



Nepřiliší kvalitní, ale o to vzácnější snímek vozu Willème s přívěsem v jízdě



Toto je možný konec jednoho z vozů

vozy pro ČSAD, faktem ale je, že zvolil to nejlepší, co firma z Nanterre tehdy nabízel. Třinápravové šasi Willème K 15.8 B s osmiválcovým dieselem 18,05 l, hlavní čtyřstupňovou a přídatnou dvoustupňovou převodovkou, pohonem obou zadních náprav, vysokotlakým vzduchovým ovládním brzd a předsunutou kabinou Douzet.

Skříňové nástavby byly celokovové, s kostrou elektricky svařenou z jáklových profilů a povrchovými díly z ocelového plechu. Stejným způsobem byly zhotoveny i nástavby přívěsů, jež byly tvarově i rozměrově sladěny s tažnými vozy. Podle vzpomínek Josefa Šlégra byly i podvozky přívěsů značky Willème.

Strašnický furgon Willème na snímku, který ze svého archivu poskytl Miloš Zelenka, nese původní označení Československá automobilová doprava národní podnik používané jen v letech 1949 a 1950.

Neobyčejný příběh francouzských kamionů Willème ve službách ČSAD by si zasloužil obsáhlejší článek, k němu však nemáme dostatek informací ani fotografie. Pokud by někdo ze čtenářů Motor Journalu měl cokoliv k tomuto tématu, ozvěte se prosím do redakce.

Jan Tuček

Foto: archivy Miloše Zelenky a Fondation Berliet - Lyon - France



Willème K 15.8 B s francouzskou dřevěnou skříňí o objemu 55 m³ krytou plachtou