



V téhle podobě se Walter Junior objevil na československém trhu na podzim roku 1932.

## Walter Junior

# Balilla z Jinonic

**JAN TUČEK**

Výroba automobilů podle zahraniční licence se u nás nikdy ve větším rozsahu neujala. Výjimkou potvrzující pravidlo byly ve třicátých letech vozy Walter Bijou, Junior, Princ a Lord podle italských vzorů značky Fiat.

Nejúspěšnější ze zmíněné čtveřice byl kompaktní typ Junior s litrovým motorem, jenž se na československém trhu objevil na podzim roku 1932, v období hospodářské krize. Už před ním se od roku 1931 v Jinonicích montoval Fiat 514 přejmenovaný na Walter Bijou, v závěru sezony 1932 pak následovaly velké vozy Walter Princ a Lord s dvouapůllit-

rovým řadovým šestiválcem, jejichž vzorem byly automobily Fiat 522 a 524 s prodlouženým rozvorem.

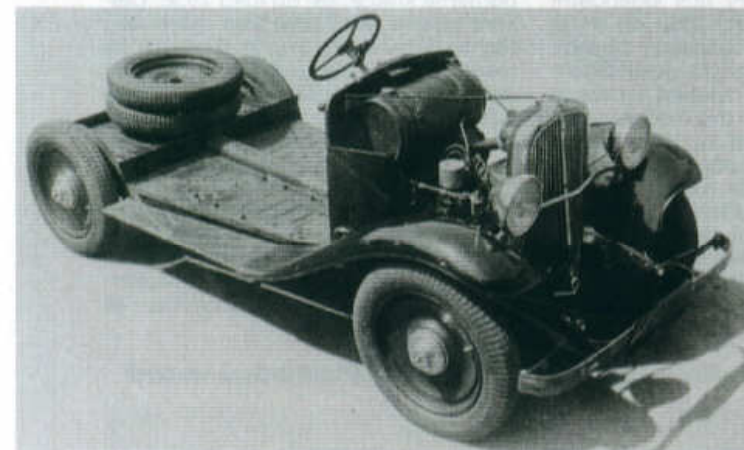
Walter Junior byl licenční podobou mimořádně úspěšného turinského typu Fiat 508 Balilla, který debutoval v dubnu 1932 na milánském autosalonu a v licenci se vyráběl mimo jiné ve Francii (Fiat-Simca) a v Polsku (Polski Fiat). Stejně jako jeho italský vzor patřil i Walter Junior ve své době k nejmoderněji stavěným automobilům, byl klasické koncepce s motorem vpředu a pohonem zadních kol a jednoduše řešenými tuhými nápravami odpruženými podélnými půleliptickými listovými pery. Robustní obdélníkový rám s křížovými vzpěrami ve tvaru X, celokovová karo-

serie s dobře využitým obestavěným prostorem, dvanáctivoltová elektroinstalace Bosch a brzdy s kapalinovým ovládáním - to vše dělalo z tohoto kompaktního vozu vskutku dospělý a spolehlivý automobil.

Při rozvoru náprav 2250 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu i vzadu byl Walter Junior se standardní dvoudveřovou uzavřenou karoserií dlouhý 3440 mm, široký 1380 mm a vysoký 1530 mm, přičemž na sedmnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 4,00 nebo 4,50 x 17 vykazoval světlou výšku 175 mm. Hmotnost „holého“ podvozku nepřevyšovala 380 kg, pohotovostní hmotnost uzavřeného vozu se pohybovala u hranice 700 kg a celková hmotnost měla hodnotu 990 kg.

Těsně za přední nápravou uložený kapalinou chlazený čtyřválec SV dával z objemu 995 cm<sup>3</sup> výkon 22 k (16 kW) a prostřednictvím suché jednokotoučové spojky, třístupňové převodovky a spojovacího hřídele poháněl zadní kola. Podle dobových údajů Walter Junior dosahoval největší rychlosti 90 km/h a průměrně spotřeboval 8,5 l benzínu, válcová palivová nádrž o objemu 26 l umístěná na dělicí stěně motorového prostoru mu tedy vystačila přibližně na 300 km jízdy.

**Podvozek vozu Walter Junior, určený ke karosování.**



Sportovní roadster Walter Junior při předvádění na Pražském autosalonu v dubnu 1934.

Čtyřmístné kupé na podvozku Junior S vzniklo v roce 1934 v karosárně Sodomka.







Ital s českým jménem: sportovní roadster Walter Junior S.



Sodomkovo kupé Junior S na drátových kolech nemělo střední sloupky karoserie.



Vozy Walter Junior v inovované podobě (nová maska, šikmé čelní sklo) připravené k expedici z výrobního závodu v Praze-Jinonicích.

V letech 1932 a 1933 se v důsledku hospodářské krize nekonal Pražský autosalon, a tak měl Walter Junior výstavní premiéru až v dubnu 1934. Představil se s lehce modernizovanou karoserií s mírně sešikmeným čelním sklem a novou maskou, přičemž výkon motoru díky zvýšenému stupni komprese lehce stoupl na 24 k (18 kW). Na rozdíl od svého italského sourozence si Junior zachoval třístupňovou převodovku (Fiat 508 Balilla měl od jara 1934 čtyři rychlostní stupně).

Kromě standardního provedení s dvoudveřovou uzavřenou karoserií se Junior objevil i jako úhledný dvoumístný roadster (s nouzovým vyklápěcím sedadlem v „kufu“) a coby čtyřmístný kabriolet, ovšem se zakázkovými karoseriemi stavěnými mimo mateřskou továrnu, např. u pizeňské firmy Leitner. Půvabné čtyřmístné kupé bez středních sloupků zhotovila pro Pražský autosalon v roce 1934 vysokomýtská karosárna Sodomka, základem tohoto vozu však už byl sportovněji laděný podvozek Junior S s výkonnějším motorem. První roadstery s označením Fiat 508 S (nebo také Balilla Sport) se veřejnosti představily v dubnu 1933 na milánském autosalonu a jen o pár týdnů později se objevily i v Praze-Jinonicích už jako Walter Junior S. Sportovně strážené dvoumístné vozy měly litrový motor nalaďený na dobrých 30 k (22 kW) a na drátových kolech uháněly přes 110 km/h.

V červnu 1933 v prvním ročníku závodu 1000 mil československých startovaly tři tovární vozy Walter Junior S a nejrychlejší z nich, který řídil legendární Jindřich Knapp, vyhrál třídu do 1100 cm<sup>3</sup> a v absolutní klasifikaci obsadil druhé místo za vítězným šestiválcem Praga Alfa, za jehož volantem exceloval ing. Petr Mucha. Další dva roadstery Junior S vybojovaly třetí a páté místo ve své třídě. O rok později vyslala firma Walter na druhý ročník 1000 mil československých osm roadsterů Junior SS s nově upraveným motorem s rozvodem OHV, objemem zvětšeným na 1089 cm<sup>3</sup> a výkonem 35 k (26 kW). Měly čtyřstupňovou převodovku a jezdily přes 120

km/h, nejlepší z nich dovedl tovární jezdec Ivan Hodáč na druhou příčku třídy do 1100 cm<sup>3</sup> (do cíle úspěšně dojelo všech osm automobilů). Z absolutního prvenství se tehdy radoval Jindřich Knapp, ten ovšem řídil větší roadster Walter Standard S se šestiválcovým motorem víc než třílitrového objemu. Statečné srdce prokázal Walter Junior i při dobrodružné jízdě pouští do nitra Arabského poloostrova. Vladislav „Alan“ Forejt se spolujezdcem Pospíšilem se s minimálně upraveným továrním roadsterem Junior (měl o jeden list zesílená pera, přídavné nádrže na vodu a benzin a vezl nadváhu výstroje) vydali přes Istanbul, Damašek a Bagdád do arabské pouště hledat zmizelé město královny ze Sáby. Najeli tisíce kilometrů, k vysněnému cíli se sice nakonec nedostali, ale oni i vůz přečkali všechny útrapy bez větší úhony, o čemž se ostatně podrobněji můžeme dočíst ve Forejtově knížce „Za karavanou mrtvých“, jež se dá občas najít v antikvariátech.

Automobily Walter Junior se vyráběly poměrně krátce, jen do roku 1936. Celkem vzniklo něco přes tisíc exemplářů těchto licenčních vozů, nabízených za rozumné ceny (uzavřený dvoudveřový Junior stál 27 500 Kč, kabriolet 32 500 Kč). V období odbytové krize poněkud oživily československý automobilový trh, proti domácí konkurenci, zejména vozům Škoda Popular, Praga Baby a Tatra 57, se však prosazovaly jen těžko. Souviselo to samozřejmě i s tím, že od poloviny 30. let automobilová produkce značky Walter jen doznívala, jasnou prioritu dostala letecká výroba. ■

Pohled do dílny, v níž se připravovaly tovární vozy pro závod 1000 mil československých.

