

Tvář vozíku Kroboth v podobě, v níž se objevila na titulní stránce česky psaného prospektu.

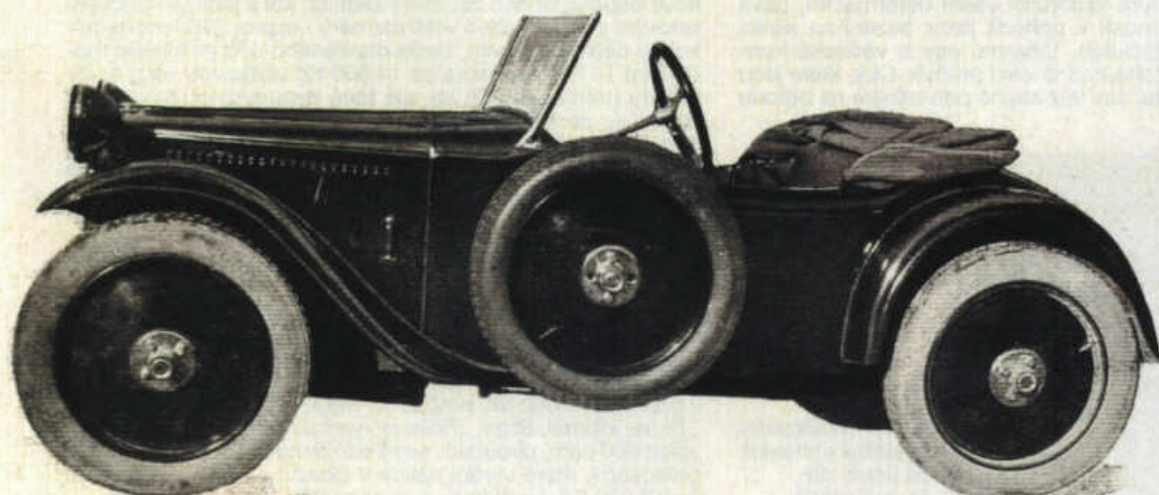
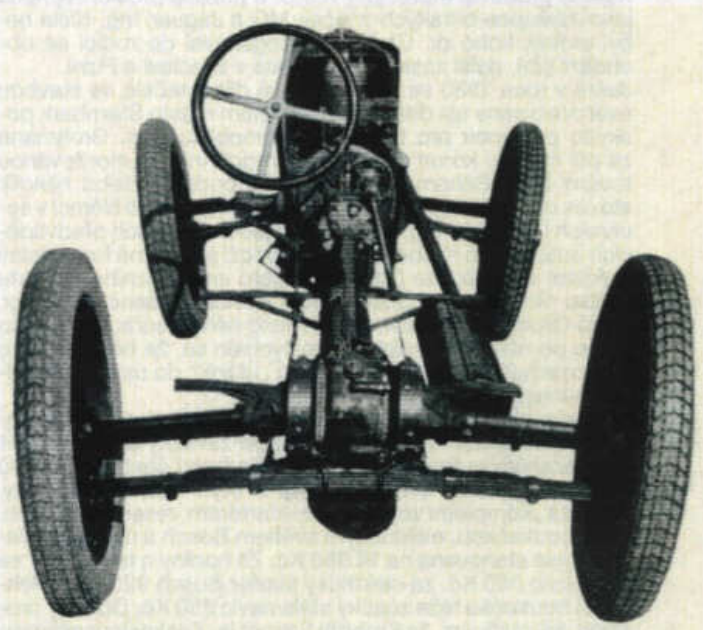
Základ lidového vozu Kroboth tvořil páteřový rám s nezávislým zavěšením všech čtyř kol.

Záhadný Kroboth

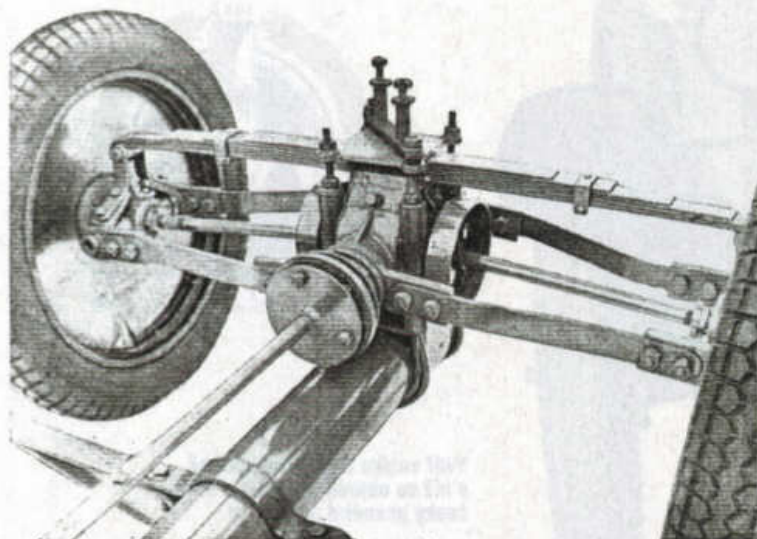
JAN TUČEK

K nejzajímavějším kapitolám naší meziválečné motoristické historie patří pokus o výrobu lidového vozu značky Kroboth. Skončil nezdarem a dodnes jej obklopuje řada nejasností.

Konstrukce tohoto pozoruhodného vozu vznikla ve druhé polovině 20. let, jeho tvůrcem byl Gustav Kroboth, tehdy asi třicetiletý konstruktér ze Šternberka na Moravě. Financování projektu se ujal dr. Kuno Grohmann, zámožný člen továrnícké rodiny z Vrbna pod Pradědem. Ten také v roce 1930 rozběhl přípravu k sériové výrobě a vedl jednání s bankami i s potenciálními zástupci nově vznikající značky. Nový lidový vůz se měl podle něho prodávat za bafovskou cenu 9999 Kč, zatímco malé Aero 10 HP s půllitrovým jednoválcem stálo téměř dvojnásobek. Zástupcem značky Kroboth pro Prahu



V tomto provedení měl dvoumístný vozík rozvor 2050 mm a celkovou délkou 2850 mm.



Původní zavěšení zadních kol s odpružením dvěma příčnými listovými perý.

V německy psaném prospektu na vůz Favorit se objevilo nové zavěšení zadních kol - pozornost si zaslouží i spojovací hřídel vedený nad centrální rourou.

a Čechy se stal ing. Zdeněk Klika, který v té době v pražském Karlíně prodával motocykly A.J.S. a později proslul zejména jako zástupce britských značek MG a Jaguar. Ing. Klika nebyl jediný, jeho dr. Grohmann angažoval do rodící se obchodní sítě, další zastoupení vznikla v Břeclavi a Plzni.

Ještě v roce 1930 se v Krobothově dílně začalo se stavbou ověřovací série asi deseti vozů, mezitím město Sternberk poskytl pozemek pro budoucí automobilku a dr. Grohmann za půl miliónu korun objednal v Hradci Králové montovanou tovární halu. Během krátké doby se podařilo získat několik stovek objednávek na nový vůz - především mezi Němci v severních Čechách. Ing. Klika dostal jeden z prvních předváděcích automobilů Kroboth a kromě potíží se špatně fungujícími brzdami se zdálo, že úspěchu tohoto ambiciózního projektu vcelku nic nestojí v cestě. Jenže jednoho krásného dne dr. Kuno Grohmann zmizel, nikdo místo něho neúřadoval - jako by se po něm země slehla. Proslýchalo se, že ho snad jeho bratr nechal zbavit svéprávnosti a „uklidil“ do ústavu v tyrolském Innsbrucku.

Následovaly dlouhé tahanice, nakonec se však na scéně objevila společnost Favorit, jež převzala závazky a v říjnu 1931 na pražském autosalonu vystavovala hned šest automobilů Kroboth, přesněji dva podvozky a čtyři karosované vozy. Cena za „kompletní vůz s ručním startérem, rezervním kolem, ruční houkačkou, elektrickým světlem Bosch a úplným nářadím“ byla stanovena na 14 950 Kč. Za hodiny a tachometr se připlácelo 500 Kč, za elektrický startér Bosch 920 Kč a elektrická houkačka téže značky stála navíc 250 Kč. Dobový prospekt zdůrazňoval, že Kroboth Favorit je „československý výrobek evropské úrovně“ a „malý vůz pro nejtěžší službu“.

Citaci si ovšem zaslouží i další argumenty. „Chassis, jehož základ tvoří ocelová roura vzdorující všem deformacím, dává vozu jedinečné vlastnosti v pohodlí jízdy, sezení na silnici a bezpečnosti v zatáčkách. Výkyvné osy a vědecká konstrukce staví vůz vysoko nad dnešní průměr. Osy, které jsou dělené vpředu i vzadu, činí vůz stejně pohodlným na betonu

jako na nejhorší silnici. Jejich vědecké řešení dovoluje jezdcí projeti i nejestřejšími zatáčkami bez nejmenšího smyku, a to i tehdy, je-li silnice úplně rozbita. Prvotřídní materiál je přesně zpracován, a tak je Kroboth prvním vozem, který za skutečně nízkou cenu dá vám pohodlí a jistotu vozu velkého“.

Kroboth se skutečně vyznačoval páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol odpružených příčnými listovými perý. Pohled do dobových prospektů prozrazuje, že zavěšení zadních kol existovalo ve dvou provedeních. V prvním případě odpružení obstarávala dvě příčná listová pera přišroubovaná k nosné trubce před a za rozvodovkou, ve druhé variantě bylo každé ze zadních kol nesené dvojicí příčných ramen z pásové oceli, zatímco příčné listové pero bylo jen jedno, připevněné nahoře k rozvodovce.

Vodou chlazený dvoudobý jednoválcový motor o objemu 550 cm³ a výkonu asi 10 koní (7 kW) byl spolu s třístupňovou převodovkou uložen vpředu, přičemž točivý moment přenášel dozadu k rozvodovce spojovací hřídel umístěný nad trubkou páteřového rámu. Vozík měl hřebenové řízení a volant na levé straně, pásové brzdy zadních kol byly umístěny u výstupů hnacích hřídelů z rozvodovky. Plechová kola byla opatřena pneumatikami rozměru 27 x 4,00 - světlost podvozku měla hodnotu 190 mm.

Při rozvoru 2050 mm a rozchodu kol 1100 mm byl Kroboth dlouhý 2850 mm, široký 1420 mm a vysoký 1350 mm, hmotnost dvoumístného otevřeného vozíku nepřevyšovala 490 kg. Automobil dosahoval největší rychlosti 65 až 70 km/h a průměrně spotřeboval 6 l dvoudobé směsi benzínu s olejem na 100 km. Palivová nádrž umístěná na dělicí stěně za motorem měla objem 20 l a vystačila přibližně na 300 km jízdy.

Německy tištěný prospekt, v němž se objevilo vyobrazení nově uspořádaného zavěšení zadních kol s jediným příčným listovým perem, udává větší rozměry - rozvor 2200 mm a celkovou délku 3200 mm. Vedle otevřeného dvoumístného modelu za 14 950 Kč nabízí za 14 900 Kč užitkovou verzi s užitkovou hmotností 200 kg, ale také dvoumístnou uzavřenou limuzínku za cenu 15 900 Kč. V tomto prospektu už je vůz označován jen jako Favorit a trojúhelníkový znak Kroboth se objevuje pouze okrajově. Také jako výrobce je uváděna pouze firma Favorit, zatímco původní název zněl Gustav Kroboth ml., „Favorit“ stavba motorů a vozidel, Sternberk na Moravě.

Faktem je, že k sériové výrobě tohoto konstrukčně zajímavého, ale zřejmě nevyzrálého automobilu nikdy nedošlo. Jeho další osudy nejsou tak docela jasné a vystupuje v nich ing. Adolf Zlámal, brněnský podnikatel, který se angažoval v několika neúspěšných pokusech o výrobu lidových vozů. Epilogem celé historie je patrně zmínka, kterou v květnu 1933 v rubrice „Povídá se, povídá ...“ otiskl časopis Motor Revue: „Firma Zlámal, Brno, zřídila si výrobu malých vozíků, jednoválec 500 ccm, dvoutakt, se středním nosníkem a výkyvnými poloosami, které vyrábí někde v Liberci a chce je prodávat po 18 000 Kč. V základu je to nebožtík - vozík Kroboth“.



Titulní list německy tištěného prospektu na lidový vůz Favorit patrně z roku 1931.