



Pražský autosalon 1936:
na stánku Sodomka je vlevo
poněkud schované kupé Tatra 70a,
vpravo kabriolet Aero 30.

Karoserie Sodomka (3)

JAN TUČEK

Druhá polovina třicátých let minulého století byla pro vysokomýtskou karosárnu Sodomka obdobím velkého stylistického i výrobního rozmachu. Vedle pokračující kusové výroby automobilových karoserií na zakázku se od roku 1936 ve Vysokém Mýtě rozběhla malosériová produkce karoserií na podvozcích značky Aero.

V sezoně 1936 u Sodomků karosovali 55 kabrioletů a roadsterů Aero 30, ale také čtyři desítky dalších vozů, včetně mohutného čtyřdveřového polokabrioletu Packard a úhledného dvoudveřového kabrioletu na podvozku Graham. Na pražském autosalonu karosárna Sodomka reprezentovalo mimo jiné kupé hardtop bez středních sloupků a se shrnovacím dílem střešky, postavené na podvozku Tatra 70a klasické koncepce s kapalinou chlazeným šestiválcem 3,8 l.

V roce 1937 už ve Vysokém Mýtě oblékli rekordní počet 160 automobilů Aero 30 a 50 s dvoudobými motory. V té době měla karosárna 74 zaměstnanců (z nich bylo 65 dělníků) a výrobní plochy o celkové rozloze 1550 m². Dobový filmový dokument prozrazuje, že mnohé z výše uvedených automobilů Aero 30 a 50 firma Sodomka karosovala jen částečně, což vysvětluje jejich vysoký počet. Některé podvozky přijížděly z Prahy s téměř kompletní přední partií karoserie, včetně kapoty a blatníků, v dílnách u Sodomků pak dostávaly střední a zadní část karoserie, čalounění a hlavně skládací plátěnou střešku, jejíž kostra i potah vyžadovaly velmi pečlivou a precizní práci zkušených dělníků.

Aerodynamický kabriolet Aero 50 ročníku 1939 pro Vladimíra Kabeše juniora.



Kabriolet Studebaker Commander putoval v roce 1938 na Střední východ.



V roce 1939 firma Sodomka karosovala 50 kabrioletů Praga Piccolo.

Ze tří desítek zakázkových karoserií Sodomka ročníku 1937 jmenujeme především dvoudveřový kabriolet, jenž si na podvozku Bugatti 57 objednal kníže Schwarzenberg. Stylistické i dílenské provedení tohoto vozu zasvěcení přirovnávají k nejlepšímu tehdejšímu výtvarum renomované dráždanské karosárny Gläser. Decentní elegancí vynikaly i kabriolety na amerických podvozcích Graham a Nash, zajímavostí byl šestimetrový vůz s trambusovou přídílí a splývavou záďí, pěti bočními okny na každé straně a variabilním interiérem, který si na podvozku Ford dala postavit zlínská firma Bafa. V roce 1938 nemalou část výrobní kapacity karo-





Kabriolet Jawa Minor s karoserií Sodomka z roku 1939.



V téhle podobě se kabriolety Aero 50 vyráběly v letech 1939-40.

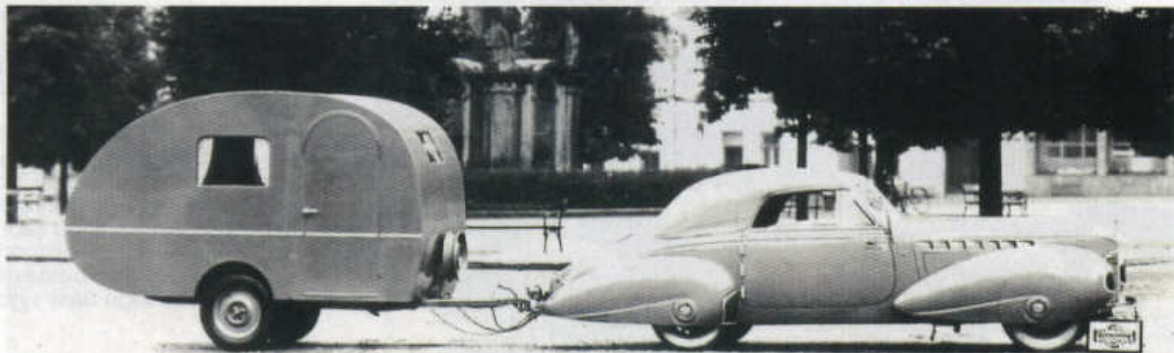


Válečná leta: jeden z velkých obytných přívěsů na dvoře karosárny.



Reprezentační limuzína Maybach SW 42 s karoserií Sodomka z roku 1942.

Poněkud neobvyklý záběr z roku 1940: aerodynamický kabriolet Aero 50 a malý obytný přívěs Sodomka.



sárny zaplnily autobusy, především šestnáctikusová série postavená pro ČSD na podvozcích Škoda 606, ve výčtu však figuruje i 25 kabrioletů a roadsterů Aero 50 a dvě desítky zakázkových karoserií, včetně opravdových pozoruhodností. Najdeme mezi nimi trojici automobilů, dva kabriolety a jednu limuzínu, na americkém podvozku Studebaker, přičemž jeden z kabrioletů byl údajně dodán na Střední východ. Pro britský královský dvůr byl určen dvoudveřový kabriolet La Salle (sesterská značka automobilky Cadillac), jako šoféřské kupé v témže roce ve Vysokém Mýtě oblékli i prestižní Rolls-Royce. Prominentního zákazníka měl i luxusní kabriolet Aero 50 - jezdila s ním paní Hana Benešová, manželka prezidenta republiky.

Rok 1939 byl navzdory tíživé atmosféře pro firmu Sodomka velmi úspěšný. Kromě 55 automobilů Aero 50 karosovala také pět desítek kabrioletů Praga Piccolo a malou sérii 25 otevřených vozů Jawa Minor. Mezi automobily stavěnými na zakázku se objevil mimo jiné kabriolet Lancia Astura s celokovovou karoserií v italském stylu, nejpozoruhodnější kreace však vznikaly na podvozcích Aero 50. Byly to výrazně aerodynamicky tvarované karoserie s blatníky kapkovitého tvaru a vestavěnými světlomety, přičemž kryty předních i zadních kol zdobila stylizovaná Sodomkova inícia S. V letech 1939 a 1940 zřejmě vzniklo jen šest těchto výjimečných automobilů, pět kabrioletů a jedno kupé, jež bylo dodáno do Polska. Jedním z majitelů aerodynamického kabrioletu tohoto typu byl i syn majitele továrny Aero, Vladimír Kabeš mladší, další se proslavil účinkováním ve filmu Valentin Dobrotivý spolu s tehdejšími idoly paní a dívek, Oldřichem Novým.

V roce 1940 u Sodomků karosovali necelé dvě desítky osobních automobilů, z toho 11 bylo typu Aero 50. Kromě čtveřice sanitních automobilů Praga Alfa pro pražský Červený kříž se vyráběly především autobusy Praga NDO, a také čtrnáctikusová série trolejbusů MAN pro Bratislavské dopravní podniky. Už od druhé poloviny 30. let vyráběla firma Sodomka i obytné přívěsy, tehdy označované jako weekendové vozy. Během válečných let se jejich produkce prudce zvýšila, existovaly v několika provedeních a nebyly určeny ke kempování, ale sloužily jako pojízdné kanceláře, fotolaboratoře a štábní vozy. Během roku 1941 kromě mnoha přívěsů a vlečných vozů za autobusy i nákladní automobily, včetně chladičenských, karosovali u Sodomků posledních 24 vozů Aero 50 a dvě desítky dalších osobních automobilů. V roce 1942 už karosárna, jejíž osazenstvo se mezitím více než ztrojnásobilo, pracovala prakticky jen na vojenských a státních zakázkách, od sanitních vozidel přes autobusy a autokary až po již zmíněné obytné přívěsy.

Posledním osobním vozem karosovaným ve válečném roce 1942 byl mohutný Maybach SW 42 s rozvorem 3,68 m a řadovým šestiválcem 4,2 l. Podvozek přišel z Německa, ve Vysokém Mýtě na něj postavili vcelku elegantní limuzínu pětimetrové délky a vůz putoval do Bratislavy, kde jej používal tehdejší slovenský prezident Jozef Tiso. ■