



Dvoumístná tříkolka Trimobil E2 ročníku 1923.



Nadace Elišky Junkové

Ze tří na čtyři kola

Značka Šibrava zazářila v naší meziválečné motoristické historii jen velmi krátce, určitě si však zaslouží, abychom si ji připomněli.

Jaroslav Šibrava (1876-1961), rodák z Olšan u Časlavi, se počátkem století živil jako mechanik, později i jako řidič motorových vozidel a jistý čas prý byl šoferem na pražském místodržitelství. Těsně před první světovou válkou se ucházel o místo mistra u firmy Josef Walter a spol., továrna motorových vozidel, jež se tehdy stěhovala do nového areálu v Jinonicích. O mnohdy zmiňovaném zaměstnaneckém poměru pana Šibravy s firmou Walter se nepodařilo najít jednoznačné důkazy, faktem ovšem je, že těsně po skončení války byl právě on tím vyvoleným, kdo směl převzít tradiční výrobu motorových tříkolek této značky.

Na přelomu května a června 1921 se tříkolka Šibrava objevila na XIII. mezinárodní výstavě automobilů v Praze pod značkou Trimobil a čtenáři měsíčníku *Auto* se dozvěděli, že „snahou firmy jest přivést na trh automobilový levný, při tom však úplně spolehlivý a zaručeně dobré vozidlo, které by vyplnilo mezeru mezi motocyklem a automobilem, a které by bylo přístupné širším vrstvám“. Už týden před autosalonem ostatně pan Šibrava prokázal životaschopnost svého stroje, když úspěšně absolvoval závod do vrchu Zbraslav - Jiloviště.

Jaroslav Šibrava umístil svou dílnu do Vltavské ulice č. 866 v Praze-Holešovicích, přičemž až do léta 1922 se výroba vlastně jen připravovala a světlo světa spatřilo pouze několik strojů určených k propagačním účelům. 16. dubna 1922 startovaly na závodě Zbraslav - Jiloviště dvě tříkolky Trimobil: jednu řídil zakladatel podniku, druhou jeho tehdy dvacetiletý syn Karel Šibrava (1902-1977). Mladý Šibrava si tehdy vedl lépe, v kategorii cyclekarů obsadil druhé místo, když rychlejší než on byl jen Fritz Hückel na stroji Gnome. Koncem dubna 1922 opět na pražském autosalonu nechyběl stánek firmy Šibrava, zajímavostí však je, že teprve v září téhož roku Jaroslav Šibrava požádal o živnostenský list na „živnost výroby motorových vozidel po továrnicku“. Magistrát hlavního města Prahy mu jej vydal 10. ledna 1923 a v následujících měsících prožila mladá firma své jediné období rozkvětu.

Na XV. mezinárodní automobilové výstavě v Praze (28. dubna až 6. května 1923) se publiku představily hned čtyři exempláře tříkolek Trimobil: otevřený čtyřmístný model s čalouněním anglickou kůží, elektrickým osvětlením a dvěma ochrannými skly před cestujícími vpředu i vzadu, šoféřské kupé s uzavřenou zadní částí karoserie a řízením volantem (u všech ostat-



Trimobil EK 4 se měl uplatnit i jako autodrožka.

ních tříkolek byla jednoduchá řídicí páka), dvousedadlová sportovní tříkolka v módní žluté barvě a dodávkový model s otevřenou ložnou plochou. Všechny tříkolky měly stejnou koncepci s jedním kolem vpředu a poháněnou tuhou zadní nápravou s diferenciálem.

Za předním kolem uložený motor byl vzduchem chlazený dvouválec do V o objemu 1,25 l (vrtání 85 mm, zdvih 110 mm) a výkonu 10 koní (7,5 kW), na který bezprostředně navazovala spojka a převodovka se dvěma stupni pro jízdu vpřed a zpátečkou. Přenos točivého momentu k zadní nápravě obstarával spojovací hřídel. Motor se uváděl do chodu startovací klikou na levé straně, byl opatřen karburátorem Zenith, zapalováním Bosch a čtyřlístým větrákem chlazení. Trimobil měl drátová kola rozměru 710 x 90, brzdy jen na zadních kolech a v zádi uloženou palivovou nádrž o objemu 35 l. Osvětlení mohlo být buď elektrické nebo poněkud archaicky acetylenové. Tříkolka v osobním provedení dosahovala největší rychlosti 60 až 70 km/h (užitkové verze jen 45 km/h) a průměrně spotřebovala kolem 6 až 7 l benzínu (a 3/4 kg oleje) na 100 km.

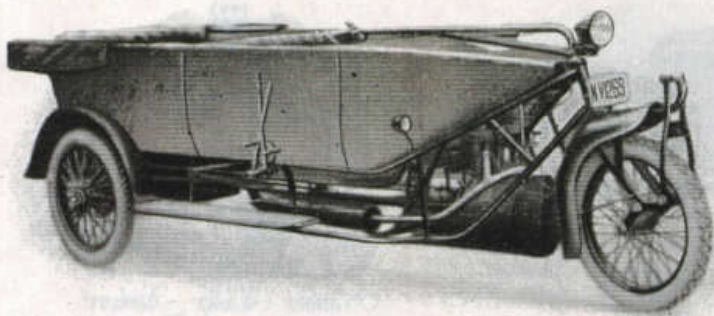
Na svou dobu (a velikost firmy) pozoruhodný dvacetistránkový katalog z roku 1923 nabízel potenciálním zákazníkům pět různých verzí tříkolek Trimobil. Dvoumístná 3,5 m dlouhá tříkolka nesla označení E2 a výrobce ji nabízel coby „ideální sportovní vozidlo“, zatímco větší čtyřmístný Trimobil s otevřenou karoserií dlouhou 3,85 m a typovým označením E4 se prezentoval coby „ideální vozidlo rodinné“. Trojici osobních modelů dopl-



Trimobil na startu závodu Zbraslav - Jiloviště 1922.



Titulní list katalogu firmy Šibrava z roku 1923.



Otevřený čtyřmístný model Trimobil E4.

ňovalo šoféřské kupé EK4 s celkovou délkou 3,9 m a uzavřenou zadní částí karoserie, jež firma Šibrava nabízela coby vozidlo „pro obchod a pro drožky“, tedy taxíky.

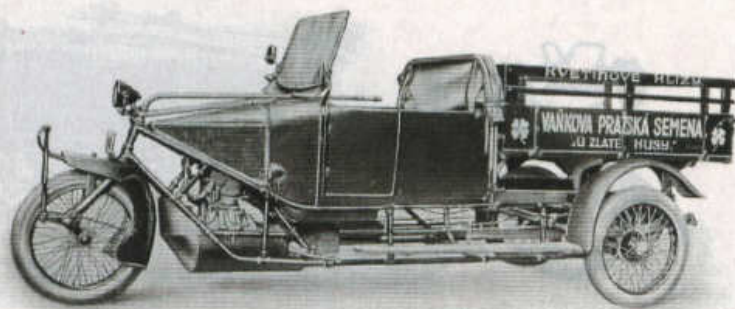
Tříkolku typu EN s otevřenou korbou pro přepravu až 400 kg nákladu katalog představuje jako „universální dopravní stroj“, přičemž zdůrazňuje, že „plochu pro náklad lze po uvolnění čtyř šroubů sejmout a nahradit osobní karoserií, kterou za příplatek dodáme“. Poslední z pětice byla „originální dopravní a reklamní tříkolka“ typu ENS se skříňovou nástavbou a užitečnou hmotností 400 kg. „Stroj typu tohoto hodí se obzvláště pro závody konfekční atd. Nejelegantnější provedení!“, zdůrazňoval katalog.

Jaroslav Šibrava tehdy svůj mladý podnik označoval výrazem „Továrna motorových vozidel“ a Obchodní a živnostenská komora v Praze na podzim 1923 na žádost pražského okresního soudu zkoumala oprávněnost tohoto označení. Díky její zprávě z 8. listopadu 1923 tedy víme, že „Podnik zaujímá strojnou, montovnu, 3 skladiště, 2 kanceláře a garage a zaměstnává 14 dělníků, 9 úředníků, 2 klempíře, 1 kresliče, 1 karosáře, 1 skladníka a 1 účetního“, celkem tedy devětadvacet lidí. Zpráva vypočítává strojní zařízení, konstatuje že „dělba práce jest provedena“ a má za to, že „podnik Jaroslava Šibravy možno považovati za továrnu a předmět za výrobu po továrnicku provozovanou“.

Podle dobové policejní statistiky publikované k 1. říjnu 1923 bylo v Praze přihlášeno do provozu 24 tříkolek Trimobil (všechny coby užitková vozidla) a jedno osobní auto Šibrava. Šlo zřejmě o prototyp čtyřkolového vozidla, na němž Jaroslav Šibrava pracoval od počátku roku a jež se mělo koncem dubna 1923 zúčastnit závodu Zbraslav - Jíloviště. Nakonec tam však startovala jen klasická tříkolka Trimobil, kterou řídil Karel Šibrava. V kategorii cyclekarů tehdy jely pouze dva stroje a vítězný francouzský Salmson s jezdcem Dietzem byl o dvě a půl minuty rychlejší, než poněkud dýchavičný Trimobil. Přesný počet vyrobených a prodaných tříkolek se zatím nepodařilo určit, nesporné ale je, že 23 strojů prodaných v Praze od podzimu 1922 do konce září 1923 bylo číslem rekordním. Je také skutečností, že firemní poznávací značky N I 332 a N I 333 v roce 1922 postupně používala řada tříkolek, některé jezdily i s poznávací značkou určenou pro autodrožky.

Na pražském autosalonu v dubnu 1924 se vedle dobře známé tříkolky objevil i malý automobil Šibrava označovaný coby typ

Automobil Šibrava 4/14 HP se v roce 1924 představil ve společnosti tříkolky.



Tříkolový valníček EN uvezl až 400 kg nákladu.



Dodávkový model Trimobil ENS z roku 1923.

4/14 HP. Čtyřmetrový vůz klasické koncepce měl opět vzduchem chlazený dvouválec, tentokrát však s protilehlými válci (flat-twin). Převodovka byla třístupňová a obě nápravy tuhé, odpružené podélnými půleliptickými listovými pery. Brzdy byly opět jen vzadu, kola - tentokrát disková - měla osvědčený rozměr 710 x 90 mm. Motor byl opatřen elektrickým spouštěčem Bosch, zapalování a osvětlení nesly tutéž značku, palivová nádrž o objemu 30 l byla připevněna na zadní stěně motorového prostoru. Čtyřsedadlová karoserie s dvířky na obou bocích měla odnímatelnou pevnou nástavbu, po její demontáži pak mohla dostat skládací plátěnou střechu a jednoduché čelní sklo.

Během roku 1924 Jaroslav Šibrava investoval nemalé prostředky do přípravy výroby automobilu, který měl jeho firmě zaručit budoucnost. Několik desítek prodaných tříkolek však nemohlo finančně utáhnout ambiciózní projekt a úvěry byly stále dražší a obtížněji získatelné. V září 1924 bylo s firmou Šibrava zavedeno vyrovnávací řízení a začaly se nad ní stahovat mraky. V dubnu 1925 ještě vystavovala a nabízela svůj automobil 4/14 HP za základní cenu 34 tisíc Kč a tříkolku Trimobil za 25 500 Kč (pro srovnání: nejlevnější Praga Piccolo byla tehdy za 35 tisíc Kč a Tatra 11 za necelých 40 tisíc Kč), už 11. června téhož roku však byl na majetek Jaroslava Šibravy uvalen konkurs a on sám se musel vzdát podnikatelské činnosti. Tak předčasně skončila jeho „výroba motorových vozidel po továrnicku“, ale jméno Šibrava z naší motoristické scény nezmiželo. Syn zakladatele značky, ing. Karel Šibrava, totiž až do konce roku 1950 postupně na několika místech Prahy provozoval autoopravny a garáže.

JAN TUČEK

III. setkání sběratelů motoristické literatury

se uskuteční v sobotu 15. dubna 2000 od 8 do 12 hodin v sále hotelu Zlatý Beránek na náměstí Míru v centru Mělníka. Případné další informace lze získat každý večer na telefonu 0206/670 683. ■