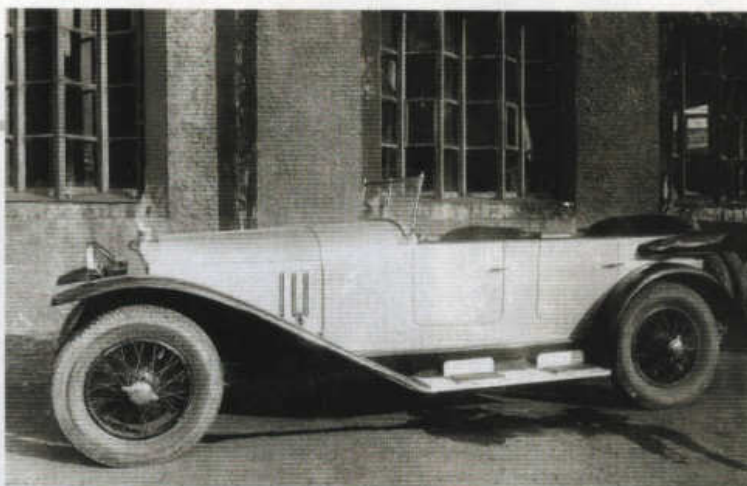


Francouzský Voisin C3 se čtyřválcovým motorem 4 l karosovali v Holešovicích v polovině 20. let jako čtyřdveřový dvojitý faeton.



JAN TUČEK

Oldřich Uhlík Příběh karosáře (2)

Ve druhém dílu příběhu českého karosáře Oldřicha Uhlíka (1888-1964) si připomeneme činnost holešovické firmy „Karosa“, ale také vznik a rozmach nové karosárny, kterou Uhlík založil v roce 1927 v Praze-Strašnicích.

O počátcích firmy „Karosa“, jež zahájila činnost v létě 1921 v Plynární ulici v Praze-Holešovicích, jsme psali už v minulém čísle AR. Připomeňme, že společníky Oldřicha Uhlíka byli pánové Viktorín a Žemlička, čalouník a lakýrník, s nimiž už dříve spolupracoval v karosárně ve Vinařské ulici. Uhlík měl ve firmě „Karosa“ podíl 50 %, jeho partneři každý po 25 %. Původně pronajatý pozemek v Plynární ulici, na němž karosárna stála, se koncem roku 1922 podařilo odkoupit spolu s vedlejší parcelou. Během jara 1923 vznikla rozsáhlá přístavba, která původní plochy dílen prakticky zdvojnásobila. Přibyla kovárna, nová zámečnická dílna, klempírna a Uhlíkovi společníci rozšířili lakovnu. Počet zaměstnanců z dřívějších dvaceti v krátké době vzrostl na padesát a „Karosa“ se stala pojmem mezi automobilisty nejen v Praze, ale i na venkově. Však si také Oldřich Uhlík v roce 1924 pořídil automobil Praga Piccolo, aby mohl objíždět zákazníky a dojednávat zakázky.

„Karosa“ v letech 1921 až 1927 „oblékla“ přibližně stovku osobních automobilů domácích i zahraničních značek - zejména Fiat, Mercedes-Benz, Austro-Daimler, Walter, Praga, Laurin a Klement, ale také Voisin, Studebaker, Panhard et Levasor a dalších. Samostatnou kapitolu tvořila výroba odnímatelných nástavkových karoserií na vozy Tatra (zejména na šestiválce T 17), ale také dodávky karosářských polotovárů (např. skeletů) pro automobilku Praga, na jejíž podvozcích ovšem „Karosa“ stavěla i kompletní karoserie. K prominentním zákazníkům patřil např. podnikatel Miloš Havel, manželé Eliška a Čeněk Junkovi, již minule citovaný továrník Hugo Emmerich-Urban, ale i řada německých průmyslníků ze severních Čech. Náplní práce karosárny však nebyla jen stavba nových vozů, nemalá část obrátu připadala na opravy, úpravy a přestavby, přičemž Oldřich Uhlík vždy dbal na to, aby zakázka byla sepsána co nejpřesněji. A tak se např. v sešitu objednávek z roku 1922 můžeme dočíst, že si jistý zákazník z Břežan u Českého Brodu objednal „olakování auta Daimler anglickým lakem ve světlé barvě, oplechování karoserie dveří, zaletování šroubů

u předních blatníků, opravu skříňky na nářadí, nový volant, nový povlak na střechu z gumovaného plátna kůží olemován a nové mosazné lišty kolem čalounování“.

Faktem ovšem je, že obchody se většinou uzavíraly jen ústně, na čestné slovo obou stran. Po letech to pan Uhlík připomínal ve svých pamětech: „Dnes se až divím, že jsem dostal také zakázku na 320 000 Kč se zálohou do 140 000 Kč aniž došlo k nějakému písemnému dojednání. Ústní dojednání se oboustranně plnila a podání a stisk ruky platil tolik, co písemná smlouva. Tento způsob jednání obchod usnadňoval, ale také zavazoval k přesnému plnění zakázky.“ Jen pro představu uvedme, že ceny na zakázku stavěných karoserií se v polovině 20. let pohybovaly kolem 40 až 50 tisíc Kč (u luxusních verzí i mnohem výš), přičemž nejnižší Praga Piccolo s otevřenou karoserií se dala poříditi za 34 tisíc Kč a dvouválcová Tatra 11 za necelých 40 tisíc Kč.



Otevřený vyhlídkový vůz na podvozku Fiat s karoserií od holešovické firmy „Karosa“.

Luxurní kabriolet Isotta-Fraschini 8A karosovaný zřejmě v roce 1930 ve Strašnicích.



Šestiválcový Austro-Daimler AD před průčelím holešovické karosárny.

V roce 1926 bylo jasné, že firmě v Plynární ulici nebude povolena další přístavba, a tak Oldřich Uhlík začal hledat nové prostory. Zpočátku uvažoval o adaptaci nějakého existujícího objektu a vedl v tomto směru jednání v Libni, Vysočanech a na Smíchově, nakonec se však rozhodl stavět na zelené louce. Volba padla na Strašnice, tehdy ještě předměstí Prahy. Na jaře 1927 koupil parcelu o rozloze téměř třičtvrté hektaru a zanedlouho se doslova na poli začala stavět nová karosárna. Svoji polovinu dílen v Holešovicích prodal společníkům a zároveň jim dal svolení k dalšímu užívání značky „Karosa“, podle smlouvy měl holešovické dílny vyklidit do konce roku 1927. Závěrečná fáze stěhování do nového objektu ve Strašnicích začala 20. prosince 1927 a na Štědý den dopoledne „jsme odjížděli z Holešovic s posledním dvanáctým naloženým nákladním autem, abych se tam už nikdy nevrátil“, vzpomínal po letech pan Uhlík. Ze čtyř desítek holešovických zaměstnanců jen dva zámečníci zůstali na starém místě, ostatních 36 pracovníků přešlo do nového podniku, jenž nesl název „Nová karosárna O. Uhlík, továrna karoserií Praha-Strašnice“. Koncem ledna 1928 pan Uhlík oznámil pražskému magistrátu „živnost výroby karoserií po továrnicku“, nový živnostenský list mu vydali 7. dubna 1928. Na jaře 1928 se manželé Uhlíkovi se svými dvěma dcerami, tehdy pětiletou Janou a jedenáctiletou Dagmar (nejmladší Milada se jim narodila v roce 1931), přestěhovali do nového bytu, jenž byl součástí kancelářského traktu strašnické karosárny. Ve stejném objektu bydlel i mistr karosárny pan Brůna se svou rodinou. V téže době se dokončovaly terénní úpravy dvora, přičemž pečlivý a esteticky založený „pan šéf“ dal před administrativní budovou zřídit elipsoidovou zahrádku s růžovými keři a stříbrnými smrky, zatímco zahradu za karosárnou osázel ovocnými stromy.

Výroba se postupně rozbíhala už od února 1928, během jara téhož roku dosáhl počet zaměstnanců šesti desítek. Strašnická karosárna byla prvním pražským podnikem zařízeným na výrobu automobilových karoserií vskutku od A do Z, měla všechny potřebné odborné dílny - včetně chromovny a brusírny skla. Vlastní provozovny měly plochu 40 x 42 m, přilehlé kůlny 8 x 40 m a již zmíněná jednopatrová budova s bytem a kancelářemi stála na půdorysu 20 x 10 m.

Oldřich Uhlík se jako předseda Svazu karosářů a soudní znalec v tomto oboru těšil výborné pověsti, navíc se ve svém podniku mohl spolehnout na zkušené a věrné spolupracovníky. Majetní zákazníci z Prahy, ale i z Mostu, Liberce, Vrchlav a řady jiných míst, neváhali svěřit do Strašnic podvozky renomovaných značek, aby si odtud odvezli na míru střížené automobily vysoké kvality. Významná - i když napohled méně atraktivní - byla i výroba nejrůznějších užitkových karoserií, sanitních vozů a autobusů. Např. v roce 1929 Uhlíkova karosárna na objednávku automobilky Škoda zhotovila patnáct malých městských autobusů pro polský Lublin, po nich následovala první zakázka na dodávku autobusů pro ministerstvo pošt. Autobusům patří v historii strašnické karosárny velmi zajímavá kapitola a zaslouží si, abychom se k nim časem vrátili podrobněji. Na přelomu 20. a 30. let Oldřich Uhlík se svými spolupracovníky „oblékl“ řadu zajímavých - a často i prestižních - automobilů. Připomeňme mohutný čtyřdvéřový polokabriolet Mercedes-Benz 600 K se šestiválcem 6,2 l, imponantní dvoudvéřový kabriolet Isotta-Fraschini 8A s řadovým osmiválcem 7,4 l, klasicky střížené otevřené i uzavřené karoserie na amerických podvozcích Ford, Chrysler a Packard, ale také šarmantní dvoudvéřový polokabriolet postavený v roce 1931 na francouzském šasi Tracta 17 CV, jehož přední kola poháněl třílitrůvý šestiválec Hotchkiss. V roce 1931 také Uhlík získal licenci na francouzské odsouvací střešy Plein Azur - vůbec první si ve Strašnicích nechal do svého Studebakeru namontovat uhlobaron Petschek.

Speciální přání měl kníže Lobkowitz: pětilitrovou cestovní Bugatti si dal karosovat jako čtyřmístné kupé s krátkými „mocyklovými“ blatníky a netradičně řešenými posuvnými dveřmi. Jejich otevírací mechanismus údajně pocházel ze Švýcarska, dveře se odsouvaly kupředu, až k předním blatníkům. Důvod prý byl velmi pragmatický - běžné dveře se při neopatrném otevírání otloukaly o zámečnou bránu. Pozoruhodnou Uhlíkovou kreací je i aerodynamicky tvarované kupé s nízkými okny a výrazně zaoblenou záďí, jež vzniklo v roce 1932 na belgickém podvozku Imperia se šestiválcovým motorem 1,8 l. Dnes už téměř zapomenutá belgická firma s korunkou ve znaku byla tehdy na vrcholu slávy a její automobily si úspěšně vedly na tratích závodů a soutěží (např. v Rallye Monte Carlo).



Pětilitrová cestovní Bugatti knížete Lobkowicze nebyla na první pohled nápadná.



Specialitou Lobkovicovy bugatky byly posuvné dveře údajně švýcarské konstrukce.



Pozoruhodná Uhlíkova kreace - aerodynamické kupé Imperia ročníku 1932.

Posledním vozem, který si připomeneme v této části historie karosárny Uhlík, je kompaktní a velice půvabné kupé MG Midget ročníku 1933. Podvozek typu J2 se čtyřválcem 847 cm³ dovezl pražský zástupce britské značky ing. Zdeněk Klika, který také navrhl tvary elegantního autíčka. Po mnoha peripetiích se přednedávnm podařilo unikátní kupé získat do sbírek Národního technického muzea v Praze a nyní čeká na úpravy, jež mu vrátí původní podobu. ■

Malé a hezké kupé MG Midget J2 navrhl v roce 1933 ing. Z. Klika.

