

Oldřich Uhlík

Příběh karosáře (3)

JAN TUČEK

Třetí - a zatím poslední - díl životního příběhu českého karosáře Oldřicha Uhlíka (1888-1964) věnujeme bohaté činnosti jeho strašnického podniku ve třicátých letech, ale také zmařeným nadějím let poválečných.

V pestré paletě automobilů, které v průběhu třicátých let „oblékla“ strašnická karosárna, najdeme řadu pozoruhodných krea-cí. Jmenujme např. aerodynamické kupé na podvozku Aero 1000, které si dal v roce 1934 postavit pro závod 1000 mil československých jezdec Otto Nimshaus. Půvabný vůz se splývavou zádí a prosklenou střechou ve Strašnicích karosovali podle návrhu fotografa a designera automobilky Aero Josefa Voříška. O rok později - opět pro závod 1000 mil - vzniklo podobně řešené aerodynamické kupé na podvozku závodního vozu Imperia. Dovozece belgické značky, ing. Jiří Tachecí, s ním startoval spolu s majitelem, panem Navrátilem, ale havarovali a vůz vážně poškodili. Pochroumané kupé se vrátilo do Uhlíkovy karosárny, kde je přestavěli na roadster.

Ve stejném období se nové karoserie od Uhlíka dočkal i starší podvozek Mercedes-Benz SS, který byl původně dodán do Prahy v roce 1928 jako typ S a po havárii prošel přestavbou, při níž dostal výkonnější kompresorový šestiválec 7,1 l. Červený dvoumístný roadster s dlouhou kapotou se mimo jiné mohl pochlibit čalouněním z pštrosí kůže. Dnes je ve sbírce muzea v německém Sinsheimu, má však černou barvu karoserie, chybí mu původní kryt náhradního kola a vysloužil si přezdívku „Černý princ“. Ke známým přestavbám patří i roadster Bugatti 43, jenž si na podvozku vozu, který původně patřil Elišce Junkové, dal postavít Uhlíkův prominentní zákazník, Hugo Emmerich-Urban. Navzdory mnoha peripetiím roadster dodnes jezdí (i když se slabším motorem z typu 44) a jeho zachránce MUDr. Jiří Kofátko se s ním právem pyšní. V elegantní roadster s koženým čalouněním se ve strašnické karosárně proměnila i závodní Bugatti 54, s níž v květnu 1932 na berlínském Avusu smrtelně havaroval Jiří Kristián Lobkowicz. Vůz si dal o pět let později překarosovat jeho nový majitel Zdeněk Pohl.

Patrně nejceněnější bugatkou s karoserií Uhlík byl dvoudveřový cestovní vůz na podvozku Bugatti 46 s osmiválcem 5,4 l a drátovými koly, který v říjnu 1935 dominoval stánku strašnické karosárny na pražském autosalonu. Impozantní vůz se zakrytými zadními koly a decentní splývavou zádí s vystupujícím krytem zavazadlového prostoru měl odsouvací díl střechy a Oldřich Uhlík s ním získal řadu ocenění při soutěžích elegance - např. v Poděbradech a Brně. Až z Paříže si pan Uhlík přivezl zlatou medaili za elegantní řešení (a špičkové zpracování) roadsteru Praga Lady druhé série, který karosoval v roce 1936 pro herečku Lídu Baarovou. Unikátní vůz dodnes pečlivě opatruje ve svém muzeu sběratel vozů Praga Emil Příhoda.

Během posledních předválečných let ve Strašnicích karosovali řadu atraktivních podvozků, např. Praga Golden, Bugatti 57, Triumph a také Rolls-Royce, který si jako šoféřské kupé objednal tehdejší ředitel Petschkova bankovního domu, JUDr. Jiří Epstein. Údajně posledním osobním automobilem karosova-

Roadster Mercedes-Benz SS od Uhlíka měl čalounění z pštrosí kůže.



Oldřich Uhlík na snímku z poloviny 30. let.



Nadace Elišky Junkové



Výrazná „tvář“ Bugatti 46 s Uhlíkovou karoserií.

ným před okupací byl luxusní kabriolet Isotta-Fraschini pro kněžnu Schwarzenberkovou, jež si pro něj poslala šoféra ze svého letního sídla v Itálii. Za války se ve strašnickém podniku vyráběly především díly pro leteckou výrobu podniku Avia Letňany, přičemž hlavní slovo při sjednávání zakázek i jejich realizaci měl jistý ing. Havránek, podnikavec s dobrými vztahy s německými úřady. Ten se postupně víc a víc považoval za skutečného šéfa strašnické továrny, čáru přes rozpočet mu však udělala květnová revoluce roku 1945 a osvobození Prahy. Oldřich Uhlík se svými spolupracovníky se od počátku aktivně zapojili do povstání, mimo jiné vytvořením automobilové kolony, ale také účasti v bojích o rozhlas, v nichž padl jeden z nejvěrnějších Uhlíkových lidí, Václav Myška.

V poválečných letech 1946 a 1947 se ve strašnické karosárně - kromě četných oprav - vyráběly budky pro „demobilizované“ vojenské nákladní vozy GMC, vzniklo několik pohřebních automobilů na amerických podvozcích Packard, a také sanitní vozy Praga Lady. Pro první poválečný pražský autosalon, který pro-



Bugatti 46 karosovaná ve Strašnicích v roce 1935.



Elegantní roadster Praga Lady ročníku 1936.

bíhal ve druhé polovině října 1947, postavili ve Strašnicích prostornou limuzínu na starším americkém podvozku Cadillac La Salle, který pan Uhlík koupil v jedné pražské autoopravně. Výjimečnou šanci představovala nabídka, jež přišla v létě 1947 z Velké Británie. Mladá automobilka Healey, kterou v roce 1946 založil závodník a dřívější technický ředitel firmy Triumph Donald Healey, hledala prostřednictvím československého ministerstva zahraničního obchodu výrobce karoserií pro své sportovní vozy. Z návrhů, které předložily vysokomýtská karosárna Sodomka a strašnická firma Uhlík, si Britové vybrali Uhlíkovu řešení, k němuž měli jen jedinou připomínku - do decentně tvarované přídě musela být dodatečně včleněna pro značku Healey charakteristická svíslá maska chladiče. V září 1947 dorazily do Prahy dva podvozky Healey se čtyřválcovým motorem 2,4 litru, a také dvě chromované masky.

Na autosalonu v Paříži zástupci britské automobilky s panem Uhlíkem dojednali nejen termíny dodání prvních dvou exemplářů, ale i podmínky zakázky na dalších 200 karoserií stejného typu. První vůz měl být hotov v březnu 1948, během roku pak měli ve Strašnicích karosovat zpočátku deset, později až dvacet automobilů Healey měsíčně. V lednu 1948 se v Praze nečekaně objevil ředitel britské firmy spolu se svým tajemníkem - do strašnických dílen dorazili v okamžiku, kdy tam ještě nenalakovanou karoserii „pasovali“ na podvozek. Po důkladné prohlídce rozpracovaného vozu i dílen pan ředitel nabídl Oldřichu Uhlíkovi další objednávku na karoserie jiného typu. Bylo to lákavé, ale pan Uhlík si nebyl jist, že by strašnický podnik dokázal souběžně plnit obě zakázky, a tak si po vzájemné dohodě vzal tři měsíce na rozmyšlenou.

Přelom února a března přestupného roku 1948 byl vskutku pohnutým obdobím. Jen tři dny po „vítězství pracujícího lidu“ Uhlíkovi vdávali nejstarší dceru Janu, o další dva dny později - 1. března 1948 - přišlo jako blesk z čistého nebe znárodnění menších podniků, mezi něž byla zařazena i strašnická karosárna. Jeden ze zaměstnanců, pan Barcal, byl jmenován národním správcem, zatímco Oldřich Uhlík směl nadále zůstat jen jako technický vedoucí. Už dva dny po znárodnění se z Anglie telegraficky dotazovali na vývoj situace a na osud jejich vozů. První byl během pár dní dokončen, ale pan Uhlík v té době neměl od ministerstva zahraničního obchodu povolení k cestě. Původní dohoda totiž předpokládala, že kabriolet dopraví po ose do Antverp a odtamtud se s ním lodí přeplaví do Británie, kde ho u firmy Healey očekávali k dalšímu jednání. Nakonec se našlo náhradní řešení: kabriolet v Praze naložili do nizozemského kamionu, který jej odvezl k lodi směřující do Británie. Necelý týden po odeslání vozu vydalo ministerstvo, panu Uhlíkovi povolení „na 3 měsíce k obchodní cestě do Londýna“, vzhledem k nejistému vývoji událostí však raději zůstal v Praze.

Mezitím Britové požádali o vrácení druhého, zatím nekarosovaného podvozku - dostali jej však zpět až po tom, co uhradili sjednanou částku za karosování prototypu a rozpracovanou přípravu sériové výroby. Strašnická karosárna byla po znárodnění začleněna do podniku Karosa Vysoké Mýto a na podzim 1948 dostala za úkol převzít karosování stovky polokabrioletů Škoda Superb určených pro ministerstvo vnitra. Od jara 1949 tak ve Strašnicích každé dva týdny „oblékali“ tři až pět automobilů Superb, počátkem října 1949 byly předány tři čtvrtiny



Rolls-Royce jako šoférské kupé s karoserií Uhlík.



Unikát: kabriolet Healey s karoserií Uhlík z roku 1948.



Vzácný snímek kabrioletu Healey s nataženou střechou.

celé zakázky. Poslední vozy této řady (její součástí byly i čtyři speciálně vybavené přehlídkové automobily) vyjely ze Strašnic počátkem roku 1950, při tom však už Oldřich Uhlík nebyl.

Už v polovině května 1949 mu nařídili vystěhovat se z areálu karosárny do náhradního bytu, 12. října 1949 byl zatčen a po dvou týdnech nuceného pobytu v bývalém klášteře ve Svatém Janu pod Skalou spolu s desítkami dalších „odpůrců režimu a neppracujících živlů“ putoval do tábora nucených prací v Pardubicích. Improvizovaný soud ho tam poslal na dva roky, nakonec však byl, podobně jako většina ostatních ve věku přes šedesát let, propuštěn po třech měsících - ovšem s tím, že se nesměl vrátit do karosárny a nesměl ho zaměstnat ani žádný jiný podnik v oboru. A tak nastoupil jako pomocný skladový dělník ve strašnickém podniku Vodotechna, už za pár týdnů si zde zařídil opravárenskou dílnu a pak i malou karosárnu, do níž za cenu šrotu koupili některé stroje z jeho původního působiště.

Radost z nové práce však netrvala dlouho - na podzim 1951 ho postihl záchvat mrtvice a o půl roku později následoval druhý. V červenci 1952 mu úřady nařídily, aby se i s rodinou vystěhoval z Prahy, a tak putovali do Chřibské u České Kamenice. Od března 1953 byl Oldřich Uhlík v invalidním důchodu a léčil si nemocné srdce, zemřel v nemocnici v České Kamenici 13. srpna 1964 v necelých šestasedmdesáti letech. Shodou okolností jen o pár týdnů dříve - v polovině června 1964 - v jeho někdejší strašnickém závodě definitivně skončila karosářská výroba. Od ledna 1954 byla karosárna součástí n.p. Automobilové závody Klementa Gottwalda a vyráběla ročně stovky skříňových nástaveb na vozy Praga V3S. ■