

Dvoumístná tříkolka Walter se v malých sériích vyráběla od roku 1910.

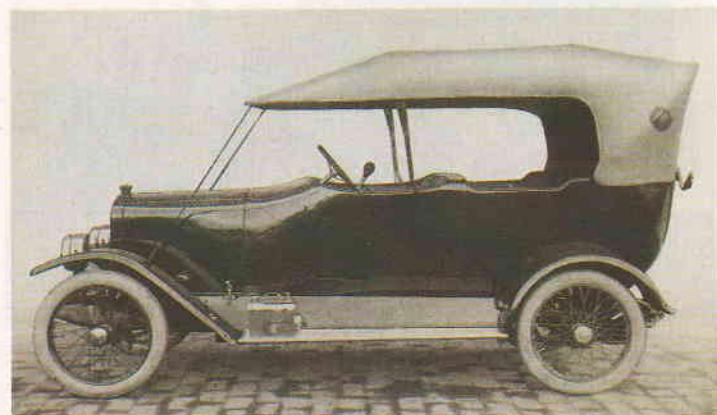
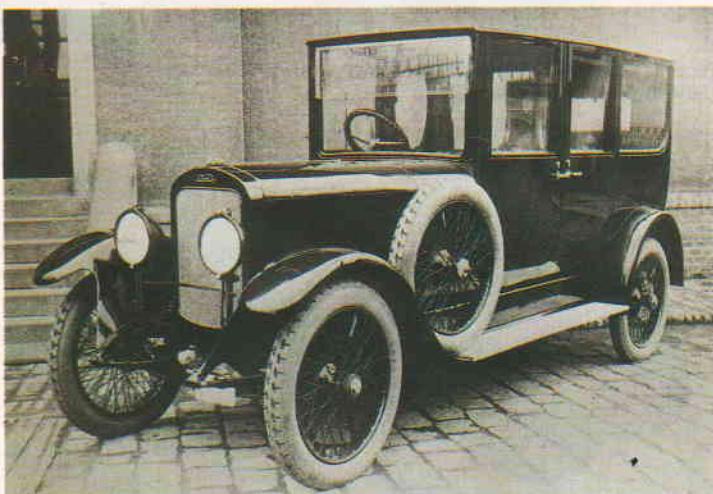
Automobily Walter (1)

JAN TUČEK

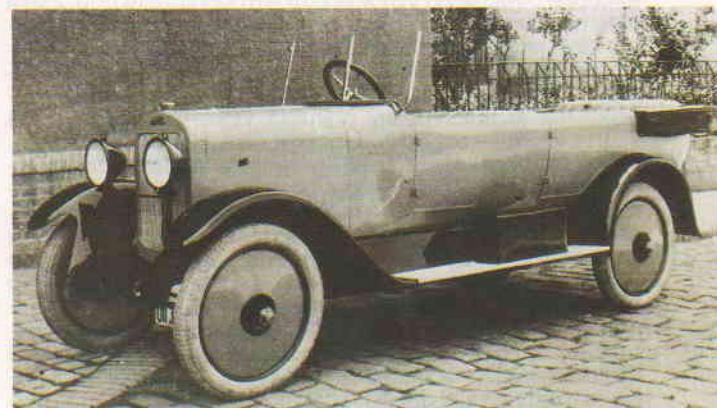
Významná kapitola v kronice našeho motorismu patří dnes už poněkud zapomenutým automobilům značky Walter. V tomto a příštím čísle Automobil Revue si jejich historii alespoň stručně připomeneme.

Podnikavý strojní zámečník Josef Walter (1873-1950) byl jedním z průkopníků tuzemského motorismu. Ve skromných podmínkách začínal v roce 1898 na pražském Smíchově zpočátku s opravami, brzy však i výrobou jízdních kol, už v roce 1902 však postavil i první motocykl se čtyřdobým jednoválcovým motorem. Po roce 1905 se v jeho nových dílnách Na Zatlance úspěšně rozbehla malosériová výroba motocyklů s jednoválcovými, ale i dvouválcovými motory, v roce 1908 pak vyvinul první tříkolku se vzduchem chlazeným litrovým dvouválcem do V za předním kolem a pohonem zadní tuhé nápravy (zpočátku řetězem, později spojovacím hřidelem). V roce 1910 vznikly první tři desítky dvoumístných tříkolek pro zákazníky, během následujících čtyř let následovalo dalších asi 250 tříkolových vozidel Walter, včetně čtyřmístných a dodávkových tříkolek pro přepravu až 250 kg nákladu. Objem dvouválce vzrostl na 1,25 l a výkon dosahoval hodnoty 12 k (9 kW). Waltrovy tříkolky znamenaly i sportovní úspěchy, např. vítězství v kategorii cyclerarů v závodě Zbraslav-Jíloviště 1913, a prodávaly se nejen v zemích tehdejšího mocnářství, ale i na Ukrajině a v Rusku. Už během roku 1911 se Josef Walter snažil rozšířit a transformovat svůj podnik, krátká zkušenosť s kapitálovou účastí karlínské strojírny Breitfeld-Daněk ho však zklamala, a tak se skupinou přátel založil 1. prosince 1911 společnost s ručením omezeným pod názvem Josef Walter a spol., továrna motorových vozidel. Během roku 1912 zahájila nová firma výstavbu moderní továrny na předměstí Prahy, v Jinonicích, zatímco v dílnách Na Zatlance pokračovala výroba motocyklů a tříkolek, ale i pokusy s prvními automobili. Kromě čtyřkolového vozu poháněného dvouválcem převzatým z tříkolky údajně exi-

Šestimístná limuzína Walter WIZI z počátku dvacátých let.

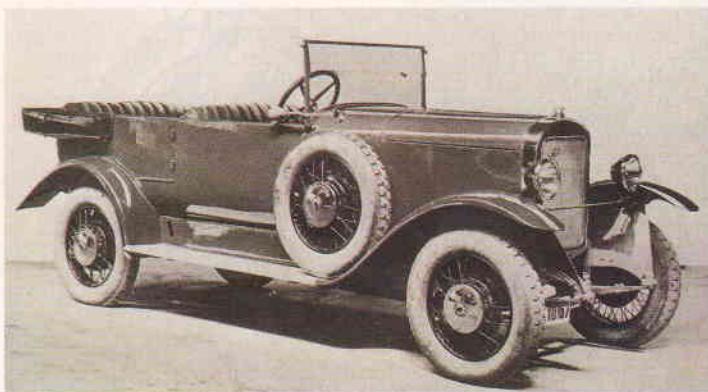


Čtyřmístný vůz Walter W I z roku 1914 poháněl kapalinou chlazený čtyrválec 1,2 litru.

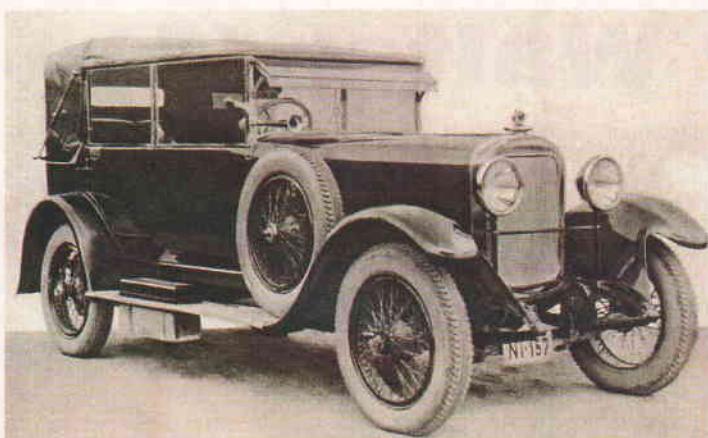


Čtyřdveřový faeton Walter WZ ročníku 1920 s jedenapůllitrovým čtyrválcem SV.

stoval i další prototyp vybavený litrovým dvouválcovým motorem německé značky Fafnir, výrobkem strojírny v Cáňach. Nakonec však Walter pro svůj automobilový debut s označením W III zvolil větší typ vozu s kapalinou chlazeným čtyrválcem 2,6 l o výkonu 25 k (18 kW) a rozvorem 2,6 m umožňujícím montáž šestimístné karoserie. Ten však vznikl až v roce 1913, po přestěhování podniku do nové továrny v Jinonicích. Podvozek automobilu W III se v dubnu 1913 stal jedním z magnetů desátého ročníku pražské automobilové výstavy. Po W III následovaly dva další automobily se čtyrválcovými motory: W II dostal čtyrválec 1,8 l o výkonu 20 k (15 kW), zatímco typ W I poháněl menší motor 1,2 l, který dával 14 k (10 kW). Všechny tři čtyrválce měly rozvod SV a byly spojeny se čtyř-



Walter WIZ ročníku 1923 s otevřenou čtyřmístnou karoseríí.



Luxusní faeton Walter P z roku 1926 se čtyřválcovým motorem OHV 1,9 litru.

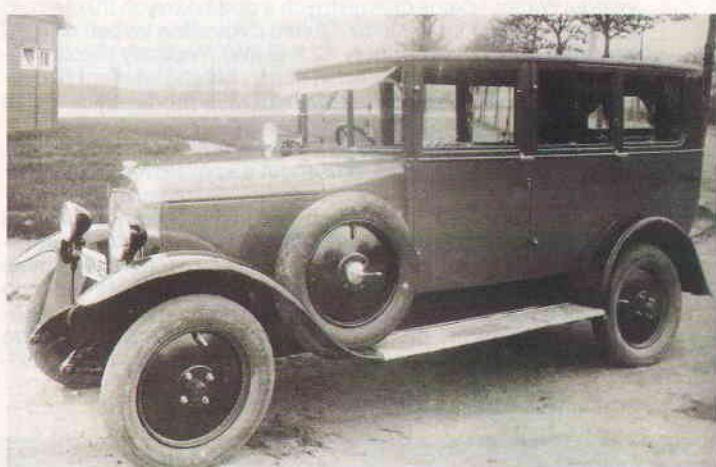
stupňovou převodovkou. Největší oblibu si před první světovou válkou získal typ W I s rozvorem 2,56 m a rozchodem 1,10 m, který se dodával ve dvoumístné i čtyřmístné verzi. S automobilem Walter W I vyhrál počátkem dubna 1914 dr. J. Zátku třídu malých vozů při populárním závodě do vrchu Zbraslav - Jíloviště, jen o týden později se tři vozy W I těšily velkému zájmu návštěvníků pražské automobilové výstavy, stejně jako luxusní šestimístné modely W III. V létě 1914 však nadějně začátky mladé automobilky přerušila válka, během let 1913 a 1914 vzniklo jen několik desítek automobilů značky Walter. Po skončení první světové války se firma Walter rozhodla výrazně zjednodušit svůj výrobní program. Vznikl projekt osobního automobilu s označením WZ, výroba motocyklů byla předána firmě Janatka (značka Itar), zatímco tříkolky převzala firma Šibrava, jež je vyráběla pod značkou Trimobil. Koncem června 1919 se firma proměnila v akciovou společnost jménem Akciová továrna automobilů Josef Walter a spol., Praha-Jinonice. V květnu 1920 byl základní kapitál zdvojnásoben na 4 miliony Kč a vliv zakladatele firmy se pozvolna výtrácel. Josef Walter nakonec v lednu 1922 odstoupil z místa ředitele a počátkem dubna 1922 opustil i správní radu. Jinonická firma mohla pro své výrobky nadále používat jeho jméno, zatímco Walter sám si díky odstupnému zařídil v Praze-Košířích závod na výrobu ozubených kol a součástek pro automobily. Vrchním ředitelem jinonické továrny se stal ing. Jan Novák, který dříve působil v kopřivnické automobilce. Konstruktérem nové řady vozů Walter byl ing. Josef Zubatý, jehož iniciála Z se objevila i v jejich typovém označení.

První poválečný typ WZ měl klasický podvozek s tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými perami, rozvor 2,76 m a rozchod 1,20 m. Kapalinou chlazený čtyřválec SV dával z objemu 1,54 l výkon 18 koní (13 kW) a čtyřmístný otevřený vůz o hmotnosti kolem 950 kg dosahoval největší rychlosti 80 km/h. Během let 1921 a 1922 nabídku rozšířily dva další automobily navazující na nadále vyráběný WZ označovaný také jako typ 6/18 HP. Walter WIZ (nebo také 6/20 HP) měl čtyřválec 1,54 l opatřený rozvodem OHV, čímž jeho výkon vzrostl na 20 koní (15 kW) a vůz uháněl přes 85 km/h. Zákazníci a zástupci

značky však volali po ještě výkonnějším modelu, a tak vznikl Walter WIZI (typ 8/25 HP) s motorem SV zvětšeným na 2,12 l (vrtání vzrostlo ze 64 na 75 mm při nezměněném zdvihu 120 mm) a nabízejícím výkon 25 koní (18 kW). Vůz s rozvorem prodlouženým na 2,83 m a rozchodem kol 1,25 m existoval v řadě provedení, včetně prostorných šestimístných limuzín. Zákazník si ovšem mohl zvolit i kratší a lehčí podvozek, na který se montovaly otevřené karoserie sportovního střihu.

Značka Walter zaznamenala v první polovině 20. let řadu sportovních úspěchů, zejména v závodech do vrchu Zbraslav-Jíloviště, ale i v dalších kláních, včetně oblíbených jízd spolehlivosti. Nejlepším jezdcem značky Walter byl tehdy Jindřich Knapp, jemuž sekundoval věrný spolujezdec a mechanik Karel Vojtíšek. Sportovní aktivity firmy Walter si však zaslouží, aby chom se k nim někdy vrátili samostatně.

Nová generace automobilů Walter se začala rodit v roce 1924, jejím konstruktérem byl ing. Josef Plocek, který už od počátku dvacátých let prosazoval motory s rozvodem OHV, původně zkonztruované pro závodní a sportovní vozy. I tentokrát se iniciála konstruktéra přijmení objevila v typovém označení, a tak první vůz nové generace debutoval coby Walter P, nebo také typ 8/30 HP. Nový podvozek měl třímetrový rozvor, rozchod kol zvětšený na 1,35 m, vpředu i vzadu se montovala prodloužená podélná listová pera a objem v zádi uložené palivové nádrže vzrostl z 50 na 65 l. Kapalinou chlazený čtyřválec OHV měl objem 1,94 l (vrtání 72,5 mm, zdvih 118 mm) a výkon 30 koní (22 kW), takže s ním automobil o hmotnosti kolem 1100 kg dosahoval rychlosti 95 km/h. V sezóně 1925 se řada vozů P (všechny s motory OHV) rozrostla na tři: jedenapůlitrkový P I a dvoulitrkový P II a P III, přičemž největší z nich měl podvozek s rozvorem prodlouženým na 3,1 m. V roce 1928 tuto řadu završil Walter P IV (typ 9/36 HP) s motorem převrtaným na 2,37 l a nabízejícím výkon 36 koní (26,5 kW), který jezdil až 110 km/h. Mezitím ovšem firma Walter zaznamenala řadu změn. Od roku 1923 vyráběla kromě automobilů i letecké motory, jejichž produkce rychle získávala na významu. V letech 1926 a 1927 probíhal v základní tvrdý boj o ovládnutí akciové společnosti. Jeden ze zakládajících členů firmy, Vítězslav Kumpera, nakonec dokázal získat majoritní podíl a během léta 1927 spolu se svými syny obsadil rozhodující posty. On sám se stal presidentem akciové společnosti Walter, jeho syn ing. Antonín Kumpera (známý pod rodinným jménem Teny) byl jmenován generálním ředitelem, zatímco druhý syn JUDr. Vítězslav Kumpera se stal členem správní rady s titulem ředitele.



Walter řady P jako šestimístná limuzína karosovaná holešovickou firmou Karosa.

Dvoumístný sportovní Walter P IV ročníku 1928 s motorem 2,3 l.

