

Šestimístná limuzína Walter Super z roku 1930.



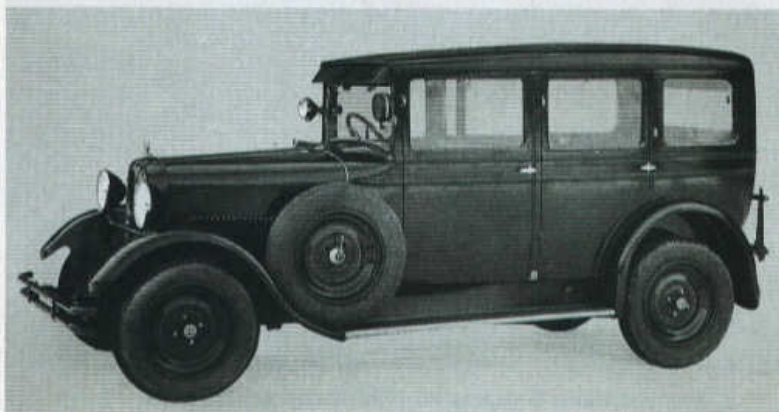
## Automobily Walter (2)

JAN TUČEK

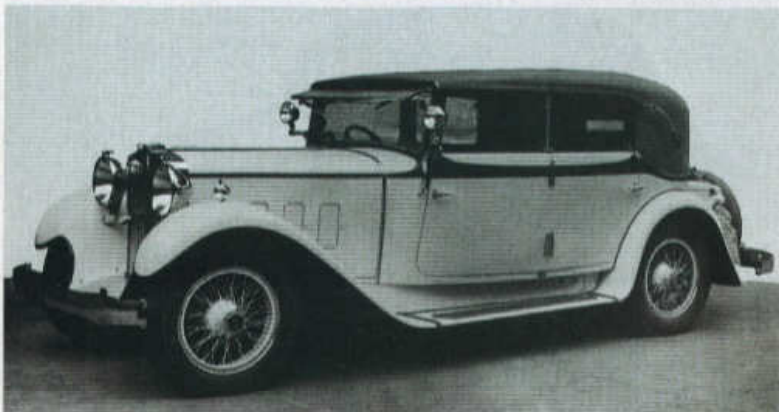
Ještě jednou se vracíme ke stručnému přehledu automobilů Walter, abychom si připomněli jejich nejuspěšnější období, ale i pozdějšími okolnostmi vynucený odchod ze scény.

V roce 1928 vznikla třetí generace osobních automobilů Walter, klasicky stavěných vozů solidní konstrukce, jejímž konstruktérem byl ing. F. A. Barvítius. V duchu tradice jinonické značky se iniciála konstruktérova jména opět objevila v typovém označení: menší typ se čtyřválcovým motorem 1,9 l se představil jako typ 4 B, větší typ poháněný řadovým šestiválcem 2,9 l debutoval coby Walter 6 B. Oba motory s rozvodem OHV a nuceným oběhem chladicí kapaliny měly stejné vtáání a zdvih (75 x 108 mm) a řadu společných dílů. Čtyřválcový motor o výkonu 36 koní (26 kW) se montoval do podvozku s rozvorem 2,8 m, šestiválec s výkonem 60 koní (44 kW) měl zpočátku podvozek s rozvorem 3,3 m, od roku 1930 však továrna nabízela i zkrácené šasi typu 6 B s třímetrovým rozvorem určené pro sportovně střížené karoserie. Walter 6 B dosahoval největší rychlosti 125 km/h a zasloužil si tedy brzdy Lockheed s kapalinovým ovládním a podtlakovým posilovačem Dewandre.

Počínaje rokem 1930 se konstrukce automobilky Walter soustředila na vyšší a luxusní kategorii automobilů

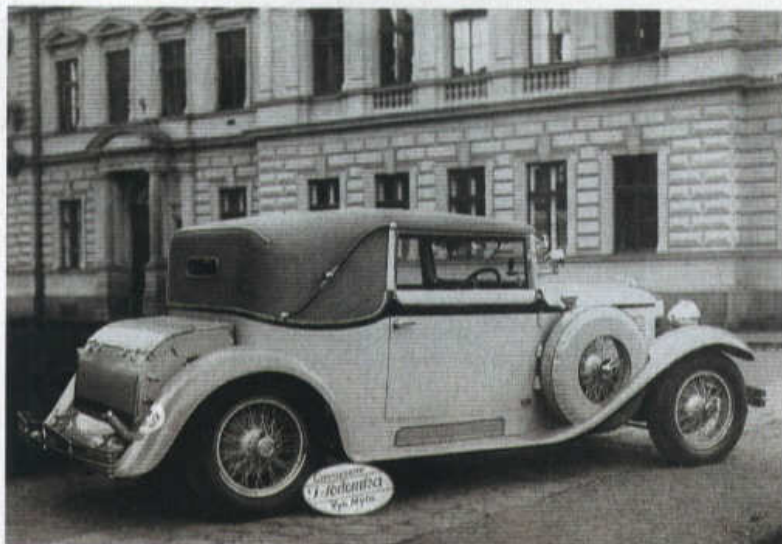


Walter 4 B ročníku 1929 se čtyřválcovým motorem 1,9 l.

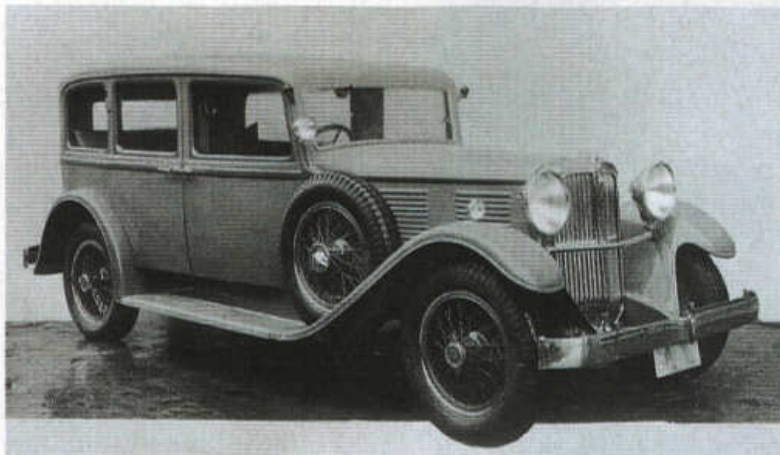


Dvanáctiválec Walter Royal jako kabriolet s karoserií Petera.

Luxurní kabriolet Walter Super s karoserií Sodomka.



se šestiválcovými motory, ale i se špičkovými dvanáctiválcem, zatímco poptávku po levnějších vozech měly postupně uspokojit vozy v licenci italské značky Fiat. Šestiválce vlastní konstrukce Walter se počátkem 30. let vyráběly ve dvou základních provedeních s označením Standart (ano, s písmenem t na konci) a Super, přičemž kromě základního podvozku s rozvorem 3,3 m existovala kratší i delší provedení s rozvorem 3,0 až 3,6 m mnohdy přizpůsobená individuálním požadavkům zákazníků. Zatímco Walter Standart si zachoval objem válců 2,9 l a výkon motoru vzrostl na 65 koní (47 kW), Walter Super se dočkal i šestiválce převrtaného na 3,3 l. Jeho základní výkon 70 koní (50 kW) byl u sportovních verzí zvyšován nad hranici 80 koní (59 kW), takže navzdory hmotnosti kolem 1600 až 2000 kg jezdily přes 130 km/h. Událostí podzimu 1931 byla premiéra špičkového au-



Walter Regent jako šestimístná limuzína z roku 1932.



Kabriolet Walter Regent ročníku 1934 s karoserií Sodomka.



Kabriolet na podvozku licenčního šestiválce Walter Princ.

tomobilu Walter Royal s motorem V12 o objemu 5,9 l a výkonu 120 koní (88 kW). Impozantní automobil pětmetrové délky stavěný na podvozku s rozvorem 3,7 m zřejmě vznikl jen ve třech exemplářích. Kromě limuzíny Royal, jež úspěšně absolvovala propagační jízdu na trase Praha-Paříž-Praha, se proslavil luxusní čtyřdveřový kabriolet karosovaný firmou Petera ve Vrchlabí, který se stal hvězdou pražského autosalonu a ještě v roce 1936 vystupoval v jedné z hlavních úloh při svatbě Tenyho Kumpéry s mladičkou Jugoslávkou. Dvanáctiválec typu Royal (s objemem zvětšeným na 7,3 l) se v malých počtech montovaly i do dálkových autobusů Walter D-Bus a jeden z těchto motorů řadu let poháněl zásahový vůz pražských hasičů. Vraťme se ale do první poloviny 30. let, kdy firma Walter zahájila spolupráci s italskou automobilkou Fiat a zároveň rozvíjela vlastní výrobu luxusních šestiválců. Už v sezoně 1931 se na českém trhu objevil Walter

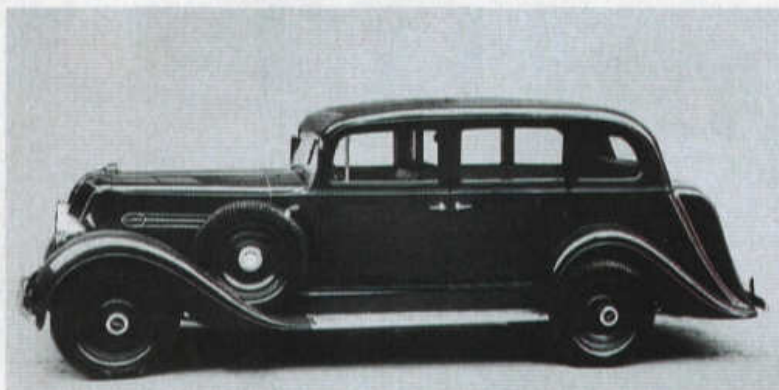
Bijou, licenční podoba italského automobilu Fiat 514 se čtyřválcovým motorem 1,4 l o výkonu 32 koní (23,5 kW), jenž jako jediný z tehdejší řady vozů Walter měl mechanicky ovládané brzdy. Na podzim 1932 následoval kompaktní Walter Junior s litrovým čtyřválcem, tedy licenční Fiat 508 Balilla, o němž jsme se podrobněji zmínili v AR 12/2001.

Koncem roku 1932 nabídku obohatily i dva licenční šestiválce navazující na typy Fiat 522 a 524. Automobily se zvuknými jmény Princ a Lord poháněl stejný řadový šestiválec SV o objemu 2,5 l a výkonu 55 koní (40 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Jejich klasicky stavěné podvozky měly rozvor 2,77 a 3,23 m, celková délka se podle provedení karoserie pohybovala v rozmezí 4,2 až 4,7 m. Kromě limuzín a prostorových sedanů se vozy Walter Princ a Lord objevovaly i jako kabriolety, obvykle karosované firmami Josefa Sodomky ve Vysokém Mýtě nebo Theodora Petery ve Vrchlabí.

Zatímco dvanáctiválcový Royal v tichosti skončil v ústraní, roli vlajkové lodě převzal v roce 1932 velký šestiválec Walter Regent. Poháněl jej šestiválcový motor OHV o objemu 3,3 l a výkonu 80 koní (59 kW), robustně stavěné podvozky existovaly s rozvorem 3,3 a 3,6 m. Prakticky každá karoserie vozu Regent byla unikátem, přičemž řadu z nich vytvořila firma Sodomka. V letech 1934 a 1935 vzniklo ve Vysokém Mýtě i několik výrazně aerodynamicky tvarovaných kabrioletů a sedanů Walter Regent s prodlouženými blatníky, šikmou maskou a zakrytými zadními koly, především vozů továrního týmu pro závod *Tisíc mil československých 1935*.

O tom, jak širokou a různorodou paletu osobních vozů nabízela firma Walter v polovině 30. let nás nejlépe přesvědčí pohled do dobového ceníku. Základ nabídky tvořil litrový čtyřválec Junior za 27 500 Kč, čtyřdveřový sedan Bijou s motorem 1,4 l se prodával za 36 tisíc Kč, ceny licenčních dvouapůllitrových šestiválců Princ a Lord se pohybovaly od 52 do 68 tisíc Kč, přičemž kabriolety byly dražší než limuzíny. Velký šestiválec Regent s motorem 3,3 l v nabídce figuroval jako limuzína za 85 tisíc Kč a jako kabriolet za 95 tisíc Kč, cenu aerodynamicky tvarovaného modelu Air Speed se zakázkovou karoserií Sodomka sděloval výrobce na požádání. Konkurenční limuzína Škoda Superb 640 se šestiválcem 2,5 l stála ve stejné době 65 tisíc Kč, reprezentační Tatra 70a se šestiválcem 3,9 l byla k máni za 140 tisíc Kč.

V polovině 30. let v jinonické továrně jasně převážila produkce velmi žádaných leteckých motorů a výroba automobilů byla postupně utlumená. Jestliže v roce 1934 se pod značkou Walter prodalo 624 vozidel (včetně užitkových), o rok později to bylo jen 430 vozů a v roce 1936 už jen 179, z toho 101 osobních, šest desítek nákladních a 14 autobusů. Během roku 1937 se už jen doprodávaly dvě desítky vozů ze skladu, poslední nové automobily Walter byly prodány počátkem roku 1938. Waltrovka sice ještě po válce spolupracovala na výrobě automobilů Minor II, to však už s její původní automobilovou produkcí nemělo nic společného. ■



Modernizovaná limuzína Walter Lord ročníku 1935.