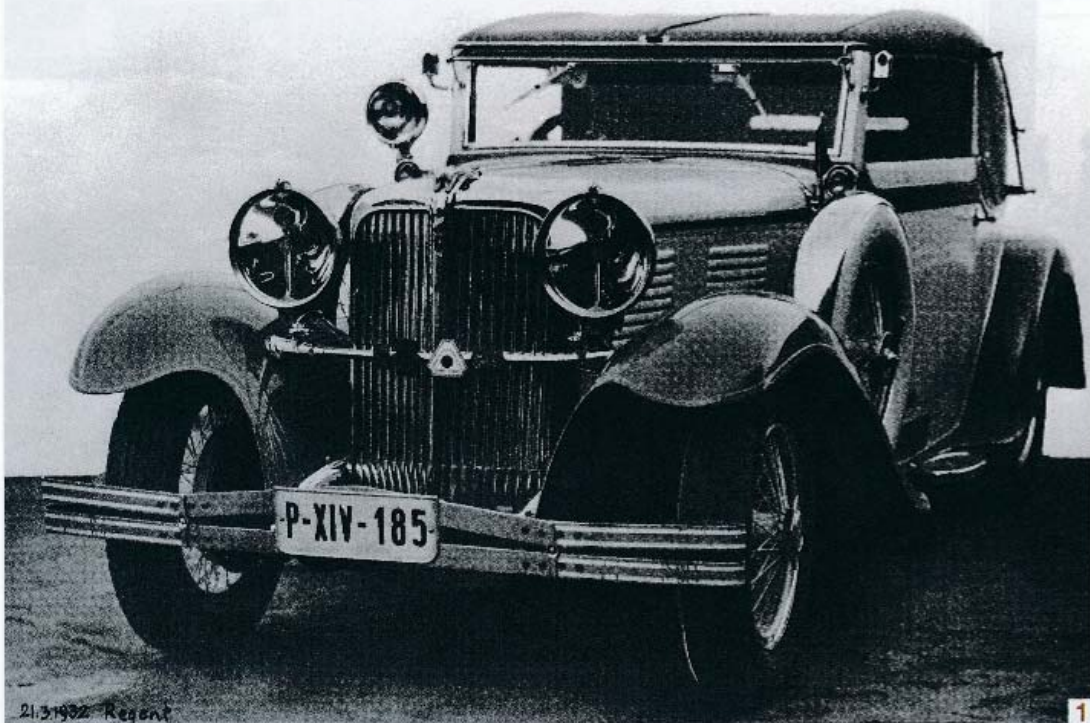


► WALTER REGENT



- 1 Luxusní kabriolet
Walter Regent s karoserií
Sodomka z jara 1932
- 2 Šestimístná limuzína
Walter Regent
v provedení z roku 1932
- 3 Kupé Regent
s karoserií Sodomka
na Pražském autosalonu 1934

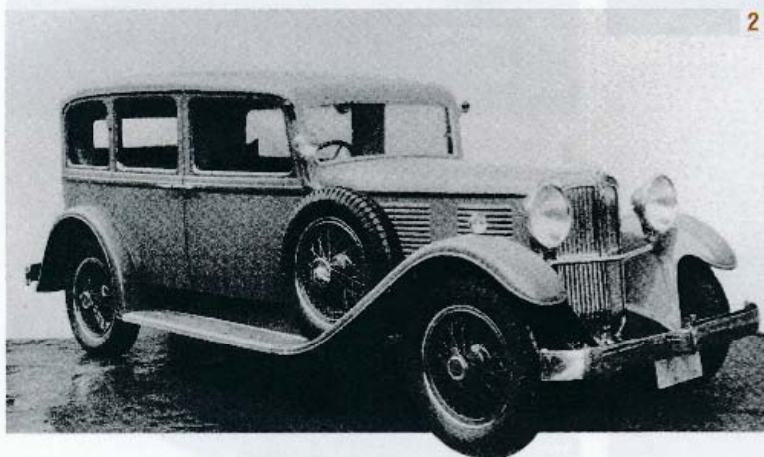


21.3.1932 Regent

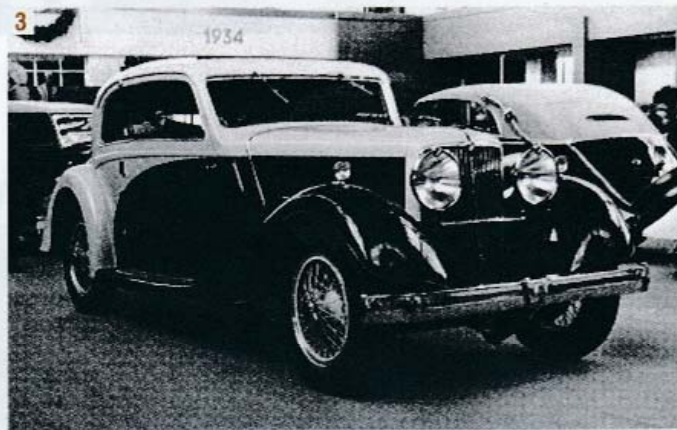
1 JAN TUČEK

POSLEDNÍ ARISTOKRAT

Posledním šestiválcem značky Walter tuzemské konstrukce byl typ Regent z let 1932 až 1936...



2



3

Foto: archiv autora

Akciová společnost Walter, továrna na automobily a letecké motory se sídlem v Praze-Jinonicích, patřila ve třicátých letech k nejvýznamnějším strojírenským podnikům v tehdejším Československu. Značka Walter byla synonymem solidních konstrukcí a špičkové kvality, disponovala moderním výrobním zařízením a vysoce kvalifikovaným personálem. Vedle světoznámých leteckých motorů ji nesly v omezených počtech vyráběné automobily, osobní i nákladní vozy, autobusy a autokary.

Walter Regent navázal na vývojovou řadu klasicky stavěných automobilů vyšší třídy s řadovým šestiválcem OHV, na jejímž

počátku stál na přelomu let 1928 – 1929 typ 6B. Bezprostředním předchůdcem Regenta byl Super 6, vyráběný od roku 1930. Regent dostal novou honosnější masku chladiče, výkonnější motor a bohatší výbavu. V katalogu firmy Walter se poprvé objevil na jaře roku 1932 jako luxusní dvoudveřový kabriolet s karoserií Sodomka, v létě 1932 už v novém ceníku figuroval podvozek typu Regent za 85 tisíc Kč, limuzína za 125 tisíc Kč a sportovní kabriolet za 137 tisíc Kč. Dokument platný od poloviny července 1932 zdůrazňoval, že jde o *nové, podstatně snížené ceny*.

Vůz měl robustní obdélníkový rám, zpevněný křížovou výtuhou ve tvaru X, a obě tuhé

nápravy odpružené podélnými půleliptickými listovými pery. Bubnové brzdy s kapalinovým ovládním Lockheed podporoval podtlakový posilovač Bosch-Dewandre, drátová kola Rudge-Whitworth nesla pneumatiky 6,50 x 20. Palivová nádrž za zadní nápravou měla objem 90l, benzin k motoru dopravoval nasávací Espero. Srdcem vozu byl těsně za přední nápravou uložený kapalinou chlazený řadový šestiválec OHV 3257 cm³ s vrtním 80mm a zdvihem 108mm. Se dvěma karburátory Zenith dával výkon 80k (59kW) při 3000min⁻¹. Chladič okruhu motoru byl opatřen čerpadlem, teplotu chladicí kapaliny hlídal termostat, který samočinně ovládal žaluzie před chladičem. Elektrická ►►►

► WALTER REGENT

4 Kabriolet Regent karosovaný firmou Petera z Vrchlabí (1934)

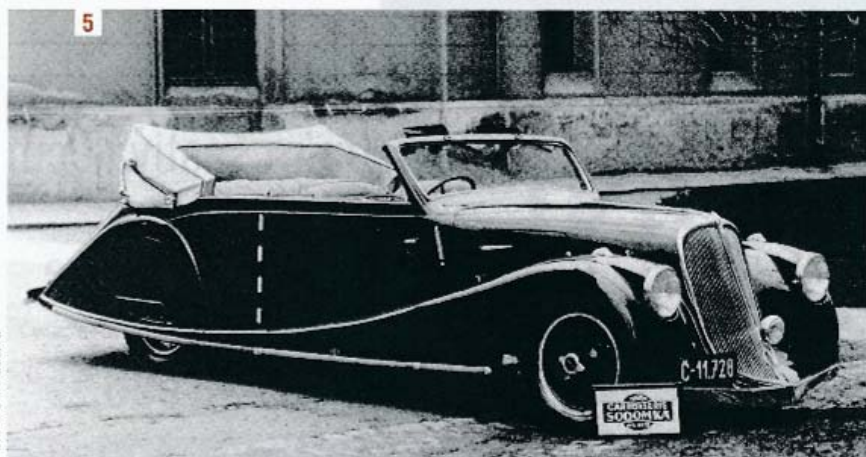
5 Aerodynamicky tvarovaný kabriolet Regent s karoserií Sodomka (1935)

6 Impozantní splývavá záď aerodynamického kabrioletu Regent

▼ Titulní strana katalogu osobních a nákladních vozů Walter (1932)

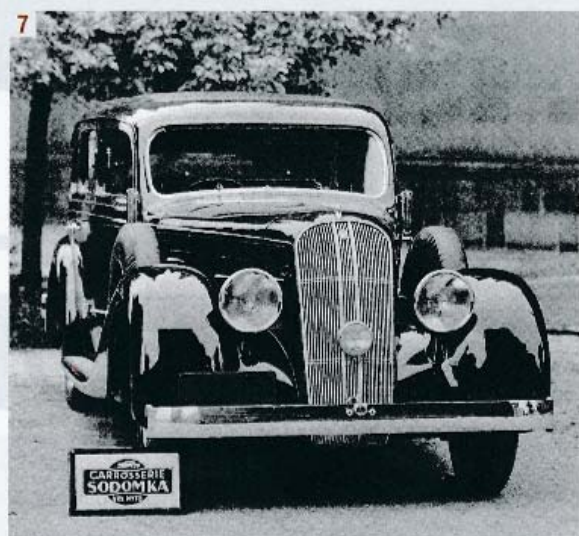


4

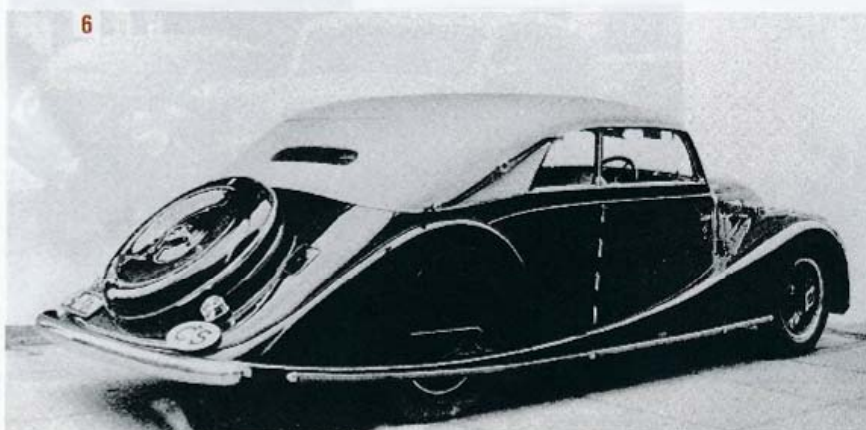


5

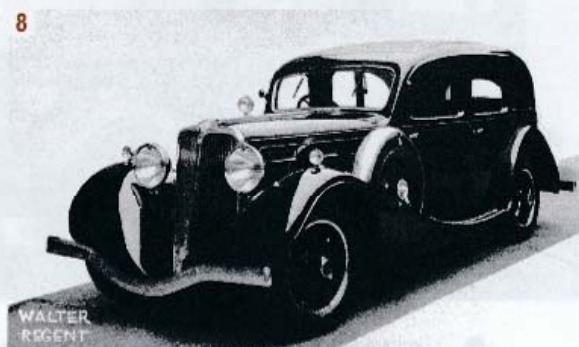
Foto archiv autora



7



6



8

7 Patrně poslední limuzínu Regent karosovala firma Sodomka (1936)

8 Limuzína Regent zaoblených tvarů s dvěma zavěšenými vzadu (1935)

9 Karosárna Petera obdařila kabriolet dlouhou splývavou záďí

10 Regent Air Speed nabízel šest míst na dvou nedělených sedadlech

11 Aerodynamický sedan Regent Air Speed s karoserií Sodomka (1935)

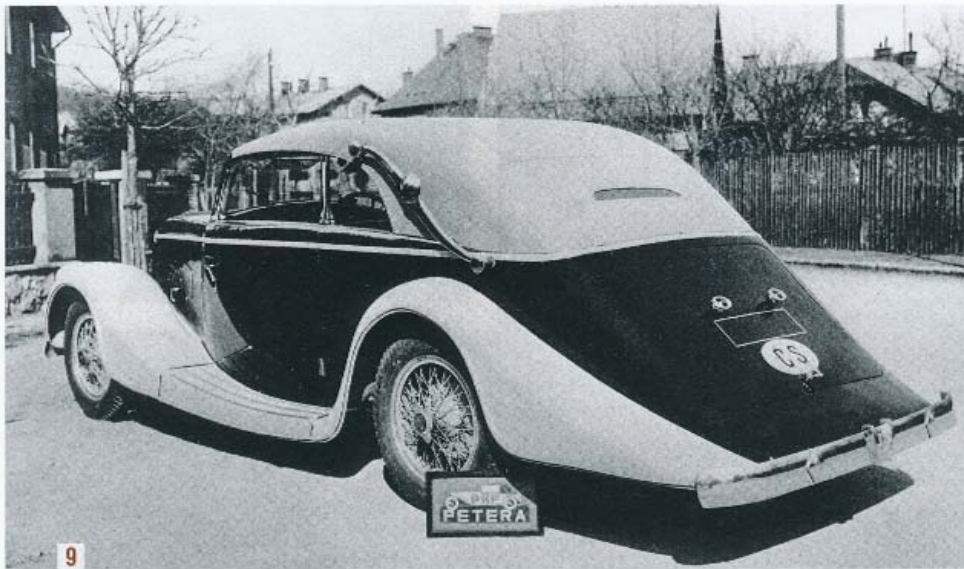
Autor děkuje Pavlu Šipošovi a Karlu Kupkovi za poskytnutí dobových podkladů

soustava značky Scintilla pracovala s napětím 12V, zapalování bylo elektromagnetické.

Na šestiválec navazovala suchá jednotkoučová spojka a čtyřstupňová mechanická převodovka. Za příplatek výrobce nabízel montáž rychloběhu Maybach-Walter. Stejně jako jeho předchůdce měl Regent rozvor náprav 3300mm, rozchod předních i zadních kol 1400mm a světlost 230mm. Podvozek byl dlouhý 4490mm, horní okraj rámu byl ve výšce 470mm nad vozovkou. Hmotnost kompletního podvozku dosahovala 1050kg, karosované vozy vykazovaly hmotnost 1600 až 1800kg. Celková délka klasicky střížených karosérií se pohybovala kolem pětimetrové hranice, vozy byly přes blatníky široké

1,73m a vysoké 1,65 až 1,75m. Podle provedení dosahovaly největší rychlosti 120 až 130km/h a spotřebovaly 14 až 16l benzínu na 100km. Devadesátilitrová nádrž jim tedy umožňovala absolvovat 500 až 600 kilometrů bez doplňování paliva.

V letech 1932 – 1933 se v důsledku hospodářské krize neuskutečnil autosalon v Praze, jeho další ročník se podařilo zorganizovat až v sezoně 1934, tentokrát nikoli v tradičním podzemním termínu, ale už v první polovině dubna. Automobily Walter Regent patřily k hvězdám výstavy a představily se ve dvou atraktivních karosářských provedeních. Vysokomýtská karosárna Sodomka dodala na stánek Walter elegantní pětimístné dvoudveřové kupé bez



středních sloupků s otvorem ve stropě krytým shrnovací textilní střešou. Společnost mu dělal impozantní dvoudveřový kabriolet, karosovaný vrchlabskou firmou Petera. Kabriolet měl specificky tvarovanou před se světlomety částečně zapuštěnými do předních blatníků a nezvykle protaženou splývavou záď, připomínající kreace německé karosárny Spohn na podvozcích Maybach. V sezoně 1935 způsobil nemalý rozruch Josef Sodomka, v jehož karosárně se zrodilo několik exemplářů (patrně tři) aerodynamických kabrioletů Regent. Efektivně tvarovaný dvoudveřový kabriolet se vyznačoval prohnutou maskou, světlomety zcela zapuštěnými do předních blatníků a výraznou boční linií, jež prodlužovala křivku předního blatníku až na kryt zadního kola. Solitérem

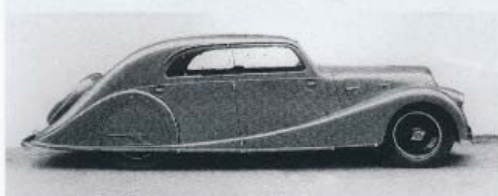


Foto archiv autora



zřejmě zůstal ve stejném stylu střížený aerodynamický sedan Regent s označením Air Speed. Obešel se bez středních sloupků, díky vnitřní šířce kabiny 1600 mm nabízel šest míst na dvou řadách sedadel podle vzorce 3+3, přičemž ve splývavé zádi 5,3 m dlouhé karoserie zbyl ještě dostatek prostoru pro zavazadla. Stejně jako zmíněné kabriolety se i sedan mohl pochlubit decentní pryžovou lištou, jež chránila bok karoserie od výřezu předního blatníku přes spodní okraj dveří až za kryt zadního kola. Modernějších oblých tvarů, byť mnohem konzervativnějších, se v letech 1935 – 1936 dočkalo i několik posledních limuzín Regent, ať už karosovaných v mateřské továrně, anebo firmou Sodomka. Automobily Walter Regent se po celou svou kariéru vyráběly pouze na zakázku, kus po kuse, za pět let jich vzniklo jen pár desítek. Zaslouží si titul posledních aristokratů z Jinonic. ■