

# DVĚ STOLETÍ ČESKÝCH AUTOMOBILŮ

MARIÁN ŠUMAN-HREBLAY



HISTORIE VÝROBY OSOBNÍCH A SPORTOVNÍCH  
VOZIDEL NA NAŠEM ÚZEMI OD r. 1815

 C PRESS

# Dvě století českých automobilů

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
[www.cpress.cz](http://www.cpress.cz)  
[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)



**Marián Šuman-Hreblay**  
**Dvě století českých automobilů – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2020

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.



# Obsah

## Úvodem

### Poděkování

## První století automobilismu

Božkův parovůz. ....	7
NW Präsident .....	8
EAS Kolben .....	8
Křížův elektromobil .....	9
Laurin & Klement .....	10
Laurin & Klement typ A .....	10
Linser .....	11
Velox .....	12
Rösler & Jauernig .....	13
Laurin & Klement typ F .....	13
Laurin & Klement typ G .....	14
RAF .....	15
RAF H 10 .....	15
RAF 18/22 HP .....	15
Věchet .....	15
KAN .....	16
Walter D .....	16
RAF 18/50 PS .....	17
RAF MK 13/40 HP .....	18
Smekal – Turicum .....	18
Premier.....	19
Walter WI .....	19
Laurin & Klement typ MK .....	20
NW typ U.....	20

## České meziválečné automobily

### Sériové meziválečné automobily

Walter WZ a WIZI .....	23
Laurin & Klement typ 150.....	23
Tatra 11 a Tatra 12.....	23
Praga Piccolo.....	25
Laurin & Klement typ 350 .....	25
Laurin & Klement-Škoda typ 110 .....	26
Z 4/18 HP.....	27

Wikov 7/28 .....	28
Škoda 4R .....	29
Aero 500.....	29
Praga Alfa 6 .....	30
Walter 6B .....	30
Z 9.....	31
Škoda 422.....	32
Wikov 35 .....	33
Škoda 430 D .....	34
Škoda 633 .....	34
Aero 662 .....	35
Praga Piccolo.....	35
Praga Alfa.....	36
Aero 1000 .....	37
Wikov 40 .....	39
Škoda 420 Standard .....	39
Tatra 77 .....	39
Z 4 .....	42
Škoda 418 Popular .....	42
Aero 30 .....	43
Jawa 700.....	44
Škoda 420 Popular .....	45
Z 6 .....	46
Z 5 Express .....	46
Praga Baby .....	48
Škoda Rapid typ 901.....	48
Tatra 77A .....	50
Škoda Favorit typ 904 .....	51
Aero 50 .....	51
Tatra 52 limuzína .....	53
Praga Lady .....	53
Jawa Minor .....	55
Tatra 87.....	56
Tatra 97 .....	58
Škoda Rapid typ 922.....	58
Škoda 1100 OHV typ 927 Popular .....	60
Praga Alfa .....	60
Tatra 75.....	61



Škoda Popular 995 typ 937 .....	61	Škoda Superb typ 924 .....	90
<b>Meziválečné prototypy a malosériová vozidla</b>		Tatra 600 Tatraplan.....	90
Start B.....	62	Tatraplan kabriolet Sodomka .....	91
Novo .....	62	Škoda VOS .....	92
Disk.....	63	Škoda 1200 typ 950 .....	93
Stelka.....	63	Škoda 1200 typ 955, Škoda 1201 typ 980 .....	93
Šibrava 4/14 HP .....	64	OS-KAR .....	93
Vaja .....	64	Škoda 440 typ 970 a 445 typ 983.....	94
Wikov 70 .....	65	Moravan.....	94
Wikov 35 Kapka .....	66	Avia 1956 .....	95
Gatter .....	66	Tatra 603 .....	95
Škoda 932.....	67	Škoda Octavia typ 985 .....	97
Tatra V 570 1933.....	67	Super-laminát .....	98
Praga Super Piccolo .....	68	Velorex .....	98
Škoda 935 .....	69	Škoda 1202 typ 981.....	99
FRM .....	70	Škoda Octavia Combi typ 993C, 703C a 704 ...	99
Tatra 90 .....	70	Velorex 16/350 .....	101
Škoda Sagitta typ 911 .....	71	Škoda 1000 MB .....	101
<b>Luxusní automobily</b>		Škoda 100/110 .....	102
Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP .....	72	EMA .....	103
Praga Grand .....	73	Velorex 435 O .....	103
Tatra 17/31.....	73	Tatra 613.....	104
Praga Mignon .....	74	HOBA 2 .....	105
Škoda 860 .....	75	Škoda 105/120/130 typ 742 .....	106
Walter Super 6 .....	75	Škoda Favorit typ 781, modely 135/136 .....	106
Tatra 80 .....	76		
Walter Regent .....	77	<b>Osobní automobily po roce 1989</b>	
Praga Grand .....	78	Škoda Favorit typ 781 a Forman typ 785 .....	107
Škoda 650 .....	80	Tatra 613-3, 613-4 a 613-5 .....	108
Tatra 52 Sodomka .....	80	Škoda Felicia typ 791, Felicia Combi typ 795 ..	109
Tatra 75 Bohemia .....	81	Tatra 700.....	110
Praga Golden.....	82	Škoda Octavia I. generace .....	111
Praga Golden.....	84	Škoda Fabia .....	112
Škoda Superb typ 902.....	84	Škoda Superb .....	113
Škoda Superb typ 913 .....	84	Škoda Octavia II. generace .....	115
Škoda Superb typ 924.....	85	Škoda Roomster .....	115
		Škoda Yeti .....	116
		Škoda Octavia III. generace.....	116
		Škoda Citigo .....	117
		Škoda Rapid .....	118
		Škoda Superb.....	119
<b>Vozový park po znárodnění průmyslu</b>			
Tatra 87.....	87		
Aero Minor .....	87		
Škoda 1101 Tudor typ 938 .....	88		

Škoda Kodiaq . . . . .	120
Škoda Karoq . . . . .	120
Škoda Fabia . . . . .	121
Škoda Scala . . . . .	121
Luka EV . . . . .	121
Škoda Citigo e-iV . . . . .	122
Škoda Kamiq . . . . .	122
Škoda Octavia IV. generace . . . . .	123
Škoda Superb iV . . . . .	123

### Sportovní a závodní automobily

NW Rennwagen . . . . .	125
Laurin & Klement typ FCR . . . . .	126
Praga Piccolo Sport . . . . .	126
Pokora . . . . .	126
Wikov 7/28 Super Sport . . . . .	128
Praga Alfa . . . . .	128
Aero 662/750/1000S Uhlík . . . . .	129
Z 4 pro 1000 mil československých . . . . .	129
Aero 30 Lochneska a Brontosaurus . . . . .	130
Jawa 700 Jaray . . . . .	131
Škoda Rapid Six, typ 910 . . . . .	131
Jawa 750 . . . . .	132
Škoda 909 Popular Monte Carlo . . . . .	133
Tatra 57 A . . . . .	133
Jawa Minor roadster . . . . .	134
Aero Minor Sport . . . . .	135
Škoda 1101 Sport typ 966 . . . . .	136
Tatra 601 Tatraplan Monte Carlo . . . . .	136
JK Sport . . . . .	137
Hakar 1200 . . . . .	138
Dynamic . . . . .	138
Magda VI . . . . .	139
Škoda 450 typ 984 a Felicia typ 994 . . . . .	139

Škoda 1100 OHC typ 968 . . . . .	140
Tatra 605 . . . . .	141
ESO F3 . . . . .	142
Tatra 603 B5 . . . . .	142
Drak II . . . . .	143
Škoda 1000 MB/1100 MB Rallye . . . . .	144
ÚVMV 1100 GT . . . . .	144
Škoda 110 R typ 718 K . . . . .	145
Škoda 120 S Rallye . . . . .	145
Škoda 180/200 RS . . . . .	146
Škoda 130 RS . . . . .	146
RAF 80-07 . . . . .	147
Avia AE 3 . . . . .	147
Škoda Garde/Rapid . . . . .	148
MTX Tatra V8 . . . . .	149
Škoda Favorit MTX 7-06 . . . . .	150
RAF Mk1 . . . . .	150
Dioss Rebel . . . . .	151
Gordon 101 . . . . .	151
Škoda Octavia RS I. generace . . . . .	153
Škoda Fabia RS . . . . .	153
Škoda Fabia WRC . . . . .	154
Necra 7 R500 . . . . .	154
Škoda Octavia RS II. generace . . . . .	155
Kaipan 16 . . . . .	155
Škoda Fabia RS . . . . .	155
Innotech Aspiron . . . . .	156
Samohýl Nostalgic Edition . . . . .	157
Škoda Rapid Sport . . . . .	157
Praga R1S . . . . .	158

### Příloha

Literatura . . . . .	159
Rejstřík . . . . .	160



# Úvodem

V září 2020 jsme si připomněli 205. výročí jízdy prvního samohybného vozidla zkonstruovaného na našem území. Dne 22. srpna 1815 Josef Božek požádal c. k. zemské prezidium o povolení předvést svůj parovůz pražskému publiku. Čtrnáctého září se na nárožích objevily plakáty hlásající jedinečnou podívanou, připravenou na neděli 17. září: „Pro větší pohodlí publika bylo podepsaným umožněno, aby ti, kteří si chtějí na nastávající předvedení jeho umělého parovoze v Bubenči obstarat vstupenky předem, mohli je obdržet ve Widtmannově knihkupectví na Malé Straně, v lékárně U Zlaté koryny na Starém Městě a v lékárně U Zlatého noha na Koňském trhu. Ceny: první místo dva zlaté, druhé místo jeden zlatý, třetí místo třicet krejcarů.“

Josef Božek však pro onemocnění musel akci přeložit na další neděli. Ale ani změna programu neodradila houfy zájemců. Nejlepší místa obsadili příslušníci šlechty a městské honorace, hrabata Nostic a Kolowrat, tajný rada hrabě Clam-Martinič, hrabě Kounic s manželkou a jiní. Právě hraběnka Kounicová byla patrně první ženou na světě, která se vezla v parním automobilu. Předvádění se setkalo s nevšedním zájmem, a i když parovůz musel každou chvíli zastavit, aby pod kotel přiložili uhlí a doplnili vodu, každý chtěl zkusit, jak jízda na „dábelském stroji“ chutná. Jak psaly pražské noviny, „Početné shromáždění přátel vědy a umění zúčastnilo se této produkce. Zájem je ještě zvyšován tím, že talent a čilá snaživost pana Božka zaručuje nám, že podnikne vše, aby dalšími pokusy přivedl svůj vynález k nejvyšší dokonalosti“.

Jen málokterá země se může chlubit tím, že stála u kolébky automobilu a během dalších desetiletí se vypracovala na významného producenta motorových vozidel všeho druhu. Naše automobilky od začátku 20. století nevynikaly sice velkým množstvím vyrobených vozidel, ale díky svým geniálním konstruktérům si mnohé jejich výrobky získaly věhlas v celém motoristickém světě.

Jako všechno, tak i konstrukce, výroba a prodej osobních automobilů byly ovlivněny politickou a hospodářskou situací v naší vlasti. V průběhu let vznikalo mnoho nových značek, další zanikaly, v silné mezinárodní konkurenci byly schopny přežít jen ty největší automobilky.

Za těchto často nesnadných podmínek se formoval náš automobilový průmysl, ve kterém vzniklo na 180 značek osobních a sportovních automobilů. Nejzajímavější z nich – desítky značek a více než 200 typů vozidel – představuje slovem i obrazem tato encyklopedie. Vozidla jsou rozdělena do několika kapitol podle jejich základní charakteristiky a období výroby. Před každou kapitolou je stručné uvedení do problematiky.

Při zpracování jednotlivých značek a typů automobilů jsem vycházel především z dobové literatury a firemních materiálů. Velké množství článků v časopisech a monografiích přinášelo občas odlišné informace, které jsem se snažil uvést na pravou míru.<sup>1</sup>

## Poděkování

Při koncipování této publikace jsem se opíral o některé mé předešlé knihy z nakladatelství CPress. Ty vznikly i díky pomoci mnoha odborníků, kterým jsem se v každé z nich poděkoval. Byli to zejména paní Irena Hozáková a Mgr. Lucie Kempná a pánové Hanspeter Bröhl, Ing. Karel Gerolt, Hubert Grmela, Lubomír Kocanda, PhDr. Jan Králík, Ivan Margolius, Ing. Ladislav Mergl, Ing. Karol Pavlů, Emil Příhoda, Robert Příhoda, Karel Rosenkranz, Ing. Pavol Skála, JUDr. Jan Tulis, Josef Víšo, Radim Zátopek a členové mé rodiny.

Některé fotografie zrenovovaných vozidel mi do této knihy poskytl pan Adam Novák, pan Jiří Rameš přidal své ilustrace závodních vozů. Vybrané dobové fotografie pocházejí z archivu Iveco Czech Republic, a. s., archivu společnosti Škoda Auto a Technického muzea Tatra Kopřivnice. Všem za pomoc a jejich spolupráci srdečně děkuji.

Mgr. Marián Šuman-Hreblay

<sup>1</sup> Poznámka: V technických údajích vozidel vyráběných do 70. let 20. století uvádíme výkon motoru v koních (k). Od toho období začala u nás platit mezinárodní soustava jednotek SI a výkon se udává v kilowattech (kW). Pro převod platí, že 1 k = 0,735 kW, 1 kW = 1,359 k.

# První století automobilismu

Letos na podzim podzim uplynulo přesně 205 let, co bylo na našem území zkonstruováno a předvedeno parní samohybné vozidlo, předchůdce automobilů. Jeho tvůrce Josef Božek se tak zařadil mezi první konstruktéry těchto prakticky použitelných vozidel na světě, hned za Nicolasem-Josephem Cugnotem v Paříži (1769), Richardem Trevithicem v Londýně (1801) a Oliverem Evansem ve Filadelfii (1805).

Trvalo téměř tři čtvrtě století, než se v Josefově Dole u Mladé Boleslavi v roce 1886 objevil parní automobil Louise Baffreye a než v roce 1889 v Adamovské strojírně Märky, Bromovský & Schulz postavili podle projektu rakouského vynálezce Siegfrieda Marcuse první automobil se spalovacím motorem v českých zemích. Prvním automobilem domácí konstrukce a výroby se stal v roce 1897 Präsident z kopřivnické Vozovky.

Hned v prvním roce dvacátého století k parovozu a automobilu s benzinovým motorem přibýly elektromobily Emila Kolbena a Františka Křížáka.

Toto období bylo počátkem průmyslové výroby automobilů. Vedle kopřivnické značky NW hrála důležitou úlohu mladoboleslavská automobilka Laurin & Klement a k těmto dvěma se ještě před vypuknutím první světové války připojily značky další – KAN, Linser, Perfekt, Praga, Premier, RAF, Rösler & Jauernig, Smekal, Věchet, Velox a Walter.

V několika málo kusech existovala ještě vozidla značek Aero (Praha 1912–1914), Austro-Cyclecar (Nový Jičín 1913), Czech (Moravská Ostrava 1907), Hudec (Čáslav 1902–1903), Kohout (Brno 1905–1906), Orion (Slaný 1909), Torpedo (Kolín 1907). V jediném prototypu zůstala vozidla desítky dalších konstruktérů, jakými byli například František Dvořák (Pardubice 1901), Fritz Hückel (Nový Jičín 1906), František Rumreich (Zbýšov u Brna 1898), Josef Tuček (Křelov u Olomouce 1906).

Nadějný rozmach domácí výroby motorových vozidel přerušila v roce 1914 první světová válka a automobilky se musely přeorientovat na zbrojní dodávky. Produkce osobních automobilů byla téměř zastavena, užitková vozidla byla přizpůsobována požadavkům armády.

## Božkův parovůz

Josef Božek (1782–1835), mechanik na pražské polytechnice, postavil první samohybné vozidlo na území tehdejšího Rakousko-Uherska. Jeho automobil poháněl dvouválcový parní stroj, uložený v dřevěném rámu kočárového typu. Měděný parní kotel byl upevněn mezi předními koly, která se řídila říditky z kozlíku před sedadlem cestujících. Dne 24. září 1815 Božek předvedl svůj parovůz ve Stromovce v Praze-Bubenči. O dva roky později, 1. června 1817, se na tomtéž místě konala prezentace jeho parní lodi a parovozu. Během bouřky, která se náhle strhla, někdo ukradl pokladnu s vybraným vstupným a Božek v zoufalství nad finanční ztrátou parní stroj i vozidlo zničil. Jediná dobová ilustrace Božkova parovozu se zachovala na plakátě k předvádění v červnu 1817. V roce 1942

1815



Božkův parovůz 1815



byl pro Národní technické muzeum v Praze Ing. Františkem Rottem zhotoven model v měřítku 1:5 jako volně pojatá koncepce, jelikož se o konstrukci samohybu nezachovaly téměř žádné zprávy. Podle uvedeného modelu byla zhotovena i tato ilustrace.

**1897**

## NW Präsident

Firma NW – Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft, dnes známá jako Tatra Kopřivnice, od poloviny 19. století vyráběla kočáry, povozy a později i železniční vagony. V roce 1897 byl do upraveného kočáru Mylord namontován plochý dvouválcový vodou chlazený motor Benz o objemu 2714 cm<sup>3</sup> a výkonu 6,6 k, který řetězem poháněl zadní kola. Tento náš první automobil, pojmenovaný Präsident (na počest prezidenta Rakouského autoklubu Gustava Pötting-Persinga), dosahoval rychlosti 35 km/h. V květnu 1898 Präsident absolvoval jízdu z Kopřivnice do Vídně, kdy trať o délce 328 km překonal za 14 hodin čistého času průměrnou rychlostí 22 km/h. Po úspěšné premiéře na výstavě ve Vídni bylo rozhodnuto o stavbě dalších podobných vozidel. Německé motory Benz se v Kopřivnici používaly do roku 1901, pak je nahradily motory vlastní výroby, konstruktéra Hanse Ledwinky. Původní automobil je ve sbírkách Ná-



NW Präsident 1897

rodního technického muzea v Praze, replika z roku 1977 je v kopřivnickém Muzeu Tatra.



EAS Kolben 1900

## EAS Kolben

**1900**

Ve spolupráci s kopřivnickou firmou NW, která dodala automobilové podvozky typu Vierer, byly ve společnosti Elektrotechnická a.s., dříve Kolben a spol., Praha-Vysočany, na přelomu let 1900–1901 vyrobeny dva elektromobily. Čtyřmístné otevřené automobily s kočárovou karoserií a skládací střechou za zadními sedadly byly opatřeny dvěma stejnosměrnými elektromotory o výkonu 2,2 kW, zavěšenými na zadní nápravě: Každý z nich pastorkem poháněl jedno kolo. Motory zkonstruoval Emil Kolben (1862–1943, jeden z nejvýznačnějších českých elektrotechniků a podnikatelů, zakladatel továrny Kolben a spol. a generální ředitel a hlavní akcionář Českomoravské-Kolben-Daněk – ČKD) a k jejich napájení sloužilo 44 olověných akumulátorů. Elektromobily dosahovaly rychlosti 20 km/h.





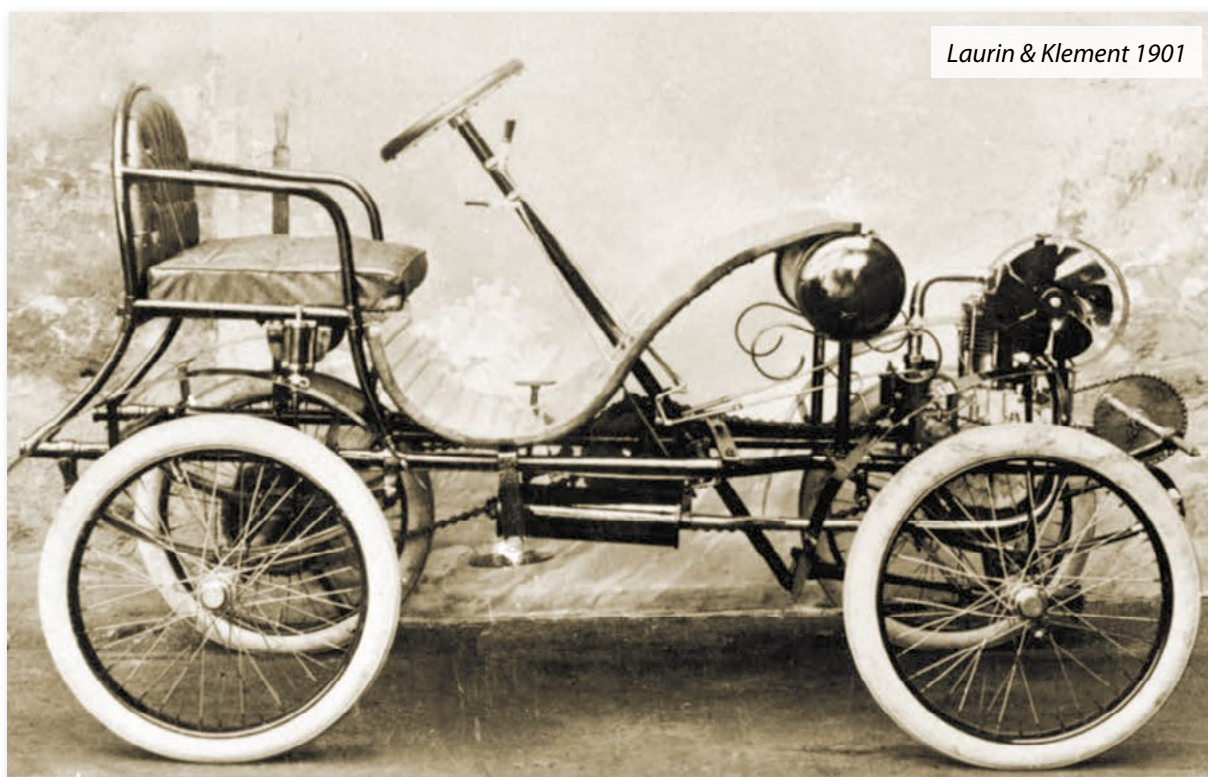
Křižíkův elektromobil 1901

**1901**

## Křižíkův elektromobil

Dr. Ing. František Křižík (1847–1941), zakladatel českého elektrotechnického průmyslu, postavil první elektromobil na našem území v roce 1895 (podle jeho Pamětí vydaných v Praze roku 1952). Ve skutečnosti se však jednalo o vozidlo Helvetia, které v roce 1899 zkonstruoval Švýcar Jakob Fischer-Hinnen, později šéfkonstruktor Křižíkova elektrotechnického závodu. Křižíkův elektromobil z roku 1901 se čtyřsedadlovou karosérií faeton se skládací střechou měl motor uložený pod podlahou mezi nápravami. Vozidlo se řídilo volantem,

motor a brzda byly ovládány pedály, zadní kola byla poháněna řetězem. Na Jubilejní výstavě obchodní a živnostenské komory 1908 v Praze byl kromě Křižíkova elektromobilu se dvěma elektromotory vystaven také automobil Laurin & Klement typ E 24/28 HP, jedno z prvních vozidel s hybridním benzinovo-elektrickým pohonem. Pohyb vozidla se ovládal jedinou pákou kombinovaného kontroléru, který si dal Křižík patentovat v roce 1907.



Laurin & Klement 1901

**1901**

## Laurin & Klement

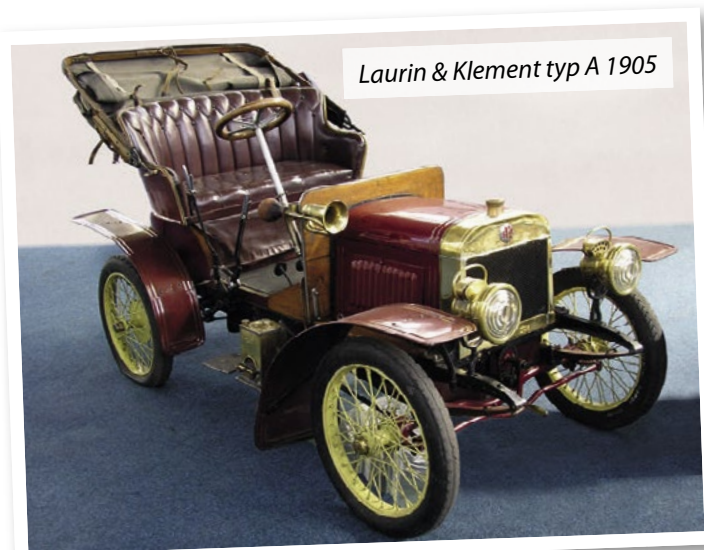
Mladoboleslavská Továrna velocipedů, motocyklů a automobilů Laurin & Klement se po úspěších s motocykly vlastní výroby (zn. Slavia) prezentovala na Mezinárodní automobilové výstavě ve Vídni 1901 dvěma jednoduchými jednomístnými čtyřkolovými vozítky s trubkovým rámem a vzduchem chlazeným motorem. Ten se používal od roku 1899 v motocyklech Slavia typu B, měl objem 240 cm<sup>3</sup> a výkon 2 k. Pro použití ve vozítku byl doplněn větrákem. O výrobě vozítek se zatím neuvažovalo, protože továrna byla vytížena produkcí motocyklů. Továrnu v roce 1895 založili Václav Laurin (1865–1930, mechanik) a Václav Klement (1868–1938, knihkupec). Zprvu opravovali a vyráběli jízdní kola, od roku 1899 také motocykly.

retta (z francouzštiny = vozík) s jednorolitovým vidlicovým dvouválcovým motorem o výkonu 7 k, uloženým vpředu, který se stal senzací Pražského autosalonu 1906. Zapalování obstarávalo nízkonapěťové magneto s odtrhovači ve válcích, mazání bylo rozstříkovací, doplněné ruční olejo-

**1905**

## Laurin & Klement typ A

Koncem roku 1905 byl v továrně Laurin & Klement ve dvou exemplářích vyroben typ A, voitu-



Laurin & Klement typ A 1905

vou pumpičkou. Typ A měl třístupňovou převodku a dosahoval rychlosti 40 km/h. Karoserie byla přišroubována na žebřinovém rámu, nýťovaném z ocelových U-profilů. Do roku 1907 bylo vyrobeno asi 44 kusů těchto dvou- až čtyřmístných automobilů s rozvorem 1920 mm (2190 mm pro čtyřsedadlové modely) a hmotností 500 až 600 kg, které se prodávaly za 1 800 zlatých. Osvětlení bylo acetylenové se dvěma hlavními reflektory, koncová lampa byla acetylenová nebo petrolejová. Vozidla se dodávala v barvě černé, zelené, šedé a modré, bílé lakování bylo za příplatek.

Zatím co v roce 1903 ve firmě Laurin & Klement měli 204 zaměstnanců a 118 obráběcích strojů,

v roce 1907 už šest set zaměstnanců vytvořilo obrát 2 miliony korun.

## Linser

Christian Linser založil v Liberci roku 1895 firmu na zpracování kovů, která později vyráběla hasičské stříkačky a od roku 1902 i motocykly značky Zeus. Na automobilové výstavě v Liberci roku 1906 předvedl i svůj první lehký automobil s vodou chlazeným čtyřválcovým motorem o výkonu 12 k a objemu 1640 cm<sup>3</sup> a řetězovým nebo kardanovým pohonem zadních kol. Karoserie byla otevřená, dvou-, tří- nebo čtyřmístná. Během dvou

**1906**


Linser 1906



let bylo vyrobeno jen několik málo desítek vozidel. Christian Linser výrobu vlastních automobilů koncem roku 1907 zrušil a dokumentaci i výrobní prostory přenechal nově založené firmě RAF barona Liebiega.

motocyklů. V letech 1906–1910 byly automobily Velox jako jediná vozidla vyráběná na našem území už zpočátku určeny pro taxislužbu. Po prvních malých automobilech s jednoválcovým motorem o objemu 1020 cm<sup>3</sup> a výkonu 10 k následovaly



Velox 1906

**1906**

## Velox

Pražská továrna automobilů Velox sídlila v Praze-Karlíně a původně pod dvanácti viadukty provozovala velkogaráže pro 50 automobilů a sto

výkonnější taxíky s dvouválcem pro 3 až 5 osob a se čtyřválcovým motorem pro 4 až 6 osob. Od října 1907 se vozidla Velox spolu s automobily Laurin & Klement podílely na zavádění taxislužby v Praze. V roce 1909 přibylo v Praze dalších deset taxíků

Velox, které se snažily konkurovat hlavně cenou jízdného: Za každý kilometr pasažéři platili pouze 45 haléřů. Firma Velox trpěla finančními potížemi už od počátku, nepomohla jí ani objednávka taxíků pro Petrohrad a Moskvu a v roce 1910 ukončila činnost.

**1907**

## Rösler & Jauernig

Firma Rösler & Jauernig, továrna na jízdní kola, motocykly a automobily, byla v Ústí nad Labem založena ve druhé polovině 19. století a v letech 1906–1908 prodávala automobily několika francouzských a německých značek. V tom období bylo vyrobeno i několik voiturett, konstrukčně vycházejících ze zahraničních vzorů: dvoumístný model s motorem o výkonu 3,5 k vážil jen 240 kg a stál 3 000 korun, třísedadlový typ s motorem o výkonu 6 k a hmotnosti 400 kg se prodával za 4 500 korun.

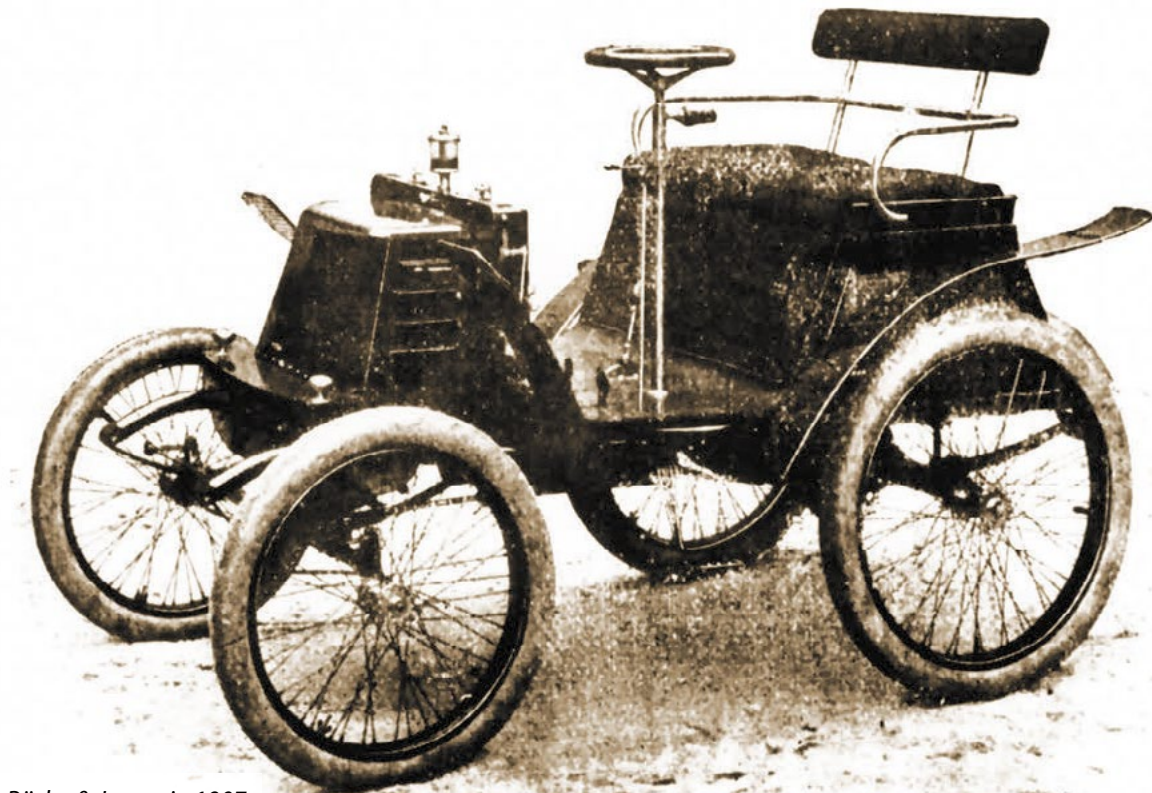
Laurin &amp; Klement typ F 1908



## Laurin & Klement typ F

**1908**

Typ F se na více než deset let stal nosným programem automobilky a byl jejich prvním sériově vyráběným vozem. Do té doby se předešlé typy A, B, C, D a E montovaly průměrně v počtu 1 až 15 kusů ročně. Ale typu F bylo v roce 1907 vyrobeno 68,



Rösler &amp; Jauernig 1907



Laurin & Klement typ G 1908

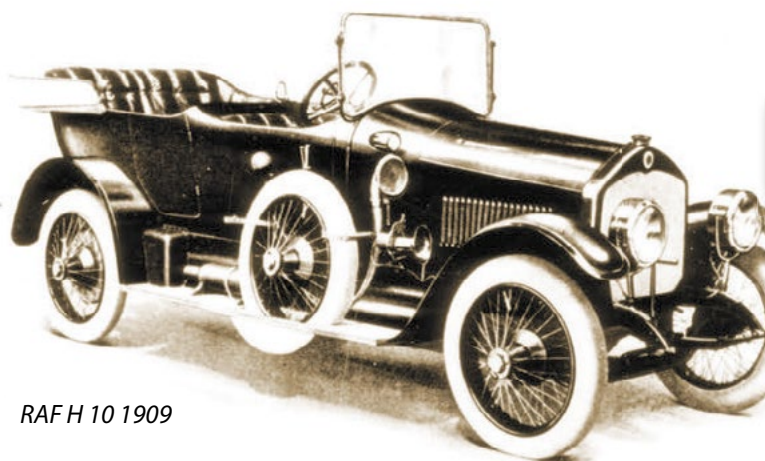
o rok později již 122 a v roce 1909 už 139 kusů. Pak ale, výroba začala klesat na 3–5 vozů ročně a poslední kus opustil závod v roce 1918 (po válce byly smontovány ještě 4; celkem jich bylo 396). Čtyřválec o objemu 2437 cm<sup>3</sup> měl výkon 14 k, na jednoduchém rámu bylo možné namontovat všechny druhy tehdy používaných 2–4místných osobních i dodávkových karoserií.

byl odvozen sportovní model GC2 s nižší karoserií s bočními dvířkami a nezvykle řešená dvoumístná uzavřená Berlina s řízením posunutým dozadu a zavazadlovým prostorem za motorem. Podobně jako voituretta A byly také vozy typu G lakovány v barvách červené, zelené, modré a za příplatek i bílé.

## 1908

### Laurin & Klement typ G

Od úspěšné voituretty typu A byl odvozen tvarově podobný typ G 10/12 HP, vybavený ale už čtyřválcovým motorem o objemu 1555 cm<sup>3</sup> a výkonu 15 k (102 kusů), v letech 1909–1919 zvětšeným na 1767 cm<sup>3</sup> a 17 k (206 kusů). Dodával se s dvoumístnou karoserií (jako model G2, s rozvorem 2260 mm) nebo jako čtyřsedadlový model G4 s rozvorem 2600 mm. Podvozek vážil 650, resp. 750 kg, a vozy dosahovaly rychlosti kolem 55 km/h. Od typu G2



RAFH 10 1909

## RAF

Společnost RAF – Reichenberger Automobil-Fabrik (v překladu Liberecká automobilová továrna) – založil koncem roku 1907 převzetím automobilky Linser textilní magnát baron Theodor von Liebieg (1872–1939) se dvěma společníky. Záměrem bylo vyrábět v severních Čechách velké a kvalitní automobily, schopné konkurovat hlavně značkám NW a Laurin & Klement.

1909

### RAF H 10

V letech 1909–1912 se v Liberci-Ostašově vyráběl velký luxusní typ RAF H 10. Jeho čtyřválcový motor o objemu 5300 cm<sup>3</sup> měl výkon 45 k a 1400 kg těžkému vozidlu udílel rychlost kolem 90 km/h. Snad také proto měl čtyři nezávislé brzdy: převodovou, v zadních kolech, ruční a tzv. horskou vzpěru, která bránila nežádoucímu couvání ve strmém kopci.

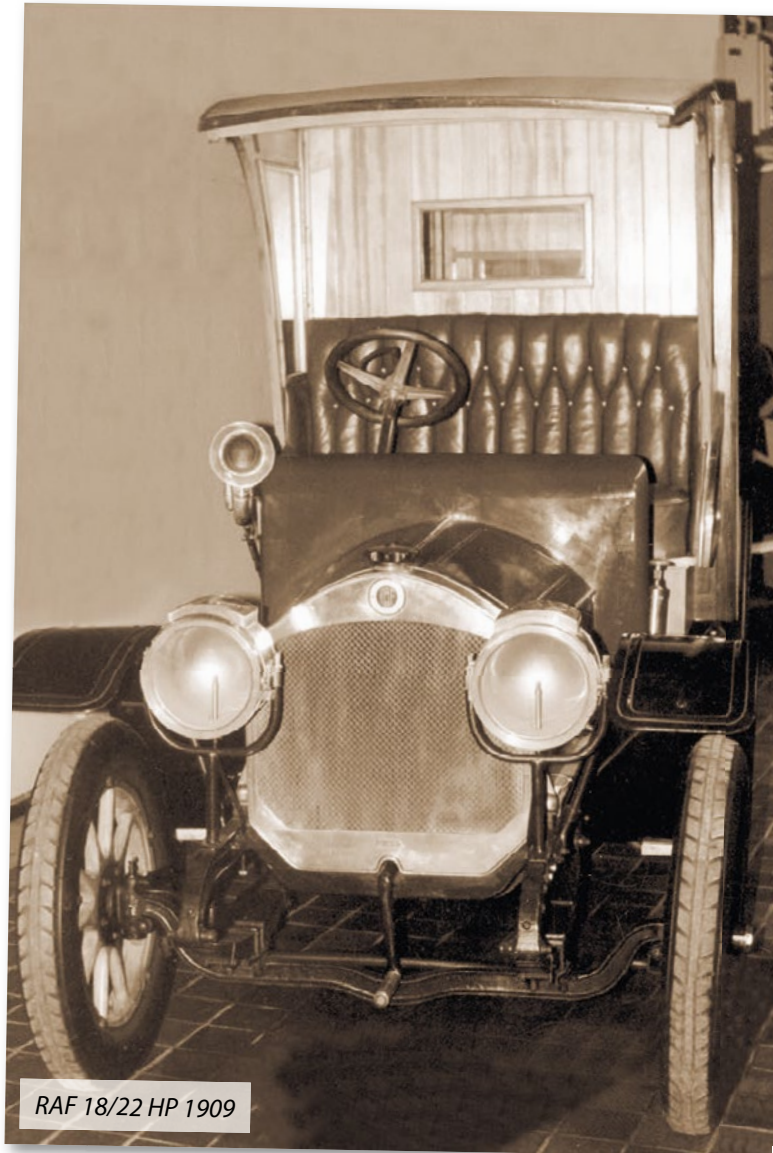
### RAF 18/22 HP

Tento typ, někdy označovaný také FW 25, patřil mezi středně velké osobní automobily značky. Vyráběl se jako cestovní nebo užitkový skříňový vůz na podvozku s rozvorem 3000 mm. Řadový čtyřválec s rozvodem SV o objemu 3053 cm<sup>3</sup> a výkonu 25 k umožňoval automobilu s délkou 4200 mm a hmotností kolem jedné tuny dosáhnout rychlosti 80 km/h. Jak bylo tehdy obvyklé, vůz měl karbidové osvětlení vpředu i vzadu.

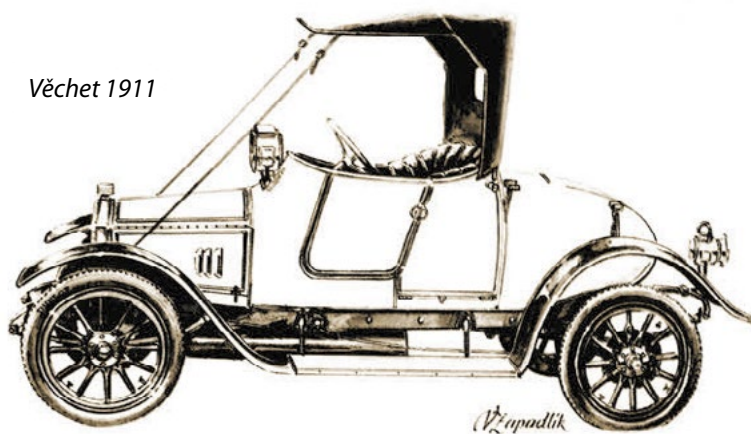
1911

### Věchet

Mojmír Věchet, bývalý strojní zámečnick v automobilce Laurin & Klement, v letech 1910–1912 v Nymburce vyráběl voituretty typu DC 10/12 HP se vzduchem chlazeným dvouválcovým motorem o objemu 1108 cm<sup>3</sup> a výkonu 12 k. Jejich dvou- až třímístná karoserie byla „stavěna pro lékaře, ob-

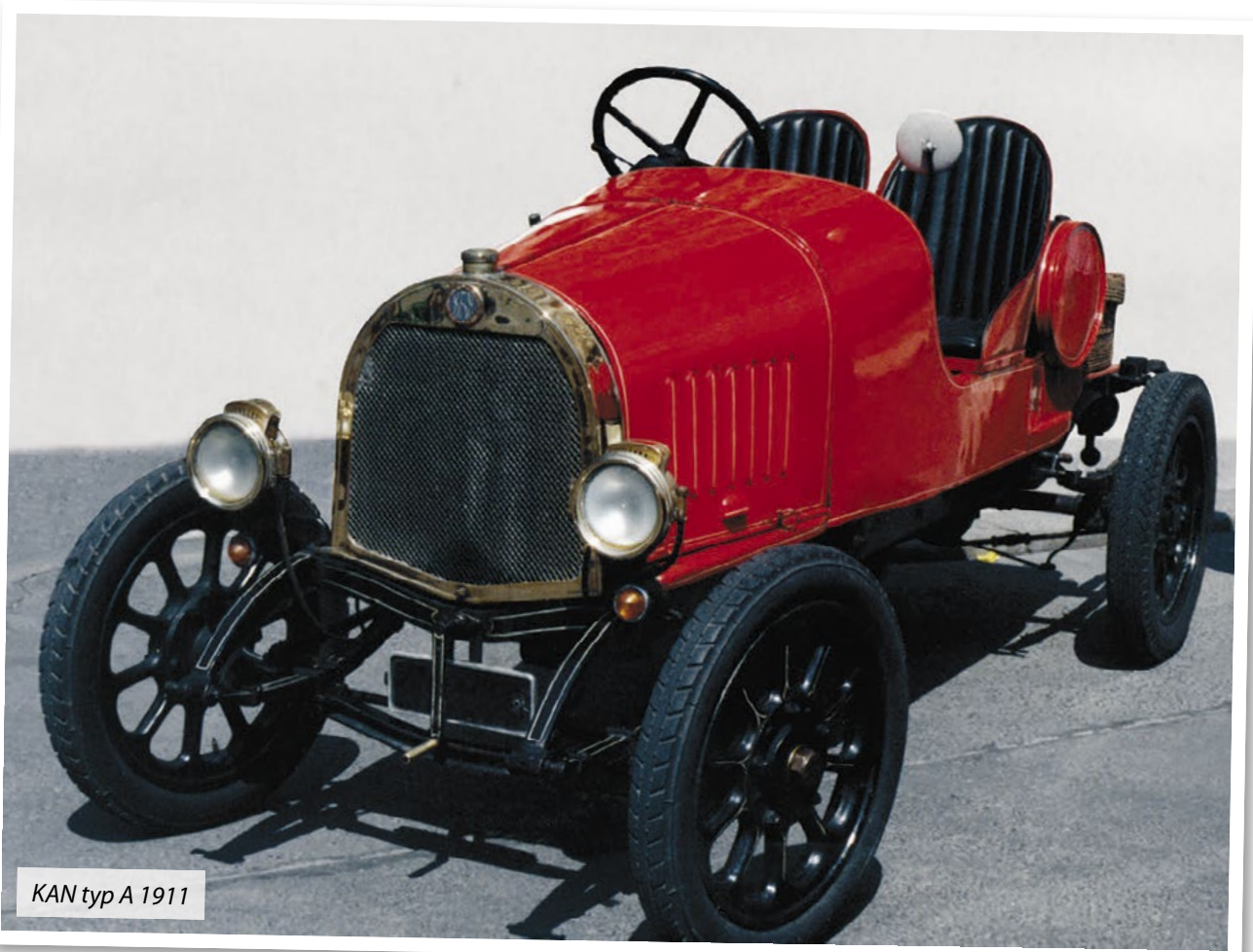


RAF 18/22 HP 1909



Věchet 1911

Věchet



KAN typ A 1911

chodní cestující a podobně“, jak uváděl dobový inzerát. Vůz s délkou 3100 mm vážil 560 kg. Dokončeno bylo i několik větších vozidel typu FF 20/24 pro čtyři až šest osob. Poháněl je čtyřválec SV o objemu 2108 cm<sup>3</sup> a výkonu 24 k. Typ FF byl dlouhý 3800 mm, vážil 750 kg a prodával se za 9 000 korun. Po první světové válce Věchet spolu s Františkem Petráškem připravoval výrobu automobilu PAV (zkratka pro Petrášek a Věchet), který byl v roce 1921 představen pod názvem Start.

světovou válkou vyráběla celkem úspěšné voiturety. Typ A měl jednoválcový vodou chlazený motor s objemem 731 cm<sup>3</sup> a výkonem 7 k. S jedním z nich vídeňský závodník Franz Czernil zvítězil v jízdě spolehlivosti na 460 kilometrů. Později přibyl čtyřsedadlový dvouválec typu S (1206 cm<sup>3</sup>, 11 k) a dvou- až pětimístný čtyřválec typu LC (1330 cm<sup>3</sup>, 22 k). Roku 1913 bylo vyrobeno ještě asi 80 aut. Další vývoj automobilky přerušila válka, od roku 1919 se v Nejedlého továrně montovaly automobily PAV a Start.

1911

## KAN

Počáteční písmena slov Kukleny, Alois Nejedlý tvořila zkratku názvu automobilky KAN (její plný název byl Královéhradecká továrna automobilů Alois Nejedlý, Kukleny), která v období před první

## Walter D

Josef Walter (1873–1950) začal v Praze na Smíchově od roku 1898 opravovat váhy a bicykly, montoval bicykly ze součástek anglické značky BSA

1912