

# Walter

## Walter Super 6 - král silnic



Velmi průkopnická i tvarově výrazná karosérie postavená na podvozku Walter Regent u firmy Sodomka ve Vysokém Mýtě podle návrhu ing. Vladimíra Balcara roku 1935. Má uspořádání sedadel 3+3 osob (sedících vedle sebe) a zdařile z hlediska prostoru využívá téměř celou šířku vozu.

„Král vzduchu – král silnic“ byl jeden z honosných, ale odůvodněných titulů jinonické továrny Walter, která kolem roku 1930 byla již proslulá výrobou leteckých motorů a automobilů střední i vyšší třídy. Letadla a kvalitní konstrukčně vyspělá spolehlivá auta vždy patřila k vrcholům strojírenské výroby. V tomto směru výrobkům Walter nepochybně patří místo z nejpřednějších, a to nejen ve střední Evropě.

V roce 1928 byly zkonstruovány ing. F. A. Barvitiusem dva typy osobních vozů, a to čtyřválcové 4 B a šestiválcové 6 B (písmeno B značí jméno konstruktéra), které ve výrobním programu nahradily předchozí solidní čtyřválcové typy P I až P IV konstrukce ing. Plocka. Oba nové typy byly prakticky posledním vývojovým stupněm v konstrukci automobilů Walter, další typy Super 6, Standard a Regent přinesly jen drobnější změny ve zvýšeném objemu motoru, (vrtání zvětšeno o 5 mm) v uspořádání i počtu karburátoru, v rozvoru náprav a ve vzhledových úpravách.. Pro úplnost je možno připomenout ještě vrcholný typ, dvanáctiválec Royal (pravý král), který však zůstal prakticky neprodejný – jsou známy pouze tři vyrobené vozy. Ve třicátých letech se pak stala nosným programem dobře prosperující výroba leteckých motorů a výroba automobilů

Walter 6B z roku 1928 – před vozem továrník i akcionář Kumpere, který spolu se zakladatelem firmy Josefem Walterem měl největší zásluhy na rozvoji a prosperitě firmy.



byla omezena na menší typy vyráběné ve spolupráci s firmou Fiat. Byly to typy Junior, Bijou, Lord a Princ.

Motory těchto technicky promyšlených automobilů 4 B a 6 B, z nichž se ještě omezený počet dochoval, jsou řadové čtyř- a šestiválcové OHV velmi uceleného vzhledu. Mají shodné vrtání i zdvih, liší se jen počtem válců a karburátorů a přirozeně zapalováním. Hlavy válců jsou

s opracovaným spalovacím prostorem, klikový křídél z chromniklové oceli vyniká statickým i dynamickým vyvážením a také písty Bohnalite s invarovou vložkou mají velmi nízkou tepelnou roztaživost. U šestiválců je pak chladicí systém doplněn oběhovým čerpadlem a v důsledku toho i termostatem (tehdy nazývaným kaloristat), umístěným v horní komoře chladiče, který prostřednictvím pákového mechanismu ovládal soustavu žaluzií před chladičem. Další zajímavostí je konstrukce jednodamelové spojky, která má obložení nanýtané přímo na setrvačnicku a na př-



Luxusní kabriolet Walter Regent (od typu Super 6 se odlišuje především maskou chladiče) z roku 1933 postavený v Sodomkově karosárně ve Vysokém Mýtě.



Nejslavnější i nejúspěšnější tovární jezdec Jindřich Knapp za volantem jednoho ze tří „Rudých ďáblů“, se kterým absolvoval soutěž „10. tisíc km“ Evropou.



Jubilant – v tomto roce (2010) právě „osmdesátiletý“ Super 6 může upoutávat pozornost i rozměrnými světlomety Zeiss a „hledáčky“ stejného výrobce umístěnými po stranách čelního skla.



Charakteristickými znaky karosérie phaeton (též tourer) je jednoduchá sklopná střecha a dveře bez okenních rámců – postranní okna jsou samostatná a ke karosérii se podle potřeby nasazují a připevňují.



Dva z vozů Walter Super 6 na parkovišti při Auto Štangl rallye, světlý z vozů, zakázkový kabriolet, má karosérii postavenou u firmy „Peters a synové“ ve Vrchlabí (nyní Škoda), druhý – jednoduší phaeton je původní provedení továrny Walter.

firmy potencionálního zájemce s předváděcím vozem a následně v příslušné filiálce byla uzavřena objednávka. V té byly specifikovány všechny požadavky ohledně podvozku, druhu příslušenství, počtu a umístění náhradních kol atd., druhu karosérie podle vyobrazení, ale v některých případech i třírozměrných modelů, barevné řešení, druh čalounění a další přání. Podvozek vozu objednaný kupříkladu v listopadu byl do měsíce předán do karosárny a za další dva až tři měsíce byla zhotovena karosérie. Po montáži byl vůz (podvozek) přezkoušen a seřízen nejdříve na zkušebních brzdících válcích Heeman – Freude a teprve potom na silnici. V březnu pak mohl být již vyzkoušený a vyleštěný automobil předán zákazníkovi. V roce 1932 stál podvozek typu Super 6 kolem 90 tisíc Kč, zakázková karosérie (v daném případě dvoudvřevý čtyřse-

dadlový kabriolet u firmy Petera) dalších 55 tisíc. Automobily Walter dosáhly řadu sportovních úspěchů, zejména v „Mezinárodní soutěži spolehlivosti na 10 000 km Evropou“ tým tří „rudých ďáblů“ a speciálně postavené vozy pak i v rychlostních závodech Zbraslav – Jíloviště, na Masarykově okruhu v Brně a především na „1000 mil československých“.

### Technické údaje automobilu

#### Walter Super 6 r. v. 1930:

**Motor** – kapalinou chlazený řadový šestiválec s ventily v hlavě, rozvod OHV, dva horizontální karburátory Zenith 30 HAKB, elektromagnetické zapalování Scintilla. Zdvihový objem 3250 ccm (vrtání 80 mm x zdvih 108 mm), výkon 80 k (63 kW) při 3000 ot/min. Elektrické příslušenství 12 V.

**Převodové ústrojí** – suchá jednolamelová spojka, čtyřrychlostní převodovka, na zvláštní přání doplněná rychloběhem Maybach-Walter.

**Podvozek** – lichoběžníkový žebřinový rám, obě nápravy tuhé odpružené podélnými listovými pery. Provozní brzdy kapalinové ATE – Lockheed s podtlakovým posilovačem Bosch-Dewandre. Kola R.W. s drátovým výpletem. Pneu 6,50 – 20“.

**Karoserie** – podvozkové smíšené konstrukce otevřená i uzavřená pro 4 až 7 osob – většinou individuálně stavěná podle požadavků zákazníka.

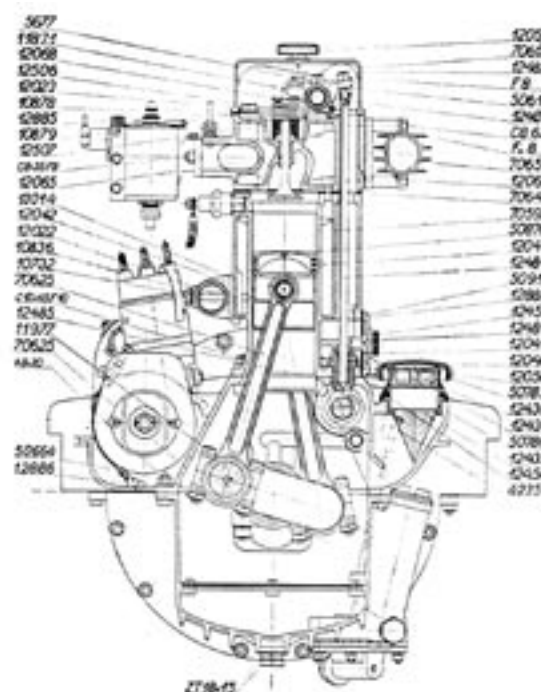
**Rozměry a hmotnosti** – rozvor 3300 mm, celková délka 4600 mm, šířka 1650 mm, objem palivové nádrže 80l, pohotovostní hmotnost 1650 až 1900 kg, dle druhu karosérie.

**Provozní vlastnosti** – nejvyšší rychlost 130 km/h, spotřeba paliva 16 až 20 l/100 km.

tlačném talíři, aby vlastní lamela měla menší moment setrvačnosti a aby se usnadnilo řazení rychlostí. Podvozky prakticky všech typů automobilů Walter jsou zcela klasické koncepce, ale vždy s vyspělou brzdovou soustavou a s velmi pečlivým propracováním, též s ohledem na nízkou hmotnost, při jejichž výrobě jako by nepřicházely v úvahu ohledy finanční.

Pokud jde o karosérie byly stavěny povětšinou individuálně, a to jak v mateřské továrně v Jinonicích, tak v prestižních karosárnách, jako Brožík v Plzni, Petera ve Vrchlabí, Sodomka a v dalších.

Podle autentických informací jednoho z někdejších zákazníků automobilu Walter byl průběh při koupi nového vozu následující. Nejprve seznámil zástupce



Příčný řez motorem Walter 6B z vozu, který měl výstavní premiéru na pražském autosalonu roku 1928.