



vítězové nad časem

VÁCLAV ZAPADLÍK

Sieger über die Zeit

NAKLADATELSTVÍ DOPRAVY A SPOJŮ
PRAHA

Geschenk von Ruedi Wenger an das Swiss Car Register, 2004

WHILE INTRODUCING IN A FEW WORDS THIS series of pictures of our historical automobiles published just at the time when all the world celebrated the 100th anniversary of the birth of the first motored vehicle, we sincerely hope that our contribution to this anniversary, so significant in the history of transport, will be favourably received by our readers.

One hundred years is a time period which perhaps does not mean much in the history of mankind, but in the history of industrial enterprising it represents the toils of a great many people — several generations of workmen, technicians and designers, who invested all their capabilities, skill and knowledge in their joint work and who never grudged the time and efforts devoted to the improvement of the new means of transport.

The evolution of mankind and its progress in all fields of activity is characterized by the continuous striving to bridge distances as quickly as possible, to harness nature and to move about without limitations and with the least possible strain. Therefore it is not surprising that motorization of transport is one of the phenomena which marked our century most significantly in the economic sphere. Motor vehicles give employment to far more people than all the other industries, and with increasing industrialization the transport industry has become one of the main fields of human activity. In the twentieth century the automobile became a fast, versatile and comfortable means of transport for short and medium-long distances. In the majority of instances, it is the automobile alone that is capable of transporting persons and goods „from door to door“, comfortably, without transloading or changing. This is why automobile manufacture and road transport expanded so rapidly from the very beginning.

Within the hundred years of its existence, the automobile won a firm position in human society. Though first condemned as a useless mechanical toy, it became the most widely used means of individual transport and an invaluable aid to man in the first half of the twentieth century. The attraction of the passenger car as a fast and comfortable conveyance for the widest strata of the population brought about a rapid expansion of the automobile industry and motoring. Today, we cannot visualize any sphere of human activity without some type of motor vehicle. Trucks transport loads on and off the roads, work in the building industry, open-cast mines, quarries and in agriculture. They supply cities, towns and villages with food. Buses daily transport hundreds of thousands of passengers in towns and cities, on interurban, longdistance and international lines.

Motor vehicles are, however, not only a means of transport but also breadwinners for the many millions of people throughout the world who participate in their manufacture, sales, operation and maintenance. The automobile or, generally, motor industry, is therefore quite logically considered one of the main criteria of the overall economic development. The tremendous up-swing of this important, technically and organizationally highly developed industry brings with it

the up-swing of the manufacture and raising of the engineering standard of products of related industries. In the industrially developed countries, the motor industry has a significant place in domestic and foreign trade.

But the expansion of motoring brings with it also many negative aspects, especially in the social and ecological spheres. We do not intend to concern ourselves with them here, however. Let us instead delve a little into the history of the wonderful and fast machines which have become our daily companions.

In times of old, our forebears pondered for several centuries how to build a means of transport that could be propelled by a force other than human or animal. Our great-grand-fathers brought this thought to fruition within several decades and built the horseless carriages which we admire today in museums. And our grandfathers already speculated on how to design and build a powerful, reliable and at the same time inexpensive motor-car. Technicians of the last generation rid automobile manufacture of needless drudgery. They transferred as much of it as possible to machines, and introduced the first industrial automatons or robots and manipulators into production lines.

Today, technological progress marches ahead at a literally breath-taking pace the world over. As Jan Neruda, the Czech poet, said in one of his poems: „He who stands a while falls by the way.“

We, however, will stop for a while at least to look back with the painter Václav Zapadlík, master of his art, to the time when the automobile was given its basic shape and looks and the coach-building firms were at the height of a boom. In their advertisements they urged prospective automobile owners: „Order for your car a body of your own choosing! Just as you don't wear ready-made clothes but have them made to measure by your tailor!“

Czechoslovakia is one of the countries which participated significantly in the development of automobile engineering and manufacture from the very beginning. Already in 1898, the factory at Koprivnice

built its first motor-car named „Präsident“. This was followed by a long range of progressively designed automobiles which put the factory in one of the foremost places in the history of world automobile manufacture.

That same year Josef Walter, a fitter, began repairing scales and bicycles in a small workshop in Smíchov, one of Prague's districts. The first popular, low-budget motor vehicle — the Walter tricycle, appeared in 1909, and four years later series production of motor-cars was launched in the new factory in Jinonice near Prague.

In 1905, the first L&K motor-car left the gates of the Laurin and Klement factory at Mladá Boleslav which, at a later date, became the ŠKODA automobile factory. From the very beginning, its designers were led by the desire to put on the market a low-priced means of transport accessible to the widest strata of the population. Proof of their having attained this target were the hundreds of thousands of turned out and readily sold cars bearing the Škoda emblem of the winged arrow.

Motor-cars from the Velox automobile factory in the Karlín district of Prague became well known as motor cabs not only in Prague but also in Moscow. Contributing to their popularity, among other things, was the originally designed constant-mesh three-speed gearbox with gears shifted by friction clutches.

In 1907, the „First Czech and Moravian Machine Factory“ in Praha-Libeň offered its first Praga motor-car manufactured under the licence of the French firm Charron. The PRAGAs soon emancipated

themselves from foreign influence and with their reliability and endurance lived up to their advertising slogan „the car for hundreds of thousands of kilometres“.

In the same year, the R.A.F. automobile factory was founded in Liberec. During the first five years of its existence it succeeded in winning renown for the unusually high quality of its cars. It was the only factory in Central Europe that manufactured engines with slide valve gear.

The AERO cars became famous for their performance and endurance in a number of races and long-distance runs which, today, represent an unforgettable chapter in the Czechoslovak motor sport history, and for their dependability in daily use. The AERO make was also the pioneer of the now so popular front wheel drive.

A similar design concept was adopted by the Československá zbrojovka (Czechoslovak Armament Works), Brno, which won great merit especially in the advancement of the design of two-stroke engines. The high power and excellent performance of the „Z“ racing cars at the time astonished experts while the motoring public appreciated the running economy and simple maintenance of the production cars.

The firm Zbrojovka ing. F. Janeček began manufacturing small Jawa motor-cars with two-stroke engines under the DKW licence. It entered its cars in races assiduously, and together with Tatra ranked among the pioneers of streamlined cars, the same as the Prostějovská továrna na hospodářské stroje Wichterle a Kovářík (the Wichterle and Kovářík Factory of Agricultural Machines, Prostějov) with its Wíkov cars, then remarkable for their many breakthrough design elements.

And so we could go on enumerating a great many other motor-cars manufactured in our country. It would be a long list of makes which came into being out of the enthusiasm and longing to discover something new. Many of these cars are known to us only from yellowed photographs, drawings and other documents still kept in archives. But the experience and knowledge gained at the time of their development, design, manufacture and use form and inseparable part of the history of automobile manufacture in Czechoslovakia.

The series of pictures by Václav Zapadlík whose ethereal and exquisite drawings are known to all admirers of historical vehicles, presents a selection of the most attractive custom-made car bodies of their time. Often, the author had to rely on scanty documents and also to „place“ the car so as to high-light its graceful lines.

It was not an easy task and one to which he devoted a great many hours and much patience. But as the saying goes, patience reaps its own rewards. We sincerely hope that these pictures will give much pleasure to all who admire and love the old but immortal conquerors of time.

Ing. Stanislav Minářík

SCHENKUNG April 2004

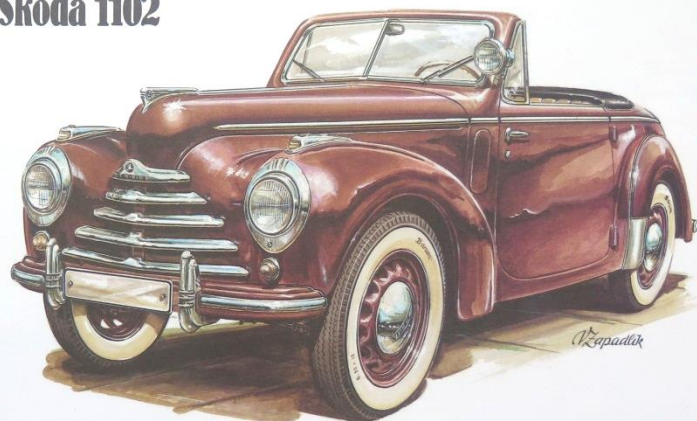
Ruedi Wenger

Swiss Automotive Documentation
and Research Center

CH 5745 Safenwil

www.swisscarregister.ch

Škoda 1102



1950

Rok výroby: 1950
Výrobce: AZNP Mladá Boleslav

Год выпуска: 1950
Изготовитель: АЗНП Млада Болеслав

Baujahr: 1950
Hersteller: AZNP (Automobilwerke, Nationalunternehmen) Mladá Boleslav

Year of manufacture: 1950
Manufacturer: AZNP Mladá Boleslav (Motor Works National Coporation, Mladá Boleslav)

Motor: řadový kapalinou chlazený čtyřválec s rozvodem OHV o zdvihovém objemu 1 089 cm³ (Ø 68 × 75 mm), s výkonem 23,5 kW (32 k)

Spojka: suchá jednodamelová

Převodovka: čtyřstupňová s řadicí pákou umístěnou pod volantem

Podvozek: centrální rám s páteřovou troubou, obě nápravy dělené (nezávislé zavěšení kol) odpružené příčnými listovými péry

Kola: plechová — lisované hvězdice

Hmotnost: 920 kg

Nejvyšší rychlost: 105 km/h

Spotřeba: 8,5 l/100 km

Karosérie: otevřený roadster s měkkou stahovací střechou byl vyroben v pobočném závodě AZNP Kvasiny

Двигатель: четырехцилиндровый, рядный, с водяным охлаждением, с нижним расположением распределительного вала, рабочим объемом 1 089 см³ (Ø 68 × 75 мм), мощностью 23,5 кВт (32 л.с.)

Сцепление: сухое, однодисковое

Коробка передач: четырехступенчатая, с рычагом переключения передач расположенным под рулем

Шасси: хребтовая рама с центральной трубой, обе оси разрезные (независимая подвеска колес), подвешены на поперечных листовых рессорах

Колеса: дисковые, с выштампованными спицами

Масса: 920 кг

Наибольшая скорость: 105 км/час

Расход топлива: 8,5 л/100 км

Кузов: открытый родстер с мягкой опускающейся крышей был изготовлен на заводе-филиале АЗНП Квасины

Motor: flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit ohv-Steuerung, Hubraum 1 089 cm³ (Ø 68 × 75 mm), Leistung 23,5 kW (32 PS)

Kupplung: trockene Einscheibenkupplung

Getriebe: Vierganggetriebe mit unter dem Lenkrad untergebrachtem Schalthebel

Fahrgestell: Zentralrohrrahmen, beide Achsen geteilt (Einzelradaufhängung) und durch Querblattfedern abgefedert

Räder: Blechräder — gepresste Radsterne

Masse: 920 kg

Höchstgeschwindigkeit: 105 km/h

Verbrauch: 8,5 l/100 km

Karosserie: offener Roadster mit weichem Faltdach, wurde im Zweigbetrieb AZNP Kvasiny gebaut

Engine: water cooled OHV in-line four cylinder; swept volume 1,089 c.c. (dia. 68 × 75 mm); power output 23,5 kW (32 h.p.)

Clutch: dry, single-plate

Gearbox: four-speed with steering column gear change

Chassis: central tube frame, divided axles (independent wheel suspension) front and rear with transverse leaf springs

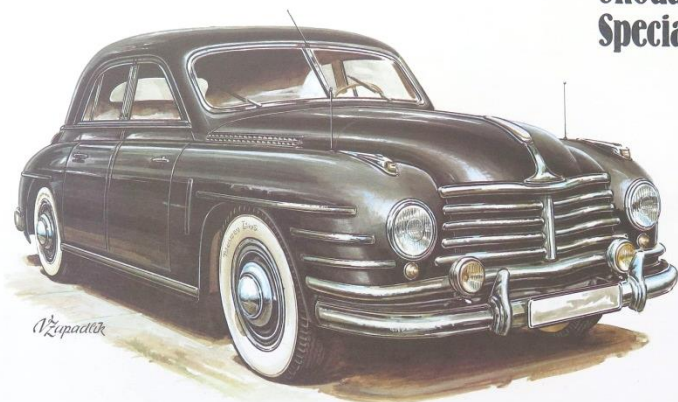
Wheels: stamped-sheet star type

Weight: 920 kg

Peak speed: 105 km/hr.

Fuel consumption: 8,5 litres/100 km

Body: sports car with soft convertible top built in the AZNP branch plant at Kvasiny



Škoda
Special

1950

Rok výroby: 1950
Výrobce: AZNP Mladá Boleslav

Год выпуска: 1950
Изготовитель: АЗНП Млада Болеслав

Baujahr: 1950
Hersteller: AZNP (Automobilwerke, Nationalunternehmen) Mladá Boleslav

Year of manufacture: 1950
Manufacturer: AZNP Mladá Boleslav (The Motor Works National Corporation, Mladá Boleslav)

Motor: kapalinou chlazený řadový šestiválec s rozvodem OHV o zdvihovém objemu 3 140 cm³ (Ø 80 × 104 mm) s výkonem 62,51 kW (85 k)

Spojka: suchá jednodamelová

Převodovka: čtyřstupňová

Podvozek: centrální rám s výztuhou, vpředu spirálové pružiny, vzadu příčné péro

Kola: disková se snímatelným ráfkem s pneumatikami o rozměru 9,00 × 17" Polar bus

Hmotnost: 2 500 kg

Nejvyšší rychlost: 100 km/h

Spotřeba: 18–22 l/100 km

Karosérie: speciálně postavená pro vládní činitele jako uzavřený sedan. Karosérii navrhla firma J. Sodomka a postavili v AZNP Kvasiny ve spolupráci s n. p. Tatra Kopřivnice

Двигатель: шестицилиндровый, рядный, с водяным охлаждением, с нижним расположением распределительного вала, рабочим объемом 3 140 см³ (Ø 80 × 104 mm) мощностью 62,51 кВт (85 л.с.)

Сцепление: сухое, однодисковое

Коробка передач: четырехступенчатая

Шасси: центральная рама с усилителем, впереди винтовые пружины, vzadu поперечная рессора

Колеса: дисковые, со съёмным ободом, с шинами размером 9,00 × 17" Полар бус

Масса: 2 500 кг

Наибольшая скорость: 100 км/час

Расход топлива: 18–22 л/100 км

Кузов: построен специально для членов правительства как закрытый седан. Кузов сконструировала фирма Й. Содомки, построен в АЗНП Квасины в сотрудничестве с наросным предприятием Татра Копрживнице

Motor: flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Reihenmotor mit ohv-Steuerung, Hubraum 3 140 cm³ (Ø 80 × 104 mm), Leistung 62,51 kW (85 PS)

Kupplung: trockene Einscheibenkupplung

Getriebe: Vierganggetriebe

Fahrgestell: Zentralrohrrahmen mit Verstiefung, vorn Schraubenfedern, hinten eine Querfeder

Räder: Scheibenräder mit abnehmbarer Felge, Reifen 9,00 × 17", Polar Bus

Masse: 2 500 kg

Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Verbrauch: 18–22 l/100 km

Karosserie: speziell als geschlossener Viertürer für Regierungsfunktionäre gebaut. Die Karosserie wurde von der Fa. J. Sodomka entworfen und in den AZNP – Werken Kvasiny in Zusammenarbeit mit dem Nationalunternehmen Tatra Kopřivnice gebaut

Engine: water cooled OHV in-line six cylinder; swept volume 3,140 c.c. (dia. 80 × 104 mm); power output 62,51 kW (85 h.p.)

Clutch: dry, single-plate

Gearbox: four-speed

Chassis: central tube frame with brace, suspension by coil springs in front and a transverse spring in the rear

Wheels: disc type with removable rim flange and size 9,00 × 17" Polar Bus tyres

Weight: 2,500 kg

Peak speed: 100 km/hr.

Fuel consumption: 18 to 22 litres/100 km

Body: four-door saloon designed by the firm J. Sodomka and built specially for government officials by AZNP Kvasiny in co-operation with the Tatra National Corporation, Kopřivnice



Škoda Favorit

1940

Rok výroby: 1940
Výrobce: ASAP Mladá Boleslav

Год выпуска: 1940
Изготовитель: АСАП, Млада Болеслав

Baujahr: 1940
Hersteller: ASAP Mladá Boleslav

Year of manufacture: 1940
Manufacturer: ASAP Mladá Boleslav

Motor: kapalinou chlazený čtyřválec s rozvodem OHV o zdvihovém objemu 2 091 cm³ (Ø 80 × 104 mm), s výkonem 40,45 kW (55 k)

Spojka: suchá jednodamelová

Převodovka: čtyřstupňová se synchronizací

Podvozek: páteřový rám, vpředu rozvidlený pro uložení motoru, obě nápravy dělené, odpružení příčnými listovými péry

Kola: plechová, lisované hvězdice

Hmotnost: 1 450 kg

Nejvyšší rychlost: 105 km/h

Spotřeba: 14–17 l/100 km

Karosérie: čtyřmístné kupé (později fastback) s nouzovým zadním sedadlem, postavené v Mladé Boleslavi

Двигатель: четырехцилиндровый, с нижним расположением распределительного вала, с водяным охлаждением, рабочим объемом 2 091 cm³ (Ø 80 × 104 mm), мощностью 40,45 кВт (55 л.с.)

Сцепление: сухое, однодисковое

Коробка передач: четырехступенчатая, с синхронизацией

Шасси: хребтовая рама, впереди раздвоенная для установления двигателя, обе оси разрезные, подвешены на поперечных листовых рессорах

Колеса: дисковые, с выштампованными спицами

Масса: 1 450 кг

Наибольшая скорость: 105 км/час

Расход топлива: 14–17 л/100 км

Кузов: четырехместное купе (позднее фастбек), с временным задним сиденьем, построен на заводе в г. Млада Болеслав

Motor: flüssigkeitsgekühlter Vierzylindermotor mit ohv-Steuerung, Hubraum 2 091 cm³ (Ø 80 × 104 mm), Leistung 40,45 kW (55 PS)

Kupplung: trockene Einscheibenkupplung

Getriebe: Vierganggetriebe mit Synchronisierung

Fahrgestell: Zentralrohrrahmen, vorn vergabelt für die Lagerung des Motors, beide Achsen geteilt, abgefedert durch Querblattfedern

Räder: Blechräder, gepresste Radsterne

Masse: 1 450 kg

Höchstgeschwindigkeit: 105 km/h

Verbrauch: 14–17 l/100 km

Karosserie: viersitziges Coupé (später Fastback), mit hinterem Notsitz, gebaut in Mladá Boleslav

Engine: water cooled OHV four cylinder; swept volume 2,091 c.c. (dia. 80 × 104 mm); power output 40,45 kW (55 h.p.)

Clutch: dry, single-plate

Gearbox: four-speed, all synchronmesh

Chassis: backbone frame forked in the front for engine mounting, two-part axles, suspension by transverse leaf springs

Wheels: stamped-sheet star type

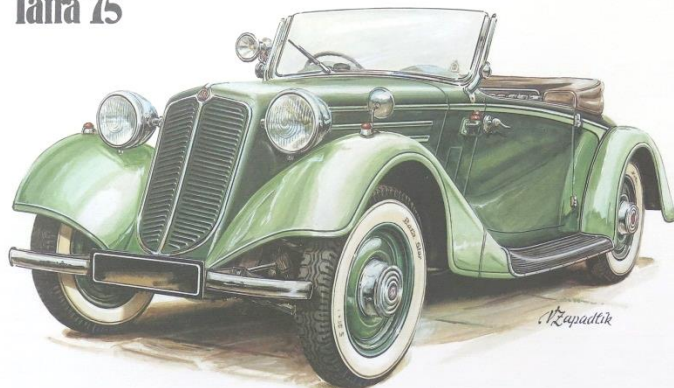
Weight: 1,450 kg

Peak speed: 105 km/hr.

Fuel consumption: 14 to 17 litres/100 km

Body: four-seater coupé (later fastback) with rumble seat, built in Mladá Boleslav

Tatra 75



1938

Rok výroby: 1938
Výrobce: Závody Ringhoffer — Tatra, akc. spol.

Год выпуска: 1938
Изготовитель: Заводы Рингоффер — Татра, акционерное общество

Baujahr: 1938
Hersteller: Ringhofer-Tatra-Werke AG

Year of manufacture: 1938
Manufacturer: Ringhoffer — Tatra Works Joint-stock Company

Motor: vzduchem chlazený čtyřválec s protilehlými válci s rozvodem OHV o zdvihovém objemu 1 688 cm³ (∅ 80 × 84 mm), s výkonem 22 kW (30 k)

Spojka: suchá jednodamelová

Převodovka: čtyřstupňová mechanická s volnoběžkou

Podvozek: páteřový rám s centrální troubou, přední kola zavěšená na dvou příčných půleliptických pérech (parallelogram), vzadu výkyvné polonápravy s příčným listovým pérem

Kola: disková s pneumatikami 5,75 × 16"

Hmotnost: 1 100 kg

Nejvyšší rychlost: 90—100 km/h

Spotřeba: 12,5 l/100 km

Karosérie: čtyřsedadlový kabriolet s dvojitou tepelně izolovanou střechou, zhotovený na zakázku karosárnou Bohemia v České Lípě

Двигатель: четырехцилиндровый, с противолежачими цилиндрами, с нижним расположением распределительного вала, рабочим объемом 1 688 см³ (∅ 80 × 84 мм), мощностью 22 кВт (30 л.с.)

Сцепление: сухое, однодисковое

Коробка передач: четырехступенчатая, механическая, с механизмом свободного хода

Шасси: хребтовая рама с центральной трубой, передние колеса подвешены на двух поперечных полуэллиптических рессорах (на параллелограмме), vzadu качающиеся полуоси с поперечной листовой рессорой

Колеса: дисковые, с шинами 5,75 × 16"

Масса: 1 100 кг

Наибольшая скорость: 90—100 км/час

Расход топлива: 12,5 л/100 км

Кузов: четырехместный кабриолет, с двойной теплоизоляцией крыши, изготовлен по заказу на кузовостроительном заводе Богемия в г. Чешска Липа

Motor: luftgekühlter Vierzylindermotor mit gegenüberliegenden Zylindern, ohv-Steuerung, Hubraum 1 688 cm³, (∅ 80 × 84 mm), Leistung 22 kW (30 PS)

Kupplung: trockene Einscheibenkupplung

Getriebe: mechanisches Vierganggetriebe mit Freilauf

Fahrgestell: Zentralrohrrahmen, Vorderräder aufgehängt auf zwei Halbelliptik-Querfedern (Parallelogramm) hinten Halbschwingachsen mit Querblattfeder

Räder: Scheibenräder mit Luftreifen 5,75 × 16"

Masse: 1 100 kg

Höchstgeschwindigkeit: 90—100 km/h

Verbrauch: 12,5 l/100 km

Karosserie: viersitziges Kabriolett mit wärmeisoliertem Doppeldach, von der Karosseriefabrik Bohemia in Česká Lípa auf Bestellung gebaut

Engine: air cooled OHV four cylinder with opposed pistons; swept volume 1,688 c.c. (dia. 80 × 84 mm); power output 22 kW (30 h.p.)

Clutch: dry, single-plate

Gearbox: four-speed, mechanically controlled, with free-wheel

Chassis: with central tube frame, front wheel suspension by two transverse semi-elliptical leaf springs (wishbone suspension), and rear swing half-axes suspended by a transverse leaf spring

Wheels: disc type with size 5,75 × 16" tyres

Weight: 1,100 kg

Peak speed: 90 to 100 km/hr.

Fuel consumption: 12,5 litres/100 km

Body: four-seater convertible with double, heat insulated top, made to special order by the Bohemia Body Workshop, Česká Lípa

Tatra 52



1934

Rok výroby: 1934
Výrobce: Závody Ringhoffer — Tatra, akc. spol.

Год выпуска: 1934
Изготовитель: Заводы Рингоффер — Татра, акционерное общество

Baujahr: 1934
Hersteller: Ringhoffer-Tatra-Werke, Aktiengesellschaft

Year of manufacture: 1934
Manufacturer: Ringhoffer-Tatra Works Joint-stock Company

Motor: vzduchem chlazený čtyřválec s rozvodem OHV s protilehlými válci o objemu 1 910 cm³ (Ø 80 × 95 mm), s výkonem 22 kW (30 k)

Spojka: suchá lamelová

Převodovka: čtyřstupňová

Podvozek: páteřový rám s centrální troubou, odpružení příčnými listovými péry, kapalinové tlumiče a brzdy

Kola: disková s pneumatikami 6,00 × 16" Superbalón

Hmotnost: 1 250 kg

Nejvyšší rychlost: 90 km/h

Spotřeba: 13—15 l/100 km

Karosérie: čtyřsedadlový kabriolet s dvojitou střechou, který je dílem firmy J. Sodomka, Vysoké Mýto. Z celé řady navržených karosérií na podvozku Tatra 52 je stylově nejčistší

Двигатель: четырехцилиндровый, с воздушным охлаждением, с нижним расположением распределительного вала, с противоположными цилиндрами, рабочим объемом 1 910 см³ (Ø 80 × 95 мм), мощностью 22 кВт (30 л.с.)

Сцепление: сухое, дисковое

Коробка передач: четырехступенчатая

Шасси: хребтовая рама с центральной трубой, подвеска поперечными листовыми рессорами, с гидравлическими амортизаторами и тормозами

Колеса: дисковые, с шинами 6,00 × 16" Супербалон

Масса: 1 250 кг

Наибольшая скорость: 90 км/час

Расход топлива: 13—15 л/100 км

Кузов: четырехместный кабриолет, с двойной крышей, изготовленный фирмой Й. Содомки в Высоком Мýте. Из всех проектов кузова на шасси Tatra 52 этот кузов является самым чистым в отношении стиля.

Motor: luftgekühlter Vierzylindermotor mit ohv-Steuerung mit gegenüberliegenden Zylindern, Hubraum 1 910 cm³ (Ø 80 × 95 mm), Leistung 22 kW (30 PS)

Kupplung: trockene Scheibenkupplung

Getriebe: Vierganggetriebe

Fahrgestell: Zentralrohrrahmen, abgefedert durch Querblattfedern, Flüssigkeitsschwingungsdämpfer und Öldruckbremsen

Räder: Scheibenräder, Reifen 6,00 × 16", Superballon

Masse: 1 250 kg

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Verbrauch: 13—15 l/100 km

Karosserie: viersitziges Kabriolett mit Doppeldach von der Fa. J. Sodomka, Vysoké Mýto. Aus einer ganzen Reihe entworfener Karosserien auf dem Fahrgestell Tatra 52 ist diese stilistisch die reinste

Engine: air cooled OHV four cylinder with opposed pistons; swept volume 1,910 c.c. (dia. 80 × 95 mm); power output 22 kW (30 h.p.)

Clutch: dry, multiplate

Gearbox: four-speed

Chassis: central tube frame, suspension by transverse leaf springs, hydraulic dampers and brakes

Wheels: disc type with size 6,00 × 16" Superbaloon tyres

Weight: 1,250 kg

Peak speed: 90 km/hr.

Fuel consumption: 13 to 15 litres/100 km

Body: four-seater convertible with double top made by the firm J. Sodomka, Vysoké Mýto; it is the most stylish of the number of bodies designed for assembly on the Tatra 52 chassis

Wikov 40



1932

Rok výroby: 1932
Výrobce: Wichterle & Kovářik, akc. spol. Prostějov

Год выпуска: 1932
Изготовитель: Вихтерле & Коваржик, акционерное общество, Простеев

Baujahr: 1932
Hersteller: Wichterle & Kovářik, AG, Prostějov

Year of manufacture: 1932
Manufacturer: Wichterle & Kovářik Joint-stock Company, Prostějov

Motor: řadový kapalinou chlazený čtyřválec s rozvodem OHC, o zdvihovém objemu 1 960 cm³ (∅ 76 × 107), s výkonem 29,5 kW (40 k)

Spojka: jednolamelová

Převodovka: třístupňová

Podvozek: obdélníkový rám klasické koncepce, obě nápravy tuhé odpružené podélnými listovými péry

Kola: disková s pneumatikami o rozměru 6,00 × 16"

Hmotnost: 1 370 kg

Nejvyšší rychlost: 105 km/h

Spotřeba: 11–13 l/100 km

Karosérie: čtyřsedadlový dvoudveřový kabriolet, postavený na zakázku v továrně Wikov s důrazem na maximální cestovní pohodlí

Двигатель: четырехцилиндровый, рядный, с водяным охлаждением, с верхним расположением распределительного вала, рабочим объемом 1 960 см³ (∅ 76 × 107 мм), мощностью 29,5 кВт (40 л.с.)

Сцепление: однодисковое

Коробка передач: трехступенчатая

Шасси: лонжеронная рама классической концепции, обе оси неразрезные, подвешены на продольных листовых рессорах

Колеса: дисковые, с шинами размером 6,00 × 16"

Масса: 1 370 кг

Наибольшая скорость: 105 км/час

Расход топлива: 11–13 л/100 км

Кузов: четырехместный, двухдверный кабриолет построенный по заказу на заводе Виков, большое внимание уделено было комфортабельности при езде

Motor: flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit ohc-Steuerung, Hubraum 1 960 cm³ (∅ 76 × 107), Leistung 29,5 kW (40 PS)

Kupplung: Einscheibenkupplung

Getriebe: Dreiganggetriebe

Fahrgestell: rechteckiger Rahmen klassischer Konzeption, zwei, durch Längsblattfedern abgefederte Starrachsen

Räder: Scheibenräder mit Reifen 6,00 × 16"

Masse: 1 370 kg

Höchstgeschwindigkeit: 105 km/h

Verbrauch: 11–13 l/100 km

Karosserie: viersitziges, zweitüriges Kabriolett, in der Fabrik Wikov unter besonderer Berücksichtigung des Reisekomforts gebaut

Engine: water cooled OHC in-line four cylinder; swept volume 1,960 c.c. (dia. 76 × 107 mm); power output 29,5 kW (40 h.p.)

Clutch: single-plate

Gearbox: three-speed

Chassis: of conventional design with longitudinal frame, rigid axles, and suspension by longitudinal leaf springs

Wheels: disc type with size 6,00 × 16" tyres

Weight: 1,370 kg

Peak speed: 105 km/hr.

Fuel consumption: 11 to 13 litres/100 km

Body: two-door four-seater convertible, custom-built in the Wikov factory with special regard to travelling comfort



Škoda 422

SCHENKUNG April 2016

Ruedi Wenger

Swiss Automotive Documentation

and Research Center

CH 5745 Safenwil

www.swisscarregister.ch

Škoda 422

Rok výroby:
Výrobce:

1932
Akciová společnost,
dříve Škodovy závody,
automobilka Mladá Boleslav

Год выпуска:
Изготовитель:

1932
Акционерное общество,
ранее Заводы Шкода,
автомобильный завод Млада Болеслав

Baujahr:
Hersteller:

1932
AG, vorm. Škoda-Werke,
Automobilfabrik Mladá Boleslav

Year of manufacture: 1932

Manufacturer: Joint stock Company, formerly
Škoda Works, Mladá Boleslav
Automobile Factory

Motor: řadový kapalinou chlazený
čtyřválec s rozvodem SV
o zdvihovém objemu 1 165 cm³
(Ø 65 × 90 mm), s výkonem 16 kW
(22 k)

Spojka: suchá jednodílná

Převodovka: čtyřstupňová

Podvozek: klasické koncepce, obdélníkový
rám opatřený tuhými nápravami
zavěšenými na podélných
půleptických pérech

Kola: disková s pneumatikami
o rozměru 4,75 × 18"

Hmotnost: 950 kg

Nejvyšší
rychlost: 85 km/h

Karoserie: dovusedadlová zakázková
s nouzovým třetím sedadlem
vzadu, zhotovená karosářnou
v Mladé Boleslavi

Двигатель: четырехцилиндровый, рядный,
с водяным охлаждением,
с нижними боковыми
клапанами, рабочим объемом
1 165 см³ (Ø 65 × 90 мм),
мощностью 16 кВт (22 л.с.)

Сцепление: сухое, однодисковое

Коробка
передач: четырехступенчатая

Шасси: классической концепции,
лонжеронная рама, оснащенная
неразрезными осями,
повешенными на продольных
полуэллиптических рессорах

Колеса: дисковые, с шинами размером
4,76 × 18"

Масса: 950 кг

Наибольшая
скорость: 85 км/час

Кузов: двухместный, с временным
третьим сиденьем взади,
построенный по заказу на
кузовостроительном заводе в
городе Млада Болеслав

Motor: flüssigkeitsgekühlter
Vierzylinder-Reihenmotor mit
sv-Steuerung, Hubraum 1 165 cm³
(Ø 65 × 90 mm), Leistung 16 kW
(22 PS)

Kupplung: trockene Einscheibenkupplung

Getriebe: Vierganggetriebe

Fahrgestell: klassische Konzeption,
rechteckiger Rahmen,
Starrachsen, die auf
Halbelliptik-Längsfedern
aufgehängt sind

Räder: Scheibenräder mit Reifen
4,75 × 18"

Masse: 950 kg

Höchst-
geschwindigkeit: 85 km/h

Karosserie: zweisitzig mit drittem Notsitz
hinten, auf Bestellung von der
Karosseriefabrik, Mladá Boleslav
gebaut

Engine: water cooled SV in-line four
cylinder; swept volume 1,165 c.c.
(dia. 65 × 90 mm); power output
16 kW (22 h.p.)

Clutch: dry, single-plate

Gearbox: four-speed

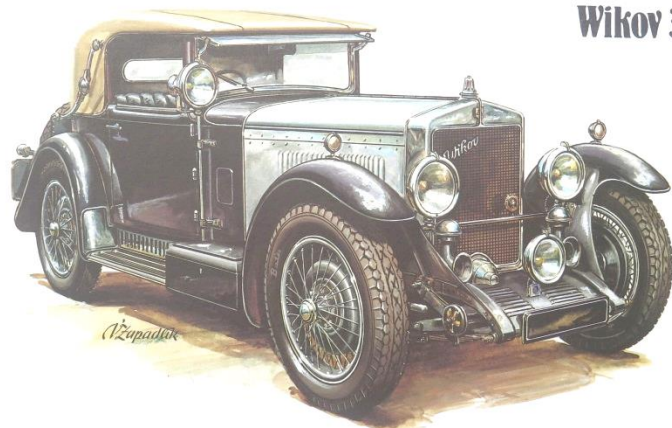
Chassis: of conventional design with
longitudinal frame, rigid axles and
suspension by longitudinal
semi-elliptical springs

Wheels: disc type with size 4,75 × 18" tyres

Weight: 950 kg

Peak speed: 85 km/hr.

Body: custom-built two-seater with
rumble seat, made by the
coach-building shop in Mladá
Boleslav



Wikov 35

1928

Rok výroby: 1928
Výrobce: Wichterle & Kovářik, akc. spol. Prostějov

Год выпуска: 1928
Изготовитель: Вихтерле & Коваржик, акционерное общество, Простеев

Baujahr: 1928
Hersteller: Wichterle & Kovářik, AG, Prostějov

Year of manufacture: 1928
Manufacturer: Wichterle & Kovářik Joint-stock Company, Prostějov

Motor: kapalinou chlazený řadový čtyřválec s rozvodem OHC, o zdvihovém objemu 1 740 cm³ (∅ 72 × 104 mm) s výkonem 26 kW (35 k)

Двигатель: четырехцилиндровый, с водяным охлаждением, рядный, с верхним расположением распределительного вала, с рабочим объемом 1 740 см³ (∅ 72 × 104 мм), мощностью 26 кВт (35 л.с.)

Motor: flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit ohc-Steuerung, Hubraum 1 740 cm³ (∅ 72 × 104 mm), Leistung 26 kW (35 PS)

Engine: water cooled OHC in-line four cylinder; swept volume 1,740 c.c. (dia. 72 × 104 mm); power output 26 kW (35 h.p.)

Spojka: jednodamelová

Kupplung: Einscheibenkupplung

Clutch: single-plate

Převodovka: třístupňová

Getriebe: Dreiganggetriebe

Gearbox: three-speed

Podvozek: obdélníkový rám, obě nápravy tuhé odpružené podélnými listovými péry

Сцепление: однодисковое

Fahrgestell: rechteckiger Rahmen, zwei Starrachsen, durch Längsblattfedern abgedefert

Chassis: with longitudinal frame, front and rear rigid axle, suspension by longitudinal leaf springs

Kola: drátová Rudge & Withworth se snímatelným rátkem systému Bibendum s pneumatikami o rozměru 14 × 45

Коробка передач: трехступенчатая
Шасси: лонжеронная рама, обе оси неразрезные, подвеска продольными листовыми рессорами

Räder: Drahtspeichenräder Rudge & Withworth mit abnehmbarer Felge System Bibendum and Reifen 14 × 45

Wheels: wire-spoke Rudge & Whitworth type with „Bibendum“ system removable rim flange and size 14 × 45 tyres

Hmotnost: 1 300 kg

Masse: 1 300 kg

Weight: 1,300 kg

Nejvyšší rychlost: 100 km/h

Колеса: спицевые Радж & Витворт, со съёмным ободом системы Бибэнд, с шинами размером 14 × 45

Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Peak speed: 100 km/hr.

Spotřeba: 10–12 l/100 km

Verbrauch: 10–12 l/100 km

Fuel consumption: 10 to 12 litres/100 km

Karosérie: čtyřsedadlový kabriolet, který postavila na zvláštní přání zákazníka karosárna bratří Lepilů v Rousínově

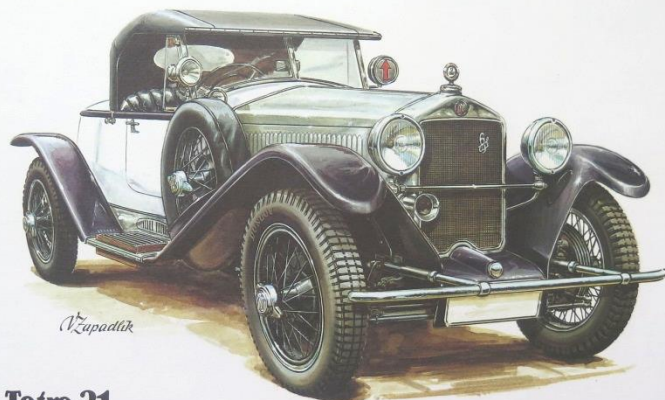
Масса: 1 300 кг
Наибольшая скорость: 100 км/час

Karosserie: viersitziges Kabriolett, das auf Wunsch des Kunden von der Karosseriefabrik Gebr. Lepil in Rousinov gebaut wurde

Body: four-seater convertible built to special customer's request by the Lepil brothers coach-building firm at Rousinov

Расход топлива: 10–12 л/100 км

Кузов: четырехместный кабриолет, построенный по особому желанию заказчика кузовостроительным предприятием братьев Лепиловых в Роусинове



Vzpadník

Tatra 31

1927

Rok výroby: 1927
Výrobce: Tatra, Kopřivnická vozovka, akc. spol. Kopřivnice

Год выпуска: 1927
Изготовитель: Татра, Копрживницка возовка, акционерное общество, Копрживнице

Baujahr: 1927
Hersteller: Tatra, Waggonfabrik Kopřivnice AG, Kopřivnice

Year of manufacture: 1927
Manufacturer: Tatra, Kopřivnice Car Factory Join-stock Company, Kopřivnice

Motor: kapalinou chlazený řadový šestiválec s rozvodem OHC, o zdvihovém objemu 2 310 cm³ (Ø 70 × 100 mm) s výkonem 30 kW (41 k)

Spojka: suchá jednodamelová

Převodovka: čtyřstupňová mechanická

Podvozek: páteřový nástavbní rám, přední i zadní kyvadlové polonápravy odpružené příčnými listovými páry

Kola: drátová s upínáním centrální maticí s pneumatikami o rozměru 6,00 × 20"

Hmotnost: 1 410 kg

Nejvyšší rychlost: 110 km/h

Spotřeba: 13–15 l/100 km

Karosérie: sportovní roadster člunového charakteru s jednoduchou (nouzovou) střechou, postavený v Rousínově na zakázku u firmy bratří Lepilů

Двигатель: рядный, шестицилиндровый, с водяным охлаждением, с верхним расположением распределительного вала, с рабочим объемом 2 310 см³ (Ø 70 × 100 мм), мощностью 30 кВт (41 л.с.)

Сцепление: сухое, однодисковое

Коробка передач: четырехступенчатая, механическая

Шасси: хребтовая рама, у которой картеры силового агрегата являются составной частью центральной несущей балки, с передними и задними качающимися полуосями, подвеска поперечными листовыми рессорами

Колеса: спицевые с зажимом центральной гайкой, с шинами размером 6,00 × 20" 1 410 кг

Масса: Наибольшая скорость: 110 км/час
Расход топлива: 13–15 л/100 км

Кузов: спортивный родстер челночного характера, с простой (временной) крышей, построен в Рousинове по заказу фирмой братьев Лепиловых

Motor: flüssigkeitsgekühlter -Sechszylinder-Reihenmotor mit ohc-Steuerung, Hubraum 2 310 m³ (Ø 70 × 100 mm), Leistung 30 kW (41 PS)

Kupplung: trockene Einscheibenkupplung

Getriebe: mechanisches Vierganggetriebe

Fahrgestell: verlängerbarer Zentralrohrrahmen, vorn und hinten Schwingachsen, mit Querblattfedern abgefedert

Räder: Drahtspeichenräder mit Befestigung durch Zentralmutter, Luftreifen 6,00 × 20"

Masse: 1 410 kg

Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h

Verbrauch: 13–15 l/100 km

Karosserie: Sportroadster mit Bootcharakter, mit einfachem (Not-) Dach, auf Bestellung bei der Firma Gebrüder Lepil in Rousínov gebaut

Engine: water cooled OHC in-line six cylinder; swept volume 2,310 c.c. (dia. 70 × 100 mm); power output 30 kW (41 h.p.)

Clutch: dry single-plate

Gearbox: four-speed, mechanically controlled

Chassis: extensible backbone frame, front and rear swing axles, suspension by transversal leaf springs

Wheels: wire-spoke type with central clamping nut and with size 6,00 × 20" tyres

Weight: 1,410 kg

Peak speed: 110 km/hr.

Fuel consumption: 13 to 15 litres/100 km

Body: tonneau type sports car with single convertible top, custom-built by the Lepil brothers firm at Rousínov

Laurin & Klement 110



1926

Rok výroby: 1926
Výrobce: Akc. společnost, dříve Škodovy závody, továrna automobilů v Mladé Boleslavi

Год выпуска: 1926
Изготовитель: Акционерное общество, ранее Заводы Шкода, автозавод в городе Млада Болеслав

Baujahr: 1926
Hersteller: Aktiengesellschaft, vorm. Škoda-Werke, Automobilfabrik in Mladá Boleslav

Year of manufacture: 1926
Manufacturer: Joint-stock Company, former Škoda Works, Automobile Factory at Mladá Boleslav

Motor: kapalinou chlazený řadový čtyřválec s rozvodem SV, o zdvihovém objemu 1 791 cm³ (Ø 72 × 110 mm) s výkonem 17,6 kW (24 k)

Двигатель: с водяным охлаждением, рядный, четырехцилиндровый, с нижними боковыми клапанами, с рабочим объемом 1 791 см³ (Ø 72 × 110 мм), мощностью 17,6 кВт (24 л.с.)

Motor: flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit sv-Steuerung, Hubraum 1 791 cm³ (Ø 72 × 110 mm), Leistung 17,6 kW (24 PS)

Engine: water cooled SV in-line four cylinder; swept volume 1,791 c.c. (dia. 72 × 110 mm); power output 17,6 kW (24 h.p.)

Spojka: vícelamelová

Сцепление: многодисковое

Kupplung: Mehrlamellenkupplung

Clutch: multiplate

Převodovka: čtyřstupňová

Коробка передач: четырехступенчатая

Getriebe: Vierganggetriebe

Gearbox: four-speed

Podvozek: obdélníkový rám klasické koncepce s tuhými nápravami odpruženými půleliptickými péry

Шасси: лонжеронная рама классической концепции с неразрезными осями, с подвеской полуэллиптическими рессорами

Fahrgestell: rechteckiger Rahmen klassischer Konzeption, mit durch Halbfedern abgefertigten Starrachsen

Chassis: of conventional design with longitudinal frame and rigid axles suspended by semi-elliptical leaf springs

Kola: loukoťová s pneumatikami o rozměru 775 × 145 mm

Räder: Radfelgen, Luftreifen 775 × 145 mm

Wheels: spoke type with size 775 × 145 mm tyres

Hmotnost: 1500 kg

Колеса: ободные, с шинами размером 775 × 145 мм

Masse: 1 500 kg

Weight: 1,500 kg

Nejvyšší rychlost: 80 km/h

Масса: 1 500 кг

Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h

Peak speed: 80 km/hr.

Spotřeba: 12–14 l/100 km

Наибольшая скорость: 80 км/час

Verbrauch: 12–14 l/100 km

Fuel consumption: 12 to 14 litres/100 km

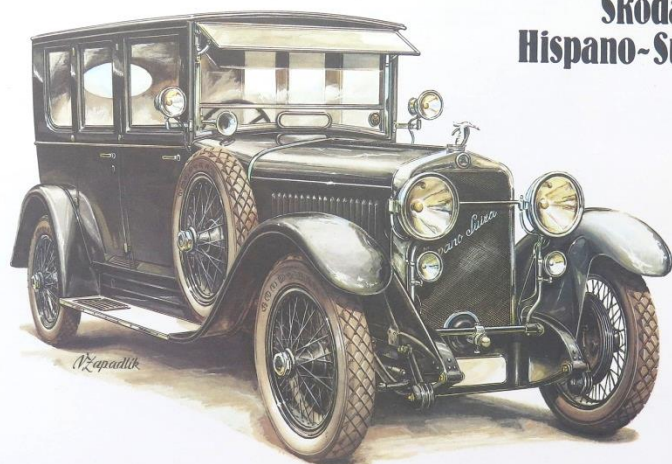
Karosérie: typu Opera kupé, vyrobená dle Weymannova patentu v továrně Aero a její dřevěná konstrukce je potažena fabrikoidem (náhražka kůže)

Расход топлива: 12–14 л/100 км

Karosserie: vom Typ Opera-Coupé, nach Weymann-Patent in der Aero-Fabrik hergestellt mit Kunstleder überzogene Holzkonstruktion

Body: type Opera coupé built according to Weymann patent in the Aero factory; its wooden structure was covered with „Fabrikoid“ material (substitute of leather)

Кузов: типа Опера купе, изготовлен по патенту Вейммена на заводе Аэро, деревянная конструкция которого обтянута фабрикоидом (кожезаминителем)



Škoda
Hispano-Suiza

1925

Rok výroby: 1925
Výrobce: Akciová společnost, dříve
Škodovy závody Plzeň

Год выпуска: 1925
Изготовитель: Акционерное общество — ранее
Заводы Шкода Пльзень

Baujahr: 1925
Hersteller: Aktiengesellschaft, vorm.
Škoda-Werke, Pilsen

Year of manufacture: 1925
Manufacturer: Joint-stock Company, formerly
Škoda Works, Pilsen

Motor: kapalinou chlazený řadový
šestiválec s rozvodem OHC, o
zdvihovém objemu 6 654 cm³ (Ø
100 × 140 mm) s výkonem 73,60
kW (100 k)

Spojka: suchá lamelová

Převodovka: třístupňová v bloku s motorem
Podvozek: klasické koncepce, obdélníkový
rám s tuhými nápravami
odpružený podélnými
půleptickými listovými péry

Kola: drátová Rudge & Whitworth s
pneumatikami o rozměru 33 × 5"
nebo 895 × 150 mm S.S.
(Straight-side)

Hmotnost: 1 940 kg

Nejvyšší
rychlost: 120 km/h

Spotřeba: 17–21 l/100 km

Karoserie: luxusní limuzína reprezentačního
charakteru, postavená pro
služební účely nejvyšších vládních
představitelů firmou Brožik v Plzni

Dvигатель: с водяным охлаждением,
рядный, шестцилиндровый, с
верхним расположением
распределительного вала, с
рабочим объемом 6 654 см³ (Ø
100 × 140 мм), мощностью 73,60
кВт (100 л.с.)

Сцепление: сухое, однодисковое

Коробка
передач: трехступенчатая, в блоке с
двигателем

Шасси: классической концепции,
лонжеронная рама,
с неразрезным осями,
с подвеской продольными
полуэллиптическими
листовыми рессорами

Колеса: спицевые Рудже и Витворт, с
шинами размером 33 × 5" или
895 × 150 мм С.С. (обод для
прямобортной шины)

Масса: 1 940 кг

Наибольшая
скорость: 120 км/час

Расход
топлива: 17 – 21 л/100 км

Кузов: лимузин высшего класса
репрезентативного характера,
построен для служебных целей
высших представителей
правительства фирмой Брожек
в г. Пльзень

Motor: flüssigkeitsgekühlter
Sechszylinder-Reihenmotor mit
ohc-Steuerung, Hubraum 6 654 m³
(Ø 100 × 140 mm), Leistung
73,60 kW, (100 PS)

Kupplung: trockene Einscheibenkupplung

Getriebe: Dreiganggetriebe mit dem Motor
verblockt

Fahrgestell: klassische Konzeption,
rechteckiger Rahmen mit durch
Halbelliptik-Längsblattfedern
abgedeferten Starrachsen

Räder: Drahtspeichenräder Rudge &
Whitworth mit Luftreifen 33 × 5"
oder 895 × 150 mm S.S.
(Straight-side)

Masse: 1 940 kg

Höchst-
geschwindigkeit: 120 km/h

Verbrauch: 17–21 l/100 km

Karosserie: Luxuslimousine repräsentativen
Charakters für Dienstzwecke
höchster Regierungsfunktionäre
von der Fa. Brožik in Pilsen gebaut

Engine: water cooled OHC in-line six
cylinder; swept volume 6,654 c.c.
(dia. 100 × 140 mm); power
output 73,60 kW (100 h.p.)

Clutch: dry, single-plate

Gearbox: three-speed, forming a single
block with the engine

Chassis: of conventional design with
longitudinal frame and rigid axles
suspended by semi-elliptical leaf
springs

Wheels: Rudge & Whitworth wire-spoke
type with size 33 × 5" or 895 ×
× 150 mm S.S. tyres

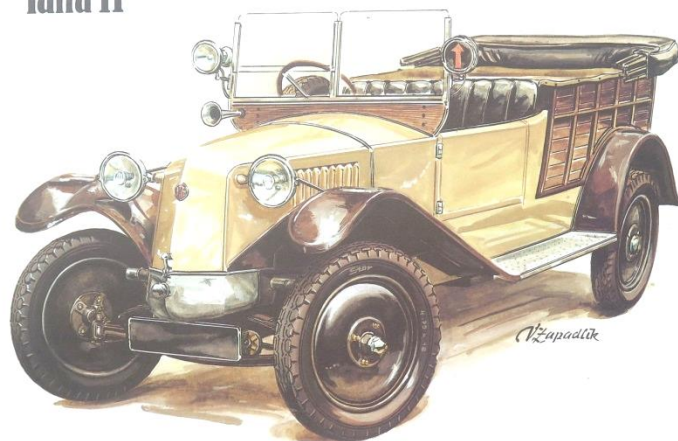
Weight: 1,940 kg

Peak speed: 120 km/hr.

Fuel
consumption: 17 to 21 litres/100 km

Body: luxury limousine built by the firm
Brožik, Pilsen, for official use by the
highest government officials

Tatra 11



1925

Rok výroby: Výrobce:	1925 Tatra, Kopřivnická vozovka, akc. společnost, Kopřivnice	Год выпуска: Изготовитель:	1925 Татра, Копрживницка возовка, акц. общ., Копрживнице	Baujahr: Hersteller:	1925 Waggonfabrik Kopřivnice AG, Kopřivnice	Year of manufacture: Manufacturer:	1925 Tatra, Kopřivnice Car Factory Joint-stock Company, Kopřivnice
-------------------------	---	-------------------------------	---	-------------------------	--	---------------------------------------	---

Motor:	vzduchem chlazený dvouválec s rozvodem OHV, o zdvihovém objemu 1 056 cm ³ (Ø 82 × 100 mm) s výkonem 9 kW (12 k)	Двигатель:	двухцилиндровый, с воздушным охлаждением, с нижним расположением распределительного вала, с рабочим объемом 1056 см ³ (Ø 82 × 100 mm), мощностью 9 кВт (12 л.с.)	Motor:	luftgekühlter Zweizylindermotor mit ohv-Steuerung, Hubraum 1 056 cm ³ (Ø 82 × 100 mm), Leistung 9 kW, (12 PS)	Engine:	air cooled OHV twin cylinder, swept volume 1,056 c.c. (dia. 82 × 100 mm) power output 9 kW (12 h.p.)
Spojka:	suchá třecí třilamelová	Сцепление:	сухое, фрикционное, трехдисковое	Kupplung:	trockene Dreilamellen-Reibkupplung	Clutch:	dry, friction, three-plate
Převodovka:	čtyřstupňová	Коробка передач:	четырёхступенчатая	Getriebe:	Vierganggetriebe	Gearbox:	four-speed
Podvozek:	páteřový nástavý rám, přední náprava tuhá, zadní náprava kyvadlová, obě odpružené příčnými listovými péry	Шасси:	хребтовая рама, у которой картеры силового агрегата являются составной частью центральной несущей балки, передняя ось жесткая, задняя ось с качающимися полуосями, обе подвешены на поперечных листовых рессорах	Fahrgestell:	stellbarer Zentralrohrrahmen, vordere Starrachse, hintere Schwingachse, beide mit Querblattfedern abgefedert	Chassis:	extensible backbone frame; rigid front axle, swing rear axle, both suspended by transverse leaf springs
Brzdy:	mechanické, jen na zadní kola	Тормоза:	механические, только на задние колеса	Bremsen:	nur mechanische Hinterradbremse	Brakes:	mechanical, acting on rear wheels only
Kola:	disková s pneumatikami o rozměru 710 × 19"	Колеса:	дисковые, с шинами размером 710 × 19 520 кг	Räder:	Scheibenräder mit Luftreifen 710 × 19"	Wheels:	disc type with size 710 × 19"
Hmotnost:	520 kg	Масса:	Наибольшая скорость: 60 км/час	Masse:	520 kg	Weight:	520 kg
Nejvyšší rychlost:	60 km/h	Расход топлива:	9 — 10 л/100 км	Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h	Peak speed:	60 km/hr.
Spotřeba:	9 — 10 l/100 km	Кузов:	уžitková typu Normandie, vyráběná pro potřebu maloobchodního podnikání a armády. Možnost univerzálního využití této karosérie potvrdila její prostornost a odolnost proti poškození	Verbrauch:	9 — 10 l/100 km	Fuel consumption:	9 to 10 litres/100 km
Karosérie:	užitková typu Normandie, vyráběná pro potřebu maloobchodního podnikání a armády. Možnost univerzálního využití této karosérie potvrdila její prostornost a odolnost proti poškození			Karosserie:	Nutzkarosserie vom Typ Normandie, hergestellt für Zwecke des Kleinhandels und der Armee. Die Möglichkeit einer universellen Verwertung dieser Karosserie wurde durch ihre Geräumigkeit und Widerstandsfähigkeit bewiesen.	Body:	utility Normandie type manufactured for retail-trade and army purposes; its roominess and resistance against damaging made it also suitable for universal use

Album
hergestellt
von GWP