

Baffrey Voiture a vapeur (1886)

VÝROBCE: LUDVÍK BAFFREY, JOSEFŮV DŮL.

ZEMĚ: RAKOUSKO-UHERSKO.

Další parní vůz ryze domácí konstrukce se objevil na českých silnicích v roce 1886. Jeho tvůrcem byl ing. Ludvík Baffrey, technický ředitel textilky Cosmos v Josefově Dole. V archivu Národního technického muzea v Praze na Letné je uloženo 25 jeho původních výkresů. Podle přesného rozkreslení až do nejmenších detailů a poznámek na výkresech z téhož roku je zřejmé, že vozidlo se skutečně stavělo, ač se z něho nic nedochovalo.

Čtyřkolový vůz měl vpředu umístěný vertikální parní kotol na pevné palivo, topilo se dvířky na jeho spodní straně. Uvnitř bylo rozmístěno sedm svislých trubek ústících do komína, kterými proudily horké spaliny. Vodu do kotle dodávala pístová napáječka poháněná klikovým hřídelem.

Parní stroj - šlo o typ dvojčitého šoupátkového stroje s expanzí páry - měl válce umístěné uprostřed vozidla po obou stranách rámu a pohyb z příčně uloženého klikového hřídele se přenášel ozubeným soukolím na příčný předlokový hřídel, dělený a opatřený diferencíalem. Odtud se přenášela hnací síla na přední drátová kola s pryžovými obručemi. Zadní kola, kterými se řídilo, byla menší. Nad nimi byla sedadla pro čtyři osoby, sedící zády k sobě odpružená čtyřmi vinutými pružinami. Vůz se ovládal ruční pákou umístěnou na pravé straně prostřednictvím kuželového ozubeného převodu a soustavy pák se spojovacími tyčemi. Obě nápravy byly upevněny bez odpružení přímo k ocelovému rámu. Vůz měl jedinou pásovou brzdou, působící na klikový hřídel stroje. Druhá ruční páka, podobná řídicí, ale na levé straně karoserie, ovládala škrtko šoupátka přívodu páry. Výfuková pára unikala do komína a zvyšovala jeho tah.

Protože konstrukce kotle umožňovala dosáhnout nanejvýš 220 min⁻¹, byla rychlost sotva 15 km/h.

Podle úprav ve výkresech se zdá pravděpodobné, že ještě v průběhu stavby vozu se jeho konstrukce dále vylepšovala, měnily se kotel i délka vozidla, uvažovalo se o odpružení zadní nápravy i zakrytí prostoru pro cestující. O výsledcích pokusů s tímto parním vozem se nepodařilo získat další podklady a poslední písemný údaj hovoří jen o jeho osudu. V roce 1902 ho koupila pražská firma Taussig a když dosloužil, po rozmontování skončil ve šrotu.

Podle některých zpráv prý ing. Baffrey po pěti letech postavil další parní samohyb, který měl být v provozu v závodech Cosmos ještě v roce 1935. Jiné prameny uvádějí, že se v josefodolském závodě zachoval další exemplář. Pravděpodobně v obou případech šlo o parní vozík firem Stanley či Locomobile z roku 1899, který byl majetkem severočeské barvířské rodiny Leitenbergerů. Jeho fotografie pochází z parku jejich zámku v Lysé nad Labem. Není bez zajímavosti, že poslední mužský potomek majitelů kartounky se v roce 1904 zabil při tréninku na automobilový závod o Gordon-Bennetův pohár a že Baffreyův spolukonstruktor Alfons Welter, náruživý cyklista, se později seznámil s Václavem Klementem a Laurinem.

Základní technické údaje

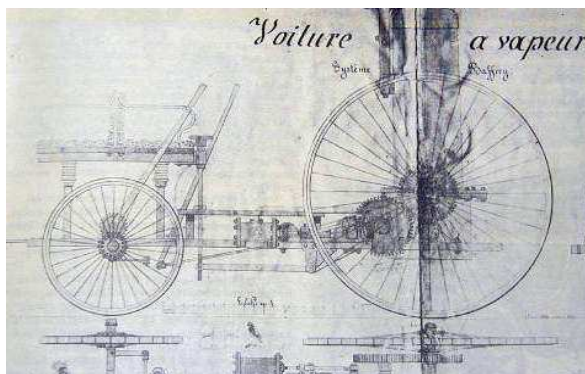
MOTOR: Dvojčítý šoupátkový parní stroj s expanzí páry. Válce umístěné uprostřed vozidla po obou stranách rámu. Nejvyšší otáčky 220 min⁻¹. Vpředu uložený vertikální parní kotol na pevné palivo, topení dvířky na jeho spodní straně. Uvnitř rozmístěno sedm svislých trubek ústících do komína, kterými proudily horké spaliny. Tyto výfukové páry zvyšovaly jeho tah. Ovládání škrtko šoupátka přívodu páry ruční pákou na levé straně vozu. Voda do kotle dodávána pístovou napáječkou poháněnou klikovým hřídelem.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ: Pohyb z příčně uloženého klikového hřídele ozubeným soukolím na příčný předlokový hřídel, dělený a opatřený diferencíalem. Hnací síla odtud přenášena na přední kola.

PODVOZEK: Obě nápravy upevněny bez odpružení přímo k ocelovému rámu. Pásová brzda působící na klikový hřídel. Řízení zadních kol. Ovládání vozu ruční pákou umístěnou na pravé straně prostřednictvím kuželového ozubeného převodu a soustavy pák se spojovacími tyčemi. Drátová kola s pryžovými obručemi, vzadu menšího průměru.

KAROSERIE: Otevřená čtyřmístná, odpružená čtyřmi vinutými pružinami. Pasažéři seděli zády k sobě.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI: Největší rychlost 15 km/h.



COPYRIGHT:

DATUM: 10. června 2008

AUTOR: Aleš Dragoun

PRAMENY: EuroOldTimers.com, Atlas našich automobilů 1, archiv autora