



Wikov 40 – 898

Wikov Standard výrobou číslo 898 byl vyroben v roce 1934. Stvořil dlouhá léta, o čemž svědčí i fotografie pořízená v sedmdesátých letech, kdy bylo auto ještě používáno v běžném provozu. V době normalizace emigroval wikov i s jeho tehdejšími majiteli do západního Německa, kam jezdil tento Standard přijel po vlastní ose. Počten byl 31. 10. 1980 v přírodním muzeu Marktreuthe (dříve prostějick nálehu Chebu).



• Foto Urs Arnet, 1987

• Paměťníci samozřejmě poznali výtříškový zadní stranu ze Světa Motorů. Wikov Standard (tedy třetí vůz) pana Sprince, zaměstnanec Agronomie Prostějov. Podle charakteristické vlny v článcích byla fotografie pořízena v prvních letních dnech. (Foto Stanislav Karpov)

Dobové vozy



••• Fotografie od sebe dělí nejen třicetiletá rozdílnost mezi moravským Prostějovem a švýcarským Rootem (Root je obec nedaleko Lausanne, sídlo téhož Wikov, 1934 – 2014). (Z archivu MZŠ v Brně a současně foto Jitka Pollak)



••• Tyto fotografie už mají k sobě blíže 1982 – 2014. (Z archivu Jana Kralíka a foto Jitka Pollak)

typ	WIKOV 40 Standard
motor	čtyřválcový s rozvodem OHV
číslo motoru	898
objem, vrtání/zdvih	1 941 cm ³ /76/107 mm
číslo rámu	898
rok výroby	1934
nosnost	3000 mm
rozchod	1280 mm
karoserie	čtyřmístná limuzína se spřívaznou záďí
převodní magnét	p. Sprinc, Prostějov
nově namontovaný magnét	Urs Arnet, Root, Švýcarsko
rok	1982
dokladovaná renovace	1986

Urs Arnet, současný majitel, jej objevil v roce 1982 v interieru časopisu Oldtimer Markt. Chvil nico raritního, auto se mu líbilo, a tak se přes Adolfa Babuška (od roku 1968 ve Švýcarsku žijící odborník na československá historická vozidla) negativně dovedl více i o znace Wikov. Pátralo současně rozhodnutí a 23. 10. 1982 Wikov 40 vč. 898 odjíždí z německého Mitterteichu (15 kilometrů od Marktreuthe) do Švýcarska. Tenkrát se však už Wikov vešel na voze odvahové služby. Bezprostředně poté byla zahájena rozsáhlá detailní renovace. Náročnou opravu prováděl agrární bratřovský systém a samovolný motor. Za nové byly vyměněny nejen opotřebované páry, ale i další díly, mezi nimiž byla například i nově vyřezá-



••• Urs Arnet při první skúobilé jízdě zrenovovaného podvozku v srpnu 1984. (Z archivu Urs Arnet)

••• Podle fotografie z továrního prospektu vydaného v roce 1934 byl Wikov 40 Standard dodáván i s jízdním kufrem. Pomocí měl také dvoudobový provozní a jízdní odhadem bláznivá, ve kterém však byla bláznivá i kapota motoru.

••• Wikov v č. 898 se dostal do Švýcarska téměř v původním stavu. Během let, se jako výřezka vozu se třicetiletými lety, dostal výměny plechů stínáku za hrdinového a také nových zážehných svítek a bláznivá, které byly doplněny i do předních bláznivá. Za povšimnutí stojí například ČS. klamou byl povolen už vlna vlnění na svou polovinu, cenou v létu podobě. (Z archivu Urs Arnet)

běží ozubená kolečka olejového terpadla. Při generální opravě byly zjištěny praskliny hlavy válků. Ta byla tedy jako jedna z mála součástí nahrazena hlavou z jiného motoru Wikov 40. I ta si však vyžádala přebroušení ventilů a oprava vačkové hřídelky. Posledí precizní švýcarské práce.

Laboratorní vozy



••• Generální oprava motoru probíhala ve Švýcarsku, až po jeho padesátiletém provozu. Získal při ní nové páry a jiné opotřebované díly. (Foto Jitka Pollak)



••• Čtyřmístná limuzína Wikov 40 Standard měla velmi pohodlnou sedadla zabudovaná kvalitní látkou. Přístrojová deska obsahovala tachometr s denním počítadlem, omezení hodiny (včetně nastavení Jager), dakometr oleje a další obyčejné přístroje. Jízdní byl doplněn i na zážehnou výřezku ze Wikov Standard měl však na rozdíl od kolony přístrojového vozu v základě vybavení se pouze jedním středním (předním) řádkem samostatně a nebyl vlny dodáván a bláznivá. (Foto Jitka Pollak)



••• Jiny podobá na tehdy ještě Sprince vlna síly na kolony se posuvně vyrobené socialistické síly v Prostějov. (Foto Stanislav Karpov)

V srpnu 1984, po vyzkoušení opraveného podvozku, přichází na řadu konečné i karoserie. Ačkoli zvenku vypadal wikov poměrně zdravě, po rozebrání se zjistilo, že je nutno opravit nejen některá zkorodovaná místa, ale i narušenou nosnou dřevěnou konstrukci. Vlna dostal samostatně nový lak (mimořádně při renovaci byl oděven i přívěs). Ten měl čerň oděvně i, čalounění, původní zachovalé doplňky byly nově podchomněny a spájkou na své místo se osadily i zrenovované palubní přístroje. Dne 24. 11. 1986, tedy po 49 měsících od jeho zakoupení, byl Wikov Standard vč. 899 připraven v plném lánku k první oficiální jízdě. Jazda z prvního vedla v létě 1987 do Francie – do Burgundie. Více než 500 km tam a dalších 500 km vlně: Některými zvlá. kveři osobitě-



Urs Arnet, majitel a renovátor, s vozem absolvoval už více než 10 000 km, které předtázvaly nespočet krápných zážitek na mnoha veteránských srazích a setkáních. Velmi populární československý automobil na nich byl bezpochyby vždy vítanou osobou. Při podobě na fotografie vozu pořízené v roce 2014 se zdá už neuvěřitelné, že je tento Wikov už 28 let po renovaci!

••• Urs Arnet se svým wikovem na „VI. Tatra Treffen“ konaném 25. – 26. června 2005 v Lausanne. (http://www.tatra.ch)

• Foto Urs Arnet, 1987

