

AUTA



VÝCHODNÍHO BLOKU

J a n T u č e k

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umísťování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.



AUTA



VÝCHODNÍHO BLOKU

J a n T u č e k

Grada Publishing



Jan Tuček
Auta východního bloku

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400
jako svou 3650. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková
Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák

Počet stran 292
První vydání, Praha 2009

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.
Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a. s., 2009
Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2009

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-2585-7 (tištěná verze)
ISBN 978-80-247-7019-2 (elektronická verze ve formátu PDF)
© Grada Publishing, a. s. 2011

Obsah

Pár slov na úvod	6
POVÁLEČNÁ LÉTA 1945–1960.....	7
Dědictví vlastní i cizí.....	8
Československo	10
Německá demokratická republika	36
Sovětský svaz	54
Polsko.....	70
Barevné vzpomínky 1945–1960	73
LÉTA ROZMACHU 1960–1975.....	81
Časy se mění	82
Československo	84
Německá demokratická republika	108
Sovětský svaz	124
Polsko.....	146
Rumunsko	157
Jugoslávie	161
Bulharsko	165
Barevné vzpomínky 1960–1975	169
NA PLNÝ PLYN 1976–1990.....	177
Tři poslední pětiletky	178
Československo	180
Německá demokratická republika	199
Sovětský svaz	209
Polsko.....	232
Rumunsko	239
Jugoslávie	248
Bulharsko	252
Barevné vzpomínky 1976–1990	253
Tabulky technických údajů.....	261
Pár slov na závěr	289

Pár slov na úvod

Byl to svět sám pro sebe a snažil se být ve všem soběstačný – tedy i pokud šlo o automobily. V zemích východního bloku po nich panoval neustálý hlad, výroba nestačila poptávce množstvím, o pestrosti nabídky raději nemluvě. Navíc bylo třeba získávat nedostatkové devizy, a tak se automobily východoevropské provenience vyvážely na Západ takřka za každou cenu. S odstupem času se člověk dívá, jak to vlastně všechno mohlo fungovat, zároveň ale s trochou nostalgie přiznává, že auta z časů komunismu vlastně nebyla tak špatná.

Brzy po skončení druhé světové války se svět rozdělil na Východ a Západ. Místo jednoho Německa byla najednou dvě, stejně to dopadlo i s Berlínem a u nás jsme si zvykli

na zkratky ZST (země socialistického tábora) a KS (kapitalistické státy), zatímco na Západě obvykle společenství států řízených z Moskvy označovali coby země východního bloku. Část světa, ve které jsme dlouhá desetiletí žili, se vyznačovala mnoha zvláštními věcmi, mezi nimiž nemalou roli hrály automobily. Od malých a skromných pro nejobyčejnější smrtelníky přes průměrné pro průměrně poslušné jedince až po impozantní a luxusní, jimiž dávali najevo svou nadřazenost nejvýše postavení rudí bossové. Mnohé z těchto vozů měly k dokonalosti daleko, v podmínkách trvalého nedostatku se ale stejně uplatnily, zatímco jiné byly vlastně mnohem lepší, než jsme tehdy byli ochotni přiznat.

Jedno však mají všechna tahle auta společné – nezaslouží si, aby se na ně zapomnělo. Proto vznikla tato kniha, jež naše čtyřkolové soupeřníky z dob reálného socialismu nehodlá známkovat ani soudit, ale prostě připomenout. Pro lepší přehled je v ní druhá polovina minulého století (přesněji roky 1945 až 1990) rozdělena do tří časových úseků – vždy po patnácti letech, v nichž je zobrazena automobilová produkce jednotlivých zemí. Vedle sebe tak stojí vozy různých národností a značek z příslušného období, což usnadňuje bezprostřední srovnání.

Neméně zajímavé by ovšem bylo i porovnání šancí běžného občana na koupi nového osobního vozu a čekací doby, kterou předtím musel přetpět. Obecně platí, že poměry v Československu byly v tomto ohledu o poznání lepší než třeba v Polsku nebo v Německé demokratické republice, o Sovětském svazu ani nemluvě. Ale to už je problematika vybočující z rámce této knihy, jež chce automobily z východního bloku především představit po technické, ale také estetické stránce.

Mimochodem, všimli jste si, jak ubíhající čas odplavuje většinu kritických soudů a zvyšuje hodnotu i těch vozů, nad nimiž jsme tenkrát – nebo alespoň někteří z nás – ohrnovali nos? Vraťme se k nim s pokorou a věnujme jim svoji přízeň. Zaslouží si ji už proto, že to s námi tak dlouho vydržely. Anebo my s nimi?

Příjemnou četbu Vám přeje
Jan Tuček



Nabídka Mototechny z roku 1959: Volga, Moskvic a Wartburg

POVÁLEČNÁ LÉTA 1945–1960

Ve druhé polovině čtyřicátých let se Evropa vzpamatovala z následků války. Moc ve východní části Německa měla až do podzimu 1949 v rukou Rudá armáda, která ji pak formálně předala místním komunistům reprezentujícím nově ustanovenou Německou demokratickou republiku. Ve stejné době už komunisté vládli v Praze i v dalších metropolích východní Evropy, takže se východní blok řízený z Moskvy stal realitou. Osobní automobily vyráběly v jeho rámci zpočátku jen tři země: Československo, NDR a Sovětský svaz.

Dědictví vlastní i cizí

Poválečná automobilová výroba navazovala na předválečné tradice, ale také na konstrukce, jež vznikly za války. V Československu hrála prim značka Škoda, která uvedla na trh modernizovaný Popular OHV 1101 pod označením Škoda 1101. Kopřivnická Tatra oprášila oblíbenou hadimršku klasické koncepce, typ Tatra 57 B v provedení z konce třicátých let, ale také velký aerodynamický vůz Tatra 87 se vzduchem chlazeným třílitrovým motorem V8 za zadní nápravou.

V říjnu 1947 se Tatra na pražském autosalonu pochlubila novým automobilem Tatrapian s dvoulitrovým čtyřválcem v zádi, jeho sériová výroba se však rozběhla až v roce 1949 a už v prvním pololetí 1951 byla násilně ukončena – přesněji z nařízení vlády přesunuta do mladoboleslavské automobilky AZNP, kde na jaře 1952 neslavně skončila.

Dědictvím značky Jawa, jež se na příkaz shora směla nadále věnovat jen motocyklům, byl kompaktní vůz Minor II s dvoudobým dvouválcem pohánějícím přední kola potají vyvinutý během válečných let. Byl přejmenován na Aero Minor, vyráběly jej pražské Letecké závody a v letech 1946 až 1950 si



Výstupní kontrola vozů Wartburg 311 v továrně v Eisenachu v roce 1959

získal značnou popularitu doma i v zahraničí, počátkem roku 1951 však padl za oběť dalšímu z nešťastných administrativních rozhodnutí.

Po epizodě s vozem Tatraplan se v Mladé Boleslavi vrátili ke svým tradičním konstrukcím s kapalinou chlazeným čtyřválcem vpředu, páteřovým rámem a pohonem nezávisle zavěšených zadních kol. Nejprve zavedli výrobu prostorného sedanu Škoda 1200, jenž se stal základem řady užitkových verzí, v roce 1955 následoval menší typ Škoda 440 všeobecně známý pod označením Spartak, který představoval první významný krok na cestě k rozvoji individuálního motorismu u nás.

Spartak byl zpočátku veřejnosti prezentován coby „mezityp lidového automobilu“, tedy jako dočasné řešení, ve skutečnosti se však stal základem úspěšné modelové řady vyráběné do jara 1964 a v provedení kombi až do konce roku 1971.

V roce 1958 vyjely z pobočného závodu AZNP v Kvasinách první sériové roadstery Škoda 450, sportovně střížené vozy s výkonnějším motorem navazující na Spartak, počátkem roku 1959 debutovaly modernizované automobily Škoda Octavia a Felicia s novou přední nápravou odpérovanou vinutými pružinami.

V Kopřivnici už se k automobilům určeným pro běžné motoristy nevrátili, v létě 1955 vyjel na silnici první prototyp nového pětimetrového vozu Tatra 603 se zaoblenou aerodynamickou karoserií a vzduchem chlazeným vidlicovým osmiválcem v zádi. Sériově se „šestsettrojka“ vyráběla od roku 1957, byla ovšem určena jen jako služební vůz pro prominentní pasažéry.

Také za Krušnými horami vznikaly v sovětské okupační zóně, pozdější Německé demokratické republice, automobily podle předválečných vzorů. V saském Cvikově (Zwickau) obnovili produkci dvouválců s předním pohonem, jež místo původní značky DKW nesly logo IFA, z durynského Eisenachu vyjížděly klasicky stavěné šestiválce BMW záhy přejmenované na EMW. Zlom nastal v roce 1953, kdy byla ze Cvikova do Eisenachu direktivně převedena výroba vozu IFA F 9 s dvoudobým tříválcovým motorem a předním pohonem, který vycházel z konstrukce DKW s označením Hohe Klasse z přelomu třicátých a čtyřicátých let.

Už o dva roky později postavili na prodlouženém podvozku tohoto typu zcela nový vůz jménem Wartburg, opatřený prostorovou čtyřdveřovou karoserií, jehož výrobu zahájili na jaře 1956. Během následujících let se wartburg dočkal řady karosářských provedení a stal se chloubou východoněmeckého automobilového

průmyslu. Tou se měl stát i ve stejné době vyvinutý klasicky stavěný velký sedan P 240 Sachsenring se šestiválcovým motorem vpředu a pohonem zadních kol, výrobek někdejší továrny Horch ve Cvikově. Po zdoluhavém vývoji se nakonec vyráběl jen necelé tři roky a v tichosti zmizel ze scény.

Cvikov ovšem ve druhé polovině padesátých let proslavily jiné vozy, lidové automobily s předním pohonem navazující na dědictví značky DKW. Nejprve to byl od roku 1955 mezityp P 70 s upraveným podvozkem typu IFA F 8 a karoserií s povrchovými panely z plastické hmoty duroplast, pod nimiž se ještě skrývala dřevěná kostra. Počátkem listopadu 1957 pak byla zahájena výroba nulté série malého vozu P 50 s kovovým skeletem karoserie pokrytým panely z duroplastu a vzduchem chlazeným dvoudobým dvouválcem pohánějícím přední kola. Není snad ani potřeba dodávat, že to byl trabant první generace.

V Sovětském svazu také po druhé světové válce navázali na předválečné dědictví, většinou ale nikoliv na svoje. Konstrukce nově vyvinutého vozu střední třídy GAZ-M 20 Poběda (Vítězství) se samonosnou karoserií byla silně inspirována automobily Ford a také vozem Opel Kapitän, zatímco pod značkou Moskvíč se v sovětské metropoli od roku 1947 vyráběly věrné kopie vozů Opel Kadett na technologických zařízeních, která Rudá armáda v rámci válečných reparací zabavila v Německu a převezla do Moskvy. Až v roce 1956 se Moskvíč dočkal nové pontonové karoserie a o dva roky později také nového motoru.

Od roku 1946 vyráběná šestimetrová reprezentační limuzína ZIS-110 s řadovým osmiválcovým motorem byla tvarově i konstrukčně velice blízká americkému vozu Packard a také o tři roky mladší prostorný šestiválcový GAZ-12 ZIM se samonosnou karoserií nápadně připomínal americké vozy. Inspirace automobily Packard byla už na první pohled patrná i na nové generaci sovětských reprezentačních automobilů z druhé poloviny padesátých let, na typech ZIL-111 a GAZ-13 Čajka vybavených motory V8, které byly doplněny automatickými převodovkami.

Na podzim 1951 se mezi výrobce osobních vozů zařadilo i Polsko, když ve varšavské továrně FSO (Fabryka Samochodów Osobowych) začali montovat sovětské vozy Poběda, ovšem pod vlastní značkou Warszawa. V létě 1957 pak ve FSO zahájili výrobu kompaktního lidového vozu Syrena s dvoudobým dvouválcem pohánějícím přední kola, jenž v následujících letech výrazně přispěl k motorizaci své země.

Československo

Aero Minor

Během války byl v tajnosti v podniku Jawa vyvinut kompaktní automobil s dvoudobým dvouválcovým motorem a pohonem předních kol, určený pro poválečnou výrobu. Sympatický vůz čtyřmetrové délky nesl původně označení Jawa Minor II, do výroby se však nakonec dostal na podzim 1946 coby Aero Minor. Vyráběly jej znárodněné Letecké závody, n. p. Praha, a značku Aero, s níž vlastně neměl nic společného, dostal proto, aby mohl na exportních trzích nahradit již kontrahované, ale nikdy nevyráběné automobily Aero Pony.

Nešťastný Minor

Příběh tohoto dnes už poněkud pozapomenutého automobilu ilustrují peripetie, jimiž procházel československý automobilový průmysl – a nejen on – na přelomu čtyřicátých a padesátých let. Představa, že nejrůznější přehmaty a kotrmelce nastaly až po únoru 1948 po formálním převzetí moci komunisty, neodpovídá realitě. Už těsně po válce, v první etapě znárodnování, se na ministerské úrovni přijímala rozhodnutí, jež neblaze ovlivnila další vývoj automobilového odvětví.

Podnik Jawa nesměl nadále vyrábět automobily, podle vládního nařízení se musel soustředit pouze na motocykly. Ani továrna Aero, v níž byly za války vyvinuty vozy Pony a Record klasické koncepce (první s dvoudobým dvouválcem 750 cm³, druhý se čtyřválcem 1500 cm³), nedostala šanci je vyrábět. Přitom už byly uzavřeny tisíce objednávek na kompaktní typ Aero Pony, na který netrpělivě čekali prodejci v řadě západoevropských zemí. A tak padlo rozhodnutí svěřit výrobu typu Minor II, který Jawa představila už koncem roku 1945, nově zřízenému národnímu podniku Letecké závody Praha a do jisté míry tak legalizovat použití (nebo spíš zneužití?) tradiční značky Aero. Podvozky a poháněcí ústrojí měla vyrábět továrna Motorlet v Praze-Jinonicích (dříve Walter), zatímco stavbou karoserií a finální montáží automobilů Aero Minor byl pověřen závod Letov v Letňanech.

Výroba nového vozu se pomalu začala rozbíhat v říjnu 1946, plán na rok 1947 předpokládal produkci tří tisíc automobilů Aero Minor, nebyl však splněn ani z poloviny.

A přece si kompaktní dvouválec toho roku získal popularitu po celém světě. Novinář, spisovatel a dálkový jezdec František Alexander Elstner (1902–1974) se s prakticky sériovým vozem vydal v doprovodu manželky Anny a syna Reného do rovníkové Afriky, přesněji do přístavu Cotonou v Guinejském zálivu. Z Prahy odstartovali v poledne



Aero Minor s uzavřenou dvoudveřovou karoserií z roku 1946

28. října 1947 a během 64 dní absolvovali přes 13 tisíc kilometrů, dvakrát projeli Saharou a při zpáteční jízdě absolvovali 4797 km dlouhou trasu z Cotonou do Alžíru denním průměrem 426 km. Na silvestra 1947 v poledne jejich Aero Minor dorazil zpět před pražské sídlo autoklubu. O dobrodružné jízdě psal tisk po celém světě a chválil výkon a výdrž minoru.

V roce 1948 dosáhla produkce vozů Aero Minor rekordní výše 4430 kusů, z nichž značná část byla vyvezena do zahraničí, především do Nizozemska, Belgie, Dánska, Rakouska a Švýcarska, několik desítek vozů putovalo až do Brazílie a Uruguaye. Také v letech 1949 a 1950 se výroba pohybovala nad hranicí čtyř tisíc automobilů ročně, v únoru 1951 však byla výroba příkazem shora zastavena. Celkem vzniklo v letech 1946 až 1951 málo přes 14 tisíc vozů Aero Minor v několika karosářských provedeních, mezi nimiž měl jasnou převahu dvoudveřový čtyřmístný uzavřený vůz s lehce splývavou zadí.

Základem vozu Aero Minor byl páteřový rám tvořený dutým nosníkem obdélníkového průřezu, vpředu rozvidlený pro uchycení poháněcího ústrojí a zavěšení předních kol. Kapalínou chlazený dvoudobý řadový dvouválec o objemu 615 cm³ a výkonu 20 k (14,5 kW) byl uložen podélně před přední nápravou, směrem vzadu na něj navazovala čtyřstupňová převodovka. Třetí převodový stupeň byl přímý záběr, čtvrtý fungoval jako rychloběh. Převodovka se ovládala řadicí pákou vyčnívající z kulisy na palubní desce, v závěru krátké kariéry tohoto vozu byla řadicí páka přemístěna pod přístrojovou desku. Chladič byl umístěn za motorem, chlazení bylo termosifonové. Palivová nádrž o objemu 25 l byla v motorovém prostoru, vzadu u dělicí stěny, tankovala se do ní dvoudobá směs benzínu a oleje v poměru 30 : 1. Elektrická soustava pracovala s napětím 6 V.

Přední poháněná kola byla nezávisle zavěšena na spodních příčných trojúhelníkových ramenech a odpružena horním příčným listovým perem, vzadu byly vlečené závěsy a opět příčné listové pero. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, osobní vůz jezdil na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 4,75-16, užitkové verze – včetně kombi STW – měly pneumatiky s větší únosností rozměru 5,00-16. Kompletní podvozek vykazoval hmotnost 375 kg.

Aero Minor měl rozvor náprav 2300 mm, rozchod kol vpředu i vzadu 1120 mm, ve standardním provedení byl dlouhý 4040 mm, široký 1420 mm, vysoký 1460 mm a měl pohotovostní hmotnost 690 kg. Karoserie byla smíšené stavby – na dřevěné kostře byly připevněny povrchové panely z ocelového plechu. Už na jaře 1947 se Aero Minor objevil i coby dvoumístný sportovní roadster s tovární karoserií, v říjnu 1947 pak elegantní otevřenou verzi tohoto automobilu představila



Prototyp dvoumístného sportovního roadsteru Aero Minor (1947)



Roadster Aero Minor měl zaoblenou zad' a krátkou plátěnou střechu



Aero Minor STW s viditelnou dřevěnou kostrou zadní partie karoserie

i vysokomýtská karosárna Sodomka. Minor se vyráběl i jako dodávka a kombi STW (Station Wagon), zpočátku ve stylu „woody“ s navenek vystupující dřevěnou kostrou zadní partie karoserie, později i ve zcela oplechovaném provedení.

Do zahraničí se dodávaly i podvozky ke karosování, jež měly jen přední část původní karoserie. Např. rakouská firma Gräf und Stift na ně stavěla vlastní verzi kombi, podobné kreace vznikaly v menších počtech i v Nizozemsku, Belgii a Dánsku. Belgická firma Helaers proměnila Aero Minor ve čtyřmístný polokabriolet s pevnými rámy dveří i oken a skládací textilní střechou, zůstalo ale jen u prototypu. Nad rámec této knihy už jdou četné sportovní verze, z nichž nejslavnější byly vozy s doutníkovitou karoserií a motocyklovými blatníky, jež v letech 1949 a 1950 úspěšně absolvovaly čtyřiatvacetihodinovku v Le Mans.

Škoda

V roce 1945 se mohla továrna v Mladé Boleslavi pochlubit už čtyřicetiletou tradicí automobilové výroby. První malé vozy značky Laurin a Klement – voituretty – odtud vyjely v roce 1905, o dvě desetiletí později automobilku převzal strojírenský koncern Škoda. Ve druhé polovině třicátých let se Škoda stala největším výrobcem osobních vozů v Československu a nabízela ucelenou řadu menších, středních i velkých modelů. Po válce navázala na konstrukci vozu Popular modernizovaným typem Škoda 1101.

Tudor

Prvním poválečným typem osobního vozu z Mladé Boleslavi se na jaře 1946 stala Škoda 1101, automobil klasické koncepce s páteřovým rámem a úhlednou dvoudveřovou karoserií zaoblených tvarů, jež mu vynesla pojmenování Tudor. Čerstvě znárodněná automobilka AZNP navázala na předválečnou konstrukční tradici. Nový automobil převzal bez výraznějších změn podvozek typu Popular OHV 1101 ročníku 1940 s kapalinou chlazeným čtyřválcem 1089 cm³ a čtyřstupňovou převodovkou umístěnou těsně za motorem. Novinkou byly jen kapalinové tlumiče přední nápravy, které nahradily dřívější třecí tlumiče, a páka ruční brzdy přemísťená v duchu poválečné módy pod palubní desku.

Jméno svého předchůdce vyráběného v omezených počtech během války nový vůz nezdědil, označení Škoda 1101 zdůrazňovalo, že jde o zcela – alespoň na pohled – nový automobil, což mělo velký význam na exportních trzích. Tuzem-



První exemplář vozu Škoda 1101 dokončený počátkem roku 1946



Tudor se vyznačoval decentně tvarovanou zaoblenou záďí



Polokabriolet Škoda 1101 se úspěšně vyvážel i do Skandinávie

ské motoristické veřejnosti však strohé číselné označení nestačilo, a tak si z počestné verze anglického pojmenování dvoudveřové karoserie udělala jméno Tudor. To pak zůstalo všem vozům Škoda 1101 a 1102, ať už měly jakoukoliv karoserii, včetně čtyřdveřové. První sériové automobily Škoda 1101 opustily výrobní linku v květnu 1946, ve stejné době se v bývalé karosárně Petera ve Vrchlabí začaly na stejné podvozky dodávané z Mladé Boleslavi montovat sanitní automobily. Na podzim 1946 následoval dvoudveřový polokabriolet z mladoboleslavské produkce a skříňové dodávky z Vrchlabí. Celkem byla do konce roku 1946 vyrobena necelá tisícovka automobilů Škoda 1101.

Tudor Š 1101 měl páteřový rám s centrální nosnou troubou, vpředu rozvidlený pro uchycení poháněcího ústrojí. Tvořil je kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 1089 cm³ a výkonu 32 k (23,5 kW), suchá jednotoučová

spojka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. U vozu Š 1101 byla řadičí páka na víku převodovky – na středním tunelu, modernizovaný typ Š 1102 vyráběný od roku 1949 měl řadičí páku na sloupku řízení pod volantem. Palivová nádrž o objemu 35 l byla umístěna v motorovém prostoru, vzadu u dělící stěny, vedle ní měl své místo akumulátor. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 6 V.

Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových závěsech doplněných spodním příčným listovým perem, vzadu byly tradiční výkyvné polonápravy odpružené příčným listovým perem připevněným shora ke skříni rozvodovky. Zadní náprava se musela obejít bez tlumičů, jen s přirozeným tlumicím účinkem listového pera. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, řízení se šroubem a maticí se ovládalo tříramenným volantem, který až v roce 1951 nahradil modernější volant se dvěma příčkami. Tudory v osobním provedení jezdily na pneumatikách 5,00-16 nebo 5,25-16, náhradní kolo měly v téměř vodorovné poloze za zadní nápravou.

Základ karoserie tvořila podlahová plošina z ocelového plechu, k níž byla přivařena svislá stěna oddělující motorový prostor od prostoru pro cestující. Před a zad dvoudveřového (a později i čtyřdveřového) osobního vozu byly celokovové, kostra střední části však byla ještě zhotovena postaru z tvrdého dřeva a opatřena povrchovými panely z plechu. Při rozvoru náprav 2485 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu byl tudor dlouhý 4100 mm, široký 1500 mm a vysoký 1520 mm, pohotovostní hmotnost se podle provedení pohybovala v rozmezí



Otevřený roadster Škoda 1102 v podobě z let 1949 až 1951

940 až 960 kg, celková hmotnost měla u všech osobních verzí hodnotu 1300 kg. Osobní vozy Š 1101 a 1102 jezdily největší rychlostí 100 km/h, mohly udržovat trvalou rychlost 85 km/h a průměrně spotřebovaly 9 až 10 l benzínu na 100 km.

V letech 1946 až 1948 v Mladé Boleslavi postupně vznikly necelé dvě desítky sportovně střížených dvoudmístných roadsterů Š 1101. V létě 1948 byla výroba těchto atraktivních vozů, určených až na pár výjimek pouze na export, předána do závodu ve Vrchlabí a do někdejší Janečkovy karosárny v Kvasinách. Celkem byly do léta 1951 vyrobeny jen dva tisíce roadsterů Š 1101 a 1102.

Od podzimu 1948 se v Mladé Boleslavi vedle dvoudveřových modelů vyráběly i čtyřdveřové uzavřené vozy Š 1101, které stejně jako roadstery a další exportní verze osobních vozů dostaly nově upravenou masku s pěticí silněj-



Sportovní roadster Škoda 1101 v prvním provedení z roku 1947



Škoda 1102 se čtyřdveřovou karosérií, tedy Tudor coby sedan

ších chromovaných příčných lišt. Už v roce 1949 převýšila produkce čtyřdveřových vozů výrobu dvoudveřových, stejně tomu bylo i ve dvou dalších letech. Drtivá většina automobilů Š 1101 a 1102 ve čtyřdveřovém provedení však putovala do zahraničí, na tuzemských silnicích se objevovaly jen zřídka, především ve službách ministerstev a diplomatů.

Od roku 1949 se vyráběly i vozy Škoda 1101 STW (Station Wagon) s třídvéřovou karosérií kombi a sklopným zadním sedadlem umožňujícím při jízdě dvou osob vytvořit v zádi ložnou plochu dlouhou 1,49 m a širokou až 1,38 m (mezi podběhy 0,98 m). Prvním výrobcem tohoto modelu byla Karosa Brno, jež mu dala podobu ve stylu woody, tedy s navenek vystupujícími dřevěnými prvky zadní části karoserie. Velmi podobné, ale v detailech odlišné řešení měly i vozy STW karosované v Plzni v někdejší karosárně



Jedno z prvních kombi Škoda 1101 STW postavené v Karose Brno



Kombi Škoda 1101 STW s oplechovanou karosérií z Rousínova



Vojenský vůz Škoda 1101 VO/P v otevřené úpravě bez dveří

Brožík a později v Kvasinách. Zcela oplechovaná kombi Š 1101 STW stavěla karosárna v Rousínově a v období 1951–52 také závod Rudý Letov v Praze-Letňanech, v němž byla předtím ukončena výroba karosérií malého vozu Aero Minor.

V roce 1947 byl na podvozku Š 1101 vyvinut vojenský automobil s otevřenou čtyřmístnou karosérií krabicovitých tvarů, jenž měl za úkol nahradit dosluhující – ale až do roku 1947 vyráběný – vojenský vůz Tatra 57 K. Automobil s označením Š 1101 VO (vojenský otevřený) se skládací plátěnou střechou a čtyřmi odnímatelnými bočními dveřmi i na ně navazujícími postranicemi se slídovými okénky si vysloužil přezdívku „Tudor bojový“. Navenek se tvářil jako terénní automobil, měl však poháněná jen zadní kola a jeho schopnosti pohybu v terénu byly velmi omezené. Zato na špatných cestách si vedl statečně, uniformovaná posádka si ale mnoho pohodlí neužila. Od roku 1949 se pro tento vůz používalo označení Š 1101 P (pohotovostní), už od roku 1948 jej vedle armády používaly i jednotky Sboru národní bezpečnosti (SNB).

Vůz převzal standardní podvozek Š 1101, měl však větší osmnáctipalcová kola opatřená pneumatikami 6,00-18, díky nimž vzrostla světlá výška podvozku na 230 mm. Při rozvoru náprav 2485 mm byl dlouhý 4080 mm, široký 1520 mm a s nataženou plátěnou střechou vysoký 1530 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1040 kg a jezdil nejvyšší rychlostí 90 km/h. Existoval v několika provedeních, vyvážel se do Jugoslávie, Polska, Bulharska i dalších zemí. Celkem bylo v letech 1948 až 1951 vyrobeno přes 4 tisíce těchto vojenských a policejních automobilů.

+



Pohotovostní Škoda 1101 VO/P neboli „bojový Tudor“



Poválečná limuzína Superb karosovaná v Kvasínách (1947)



Vojenský Tudor s kompletní výbavou proti nepohodě

Podle ne vždy jednoznačných statistik vzniklo v letech 1946 až 1952 kolem 67 tisíc automobilů Š 1101 a 1102, z toho přibližně 29 tisíc čtyřmístných dvoudveřových vozů a 18 tisíc čtyřdveřových modelů. V Mladé Boleslavi byla výroba automobilů této řady ukončena v říjnu 1951, poslední dodávkové vozy Š 1101 vznikly v květnu 1952 ve Vrchlabí.

Superb

V letech 1947 až 1949 se nakrátko znovu objevil na scéně velký vůz Škoda Superb klasické koncepce se šestiválcovým motorem OHV o objemu 3137 cm³ a výkonu 85 k (63 W), čtyřstupňovou převodovkou, podvozkem s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením předních i zadních kol s odpružením příčnými listovými pery. Po mechanické stránce se prakticky nelišil od vozu téhož jména vyráběného

v letech 1939 a 1940, však se také při montáži podvozků uplatnily díly, jež zůstaly ve skladech od doby válečného přerušování výroby.

Reprezentační vůz, jehož výrobu si vyžádaly státní orgány, dostal novou šestimístnou karoserii poněkud boubelatých tvarů stylově blízkou tudoru, ale vyzdobenou přemírou okrasných prvků na předí a blatnících. Krokem zpět bylo dvoudílné čelní okno, všechny předválečné vozy Superb měly nedělené čelní sklo. Karoserie byla opět smíšené stavby, tedy s dřevěnou kostrou nesoucí povrchové panely z ocelového plechu. Mohutná limuzína s rozvorem náprav 3300 mm byla dlouhá 5300 mm, široká 1860 mm a vysoká 1650 mm, její pohotovostní hmotnost se podle provedení pohybovala kolem 1900 až 1950 kg a na šestnáctipalcových kolech s pneumatikami 7,00-16 dosahovala největší rychlosti 120 km/h při průměrné spotřebě 18 až 20 l benzínu na 100 km.



Z tohoto pohledu nepůsobil Superb zrovna elegantním dojmem



Superb ročníku 1947 – všechny exempláře nebyly černé

V roce 1947 zkompletovali v Mladé Boleslavi jen tři desítky podvozků typu Superb, které karosoval závod v Kvasinách. Jeden luxusní dvoudveřový kabriolet Superb postavila v témže roce vysokomýtská karosárna Sodomka. V letech 1948 a 1949 bylo smontováno dalších 100 podvozků tohoto typu, jenž měla původně karosovat znárodněná firma Sodomka, nově tedy Karosa Vysoké Mýto. Nakonec ale padlo rozhodnutí, že choulostivou zakázku převezme pobočka Karosy v Praze-Strašnicích, někdejší karosárna Uhlík. Prvních pět podvozků tak do Strašnic nepřišlo z Mladé Boleslavi, ale z Karosy spolu s některými přípravky.

Podle požadavků ministerstva vnitra byly vozy této série karosovány jako čtyřdveřové polokabriolety s pevnými rámy dveří i třetích bočních okének a skládací vícevrstvou textilní střechou. Polokabriolety dostaly o poznání decentnější vzhled než dří-



Polokabriolety Superb na dvoře karosárny Uhlík v Praze-Strašnicích

vější limuzíny, měly oblé blatníky bez okrasných lišt, zatímco maska odpovídala uzavřenému provedení. Kostra karoserie byla i v tomto případě dřevěná, některé povrchové panely z ocelového plechu byly převzaty ze zásob vytvořených v předchozím období v Kvasinách. První polokabriolety byly dokončeny na jaře 1949, další vznikaly tempem šesti až deseti kusů za měsíc, poslední čtyři exempláře převzali zástupci ministerstva vnitra počátkem roku 1950. Mezi stovkou automobilů byly čtyři ve specifickém přehlídkovém provedení.

Sedan

Po roce 1948 a převzetí moci komunisty prožíval československý automobilový průmysl – stejně jako celá společnost – velké zemětřesení. Mladoboleslavská automobilka se v atmosféře hrozivé nejistoty pustila do vývoje nového vozu, který konstrukčně navazoval na dobře známý Tudor Š 1101 a 1102, měl však zcela novou celokovovou karoserii pontonového tvaru. Nový vůz s označením Š 1200 se měl uplatnit na exportních trzích a zajistit přísun tolik potřebných deviz, zároveň však měl značce Škoda pomoci uhájit postavení velkého výrobce osobních automobilů vlastní konstrukce.

Noví mocipáni na tradice příliš nehleděli a škrtem pera dokázali převracet věci naruby, jen aby prosadili nové pořádky. Jedním z příkladů bylo v roce 1951 násilné přenesení výroby automobilu T 600 Tatraplan z Kopřivnice do Mladé Boleslavi, jež po devíti měsících skončilo naprostým fiaskem – stejně jako nařízení iniciované ministerstvem národní obrany, podle něhož měly všechny československé automobily pohánět motory chlazené vzduchem. Ale o tom se ještě zmíníme ve stati věnované značce Tatra. Na náběh výroby nového vozu Škoda 1200 měla tato epizoda velmi neblahý vliv, zdravý rozum se však nakonec přes všechna protivenství prosadil.

První prototyp vozu Škoda 1200 vznikl už v roce 1949 na upraveném podvozku typu Š 1102 s rozvorem 2485 mm, ale s rozšířeným rozchodem kol – vpředu o 50 mm na 1250 mm, vzadu o 70 mm na 1320 mm. Bylo to nezbytné, protože nově navržená čtyřdveřová karoserie byla o 180 mm širší než u vozu Tudor. Zadní náprava dostala pákové olejové tlumiče (u Š 1101 a 1102 byla bez tlumičů), osvědčený čtyřválec OHV byl převrtán na objem 1221 cm³ a jeho výkon vzrostl na 36 k (26,5 kW). Převodovka byla opět čtyřstupňová, stejně jako u Š 1102 s řadicí pákou pod volantem.



Třetí prototyp vozu Škoda 1200 Sedan měl volant vpravo (1950)

V roce 1950 byly dokončeny další prototypy nového vozu, stále ještě na podvozku s rozvorem 2485 mm. Druhý v pořadí byl dvoudveřový čtyřmístný kabriolet, na jehož stavbě se podílela Karosa Vysoké Mýto a ve finále závod v Kvasinách, třetí byl čtyřdveřový sedan v exportním provedení s pravostranným řízením, pak následovala dodávka a kombi STW s variabilním vnitřním prostorem. Kamenem úrazu se stala sanitka, neboť stávající podvozek neumožňoval získat požadovaný vnitřní prostor pro posádku a ležícího pacienta. Na jaře 1951 bylo definitivně rozhodnuto o tom, že všechny vozy nové řady Škoda 1200 budou mít rozvor prodloužený o 200 mm na 2685 mm. Čtyřdveřový osobní vůz tak získal nejen více prostoru pro cestující vzadu, které už netísnily podběhy zadních kol, ale i elegantnější proporce. Jeho karoserie mu vynesla neoficiální, zato všeobecně užívané pojmenování Sedan.



Prototyp kabrioletu Škoda 1200 zhotovený v roce 1950



První prototyp kombi Škoda 1200 STW vznikl v roce 1950

Čtyřdveřový automobil s úhledně tvarovanou předí, děleným čelním oknem a zaoblenou střechou i stupňovitou zadí byl dlouhý 4500 mm, široký 1680 mm a vysoký 1520 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1050 kg a užitečnou hmotnost 400 kg. Palivová nádrž o objemu 35 l byla umístěna v motorovém prostoru, náhradní kolo bylo ve vodorovné poloze za zadní nápravou – pod podlahou prostoru pro zavazadla. Okna všech čtyř dveří byla opatřena vyklápěcími trojúhelníkovými okénky, jež usnadňovala větrání. Elektrická soustava sedanu pracovala s napětím 12 V, zatímco u tudoru byla jen šestivoltová. Na šestnáctipalcových kolech s pneumatikami 5,50-16 dosahovala Škoda 1200 největší rychlosti 105 km/h a spotřebovala 8 až 10 l benzínu na 100 km.

V červnu 1952 byla v Mladé Boleslavi ukončena výroba automobilů T 600 Tatraplan a jen o pár dní později vyjely z továrny první sériové vozy Škoda 1200. Automobilka vyráběla kompletní osobní vozy Sedan a zároveň i podvozky pro další karosářské verze, které stavěly závody ve Vrchlabí a Kvasinách. Během podzimu 1952 postupně naběhla ve Vrchlabí výroba dodávkových vozů s nosností 500 kg a v Kvasinách výroba sanitek. Obě provedení měla standardní rozvor 2685 mm a předí karoserie shodnou s osobním vozem, lišily se však délkou zadního převisu, výškou střechy a uspořádáním zadní partie karoserie. Dodávka s jedněmi bočními dveřmi na každé straně byla dlouhá 4360 mm, vysoká 1580 mm a vzadu měla jednoduché dveře, jež se otvíraly do strany, zprava doleva. Sanitka byla dlouhá 4620 mm, do výšky měřila 1600 mm a na pravém boku měla dvoje boční dveře. Víko v zadní stěně se sklápělo směrem dolů do vodorovné polohy a nahoře bylo opatřeno dvěma oddělenými okénky.