

Zdeněk Vacek

První populární škodovka



80 let dálkových jízd
Škody Popular světem



Šebelova Kalkata • • •

Procházková hvězdice

Elstnerova Amerika

• • • • • Čapková Anglie



80 let dálkových jízd
Škody Popular světem

Zdeněk Vacek

PRVNÍ POPULÁRNÍ ŠKODOVKA



Grada Publishing

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**.*

Zdeněk Vacek

PRVNÍ POPULÁRNÍ ŠKODOVKA
80 let dálkových jízd Škody Popular světem

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 5710. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 176
První vydání, Praha 2014
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2014
Cover Design © Jakub Náprstek, 2014

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

ISBN 978-80-247-5320-1 (tištěná verze)

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-9582-9 (elektronická verze ve formátu PDF)
ISBN 978-80-247-9583-6 (elektronická verze ve formátu EPUB)

Obsah

FENOMÉN POPULAR (1934-1946)



**PŘEDSKOKAN, ZAPEČETĚNÝ
NA 100 000 KM**



INDICKÁ ODYSEA (1934)



KONKURENCE NIKDY NESPÍ



**DALŠÍ MEZIVÁLEČNÉ VÝPRAVY POPULAREM
(1934-39)**



RALLYE MONTE CARLO (1936)



**ALBIONEM S KARLEM ČAPKEM
(1924 A 2014)**



Motto:

„Pro lidi, kteří nechtí kupovat krásu chladiče nebo střechy, ale vůz pro denní štrapáci při neekonomičtějším provozu, znamená Škoda ‚Popular‘ vítanou akvisici, což je nejlépe vidět z toho, že Baťa jich zakoupil 50 kusů. Popular by potřeboval ještě jednoho: měl by dosáhnouti – jakožto lidové vozidlo – zařazení do typů neluxusních, čehož by se docílilo na př. tím, že by ho koupily P. T. berní správy pro zde i tam úřední pojíždky za účelem shlednutí skutečných poměrů v továrnách a jiných poplatných místech. Vyplatil by se státu v nejkratší době. Kdyby poplatníci (hlavně živnostníci) věděli, že berní úřad ho nepočítá k autům (t. j. k nezřízenému a berně využitelnému přepychu), byl by jeho hromadný odběr zajištěn.“

(Z dobové recenze, krátce po debutu popularu na jaře 1934)

Náš cíl:

Dáti československé veřejnosti dokonalý,
kvalitní automobil za přístupnou cenu!

Proto jsme uvedli již v minulém roce na trh typ ŠKODA-POPULAR, elegantní a pohodlný automobil se čtyřválcovým, čtyřtaktním, vodou chlazeným motorem. Opatřili jsme jej letos posledními vymoženostmi automobilové techniky: motor na gumě, synchronisace, neodvislé perování kol, tuhý rozvlečený rám s rourovou páteří a pod. Ve své nynější formě je ještě krásnější, pohodlnější, rychlejší a úspornější. — Více Vám povědí další stránky.



ASAP

Závod Mladá Boleslav

Jak soudí majitelé o vazech ŠKODA-POPULAR

F. A. Elstner, s. t. Texas (6. 4. 1936):

... První tvrdím, že šedý československý vůz neprošel dosud tak riskantní a těžkou zkouškou, jako při sudi jíždě do Mexika. Uvážte, že jedeme jen dva, muž a žena, v prostředí naprosté příuštvenosti, bez servisu a dílen, bez nádrže na pumoc, jen na málo místech několika tisíc km možno doplnit palivo, vodu, pitnou vodu a jídlo, takže spolehlivost vozu je existenční podmínkou. - Upřímně Vám, že upřímně blahopřejeme Aspu k tomuto typu a že po návratu budeme jeho nadšenými propagátory.

Bratři Šinkavé, České Budějovice (6. 4. 1936):

... Zkušenosti, které jsme získali, musí nás přimět k tomu, projeviti Vám spontánně své upřímné blahopřání ke skutku gosišní konstrukci této typy. Vůz „Popular“ je nejen v provozu úsporný, rychlý a spolehlivý, ale vozem, jehož jakost uplatňuje se v každém ohledu.

Ředitel Ing. Viktor Kraus, Horní Sroin (17. 4. 1936):

... Ujel jsem přes 50.000 km a neměl jsem ještě žádné opravy. Spotřeba pohonných látek je minimální, ca 7 l směsí na 100 km. Upozorňuji, že jezdím ve velmi kopcovitém terénu, kde stoupání 18% není žádnou výjimkou.

Maruška Hamerská, Mladobovice (14. 4. 1936):

... Je to náš miláček. Osvědčí nás neustále. Běhá zmeničně, každý kopeček hravě vyběhne. Při tom spotřeba benzínu málo (7 l na 100 km). O spotřebě oleje se nedá říci ani hovořiti. Krásně vykonává je skvěl. Jsem s ním velmi spokojena a nechtěla bych odněti za jiný vůz.

L. Coufal, Trenčín (16. 4. 1936):

... S vozem Škoda Popular som veľmi spokojen. Mám užeto 10.580 km a nemal som najmenej opravy. Čo málo veľmi milo prekvapilo, bolo veľmi dobré zapalovanie v zime pri najnižších mrazoch. Pri spotrebe 7-5 l benzínu na 100 km je to na štvorvedňový vůz snad najúspornější automobil vůbec.

O. Zelníček, Olomouc (29. 4. 1936):

... V červnu 1935 zakoupil jsem od Váši prodejny v Olomouci vůz Popular, který až do dnešního dne na jezdil na 36.500 km bez jakékoliv opravy. Vozu používám při autoraxi a musím prohlásiti, že vůz jest velmi vyhledávan paxiběry, jednak pro svoji výkonnost, bezvadné provedení a hlavně tichý chod motoru. Spotřeba benzínu v městě jest 8 l, venku na dleší trati 7 l. Vůz jest po celou tu dobu to jsem jej převážal se stator vlti i v době noční, jelikož mám dva řidiče a lakování vozu jest takové, jak jsem vůz od Váši převzal.

Několik ukázek z velké řady posud-
ků, v poslední době nám zaslanych



Poděkování

Manželce Petře, odvážné a obětavé společnici při automobilových retro dobrodružstvích, za pečlivou přípravu itineráře, zdatné navigování, fotodokumentaci a sdílení radostí i strastí tohoto řekněme osobitého způsobu cestování.

Svým rodičům a vzorům Ludmile a Zdeňkovi, kteří mě vždy podporovali nejen v poněkud atypických zálibách.

Rodině Šebelově za laskavé svolení publikovat reprodukce fotografií a rukopisů z pozůstalosti Ing. Lubomíra Šebely. Fotografovi Janu Hrdému za spoluautorství výstavy „Indická odysea 1934“.

Ladislavu Samohýlovi za dlouholetou spolupráci a za velkorysé až odvážné zapůjčení smetanového Popularu Roadster, jeho prvního vlastního automobilu.

Pavlině a Jiřímu Valachovým a jejich spolupracovníkům z Muzea Aloise Samohýla ve Zlíně za obětavost, s níž škodovku připravili „na tu dlouhou míli“ Albionem.

Kristině Vánové i jí vedenému Památníku Karla Čapka, zdroji cenných informací, velmi užitečných kontaktů, stejně jako tradičně přátelského povzbuzení.

Společnosti Škoda Auto a.s. za profesionální záštitu. Zvláštní poděkování zaslouží (v abecedním pořadí) Andrea Frydlová, Martin a Petr Hrdličkové, Vítězslav Kodým, Lukáš Nachtmann, Žaneta Marešová a Michal Velebný.

Velvyslanectví České republiky v Londýně za logistickou podporu.

Nakladatelství Grada i všem kolegům, přátelům, známým za pomoc a povzbuzení.

A konečně dávným „polykačům kilometrů“ za úctyhodné a inspirativní výkony za volanty jejich báječných strojů.

Autor



1934–1946

FENOMÉN POPULAR

V roce 1925, po fúzi ekonomicky i konstrukčně stagnující značky Laurin & Klement s tehdy již dvacetiletou tradicí výroby automobilů a plzeňského koncernu Škoda, byl v Mladé Boleslavi zahájen velkorysý investiční program. Vyrostla nová továrna pro pásovou výrobu, vybavená špičkovými americkými technologiemi. Její potenciál se ale plně projevil až s nástupem automobilů nové generace.

Po pokusech s dvoudobými i čtyřdobými dvouválci se společnost Škoda rozhodla nabízet také v nižší třídě výhradně solidní čtyřválcové motory chlazené vodou. Spojila je s moderním páteřovým podvozkem, lehčím, tužším a vybaveným nezávislým zavěšením všech kol. Auta proto na silničních nerovnostech tolik neposkakovala a kromě jízdního komfortu se zvýšila i průměrná cestovní rychlost, nemluvě o pomalejším opotřebení pneumatik a celé konstrukce. Revoluční změny v zavádění nových technologií i obměna výrobního programu zůstávají neodmyslitelně spjaty se jménem vrchního ředitele Ing. Karla Hrdličky.

Ten vedl ASAP (Akciovou společnost pro automobilový průmysl) od ledna 1929. Zanedlouho se prakticky celým světem přehnala ničivá vlna nebývale silné hospodářské krize s dlouhodobými následky. Mladoboleslavské zastihla na strmě vzestupné dráze: v roce 1929 zkompletovali 1983 vozidel, napřesrok již o 30 % více. Jenže z dosažené bilance 2559 kusů začali dramaticky padat na 1764 kusů v roce 1931, 1054 kusů v roce 1932 a až dokonce minus 19 ve třiatřicátém, kdy za udávaným prodejem 1224 vozů stojí montáž 414 nových a demontáž 433 starých na náhradní díly – prostě vyprázdnili sklady. Situace byla více než vážná, bez nadsázky kritická. Vždyť jednička na trhu Praga i dvojka Tatra ztratily „pouze“ třetinu odbytu. Kopřivnickým při tom nesmírně pomohla Tatra 57 „Hadimrška“, mimořádně zdařilý lidový automobil s nezávislým zavěšením všech kol, páteřovým rámem, standardním diferenciálem a čtyřstupňovou převodovkou. Našla si zákazníky navzdory vyšší ceně, způsobené nákladnou a neefektivní výrobou bez pásové linky. Praga, opírající se podobně jako ASAP o zázemí silného strojírenského koncernu (ČKD), vtělila moderní koncepci do své elegantní řady Baby, vážné hrozby pro budoucnost bývalé Laurinky.





Popular vznikl na nejmodernějším výrobním zařízení, pásové lince a jednoúčelových strojích často amerického původu

Takto vypadala ve druhé polovině 30. let zkušebna motorů mladoboleslavské automobilky



Škodováckou odpovědí se stal jakýsi mezistupeň, „předskokan popularu“ Škoda 420 Standard, podrobněji popsany v následující kapitole v souvislosti s extrémní životnostní zkouškou na 100 000 km. Jeho vývoj byl zahájen již v listopadu 1931, uvedení na trh naplánováno na jaro 1933, s cenovým zadáním do 30 000 korun. Tehdejší základ nabídky, konvenční typ 422, přitom začínal na 37 tisících.

Alternativně se pracovalo i na neortodoxním zástupci střední třídy, jedenapůllitrové Škodě 932 se čtyřválcovým vzduchem chlazeným „boxerem“ vzadu. „Kadlomobilů“, vrstevníků obdobné Tatry V570 i prvních prototypů Porscheho „brouka“, nakonec vznikly jenom tři kusy – tyto vozy příliš předběhly svou dobu.

Vrchní ředitel ASAPu ing. Karel Hrdlička (vpravo od prezidenta T. G. Masaryka) prezentoval novinky okřídleného šípu na četných autosalonech od Prahy přes Paříž po Berlín

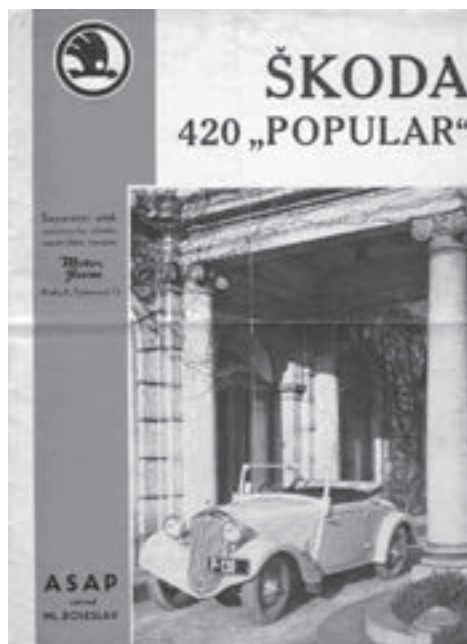


Zásadní krok vpřed znamenala až Škoda Popular 418 z jara 1934, měřící na délku 3630 mm a bez posádky i paliva vážící pouhých 650 kg. Důvtipné přemístění převodovky k zadní nápravě, dnes známé už jen z některých sportovních vozidel, uvolnilo prostor pro nohy cestujících. Průkopnický popular se rozjel až na 80 km/h a vystačil se sedmi litry paliva.

Zásadním prodejním argumentem se stala lákavá cena: roadster začínal na 17 800 korunách, uzavřený prostor přišel na 19 900 Kč. Šlo o výsledek úspor z rozsahu, včetně důsledné optimalizace nákupu od subdodavatelů. Zásadní položku tehdy představovaly pneumatiky. Vrchní ředitel Hrdlička proto sledoval pohyb cen surového kaučuku na zahraničních burzách a vyjednával se zástupkyní Baťova koncernu Eliškou Junkovou, synem zakladatele Tomášem „Tomíkem“ juniorem i samotným „panem Chefem“ Janem Antonínem Baťou.

Prvním zákazníkem popularu se 6. března 1934 stal právě zlínský koncern. Již v únoru, dva měsíce před oficiální premiérou, sjednal „Tomík“ s Eliškou Junkovou v Boleslavi objednávku na flotilu 60 rozvážkových vozů Popular typu 418 po 17 000 Kč (běžně byly o tři tisíce dražší). A od srpna 1934 začal jeho nevlastnímu strýci sloužit předchůdce šesti-
válce Superb, luxusní Škoda 650 ve speciálním kancelářském a spacím provedení.

Redaktor Jaroslav Jezdinský spatřoval význam popularu jak v „pronikavě snížené ceně (bez újmy kvality), tak i modernosti chassis i karoserie“. Test vyšel 17. března 1934





Do roku 1935 vjel popular se zaoblenější karosérií, zdokonaleným motorem i bohatší výbavou

A proč se premiéra nové škodovky odehrála právě v dubnu? Vrchní ředitel České zbrojovky ve Strakonicih J. Hrubý nebyl rozhodně sám, kdo si už v předchozích letech na stránkách odborného tisku stěžoval: „Vzpomene někdo, že je nejvýše nutné, aby byly opraveny budovy na výstavišti v Praze a aby aspoň v Průmyslovém paláci bylo zřízeno topení, což je velmi lehce proveditelné blízkostí teplárny při holešovické elektrárně. Umožnilo by to pak pořádání auto-salonu na jaře, v době prospěšné pro obchod, což dosud není možno.“

Ještě v prvním roce kariéry Mladoboleslavští novinku zdokonalili na Škodu 420 Popular s výkonnějším litrovým motorem a možností připlatit si za diferenciál. Jak ji hodnotil odborný tisk? Dejme slovo renomovanému technikovi Ing. O. Kovaříkovi, osvětlujícímu i dobové společenské poměry:

„Škoda ‚Popular‘ byl vytvořen snahou dát zdejšímu automobilistovi vozidlo cenově dosažitelné, mající při tom běžné atributy vozu dospělého, t. j. motor čtyřtakt, čtyřválec a karosérii, postačující pro rodinu, t. j. 3–4 lidi. Tak se

vyšlo z ‚lidové‘ ceny 17.800 až 19.000 Kč a konstruktivně došlo k rourovému – nestydíme se to říci – tatrovskému chassis s nezávislým perováním všech kol. Dimenze chassis jsou t. č. 1050 mm rozchod, 2300 mm rozvor, motor (při prvních dvou sériích) 901 ccm, při dalších těsně pod 1000 ccm. Rourové chassis má tu velkou výhodu, že je lze zcela lehce prodloužit, kdyby se toho ukázala potřeba, a to bez zvýšení prodejní ceny vozidla. Rozvor 2300 mm je právě postačující pro 4 normálně vysoké osoby čs. dimensí. Mohl byti snadně udělán delší; i foremně by to vozu prospělo, ale byly sledovány též jiné cíle než krásná linka: na venkově je snad cena garáže vedlejší, ne tak však ve větším městě, kde garáže stojí pořád ještě 150 až 250 Kč měsíčně, podle polohy a velikosti. Kdyby se tedy ‚Popular‘ natahoval do délky, nestálo by to sice firmu celkem nic, dokonce by dělala větší obchod zlepšeným zevním dojmem, ale konsument by na to doplatil. Tak jeden z mých známých měl dříve jiný maličký vozík a platil za garáž 90 Kč měsíčně. Do téže garáže dostal nyní ‚Populara‘, čímž ušetří ve svém případě 86 Kč měsíčně. Kdyby byl vůz jen o 20 cm delší a nevešel se tam, stálo by ho to přes 1000 Kč ročně za větší garáž. – Uvážíme-li dále, že vůz se úrokuje a umořuje za pět let, musíme čítati ročně celou pětinu kupní ceny jako kapitálovou ztrátu, tedy při rozdílu dvou vozů na př. 5000 Kč, ročně 1000 Kč. Je tu i úspora v pojistce; ‚Popular‘ je typován 18–20 HP. Povinné ručení stojí do 20 HP jen 1118 Kč, při typování 21 HP však již 1608 Kč, t. j. 490 Kč difference. Přičteme-li ještě malou spotřebu pohonných hmot (7–8 l, podle ježdění a podle požadavků majitele) vozu k dobru, lze ušetřiti ročně snadně 3000 Kč. Pakliže u někoho tento obnos nehraje role, udělá dobře, koupí-li si něco většího a přiměřeně (nebo nepřiměřeně) dražšího.

*Slávistický brankář
František Plánička,
kapitán stříbrného
fotbalového „náro-
dáku“ z MS 1934,
u svého popularu
(1936)*



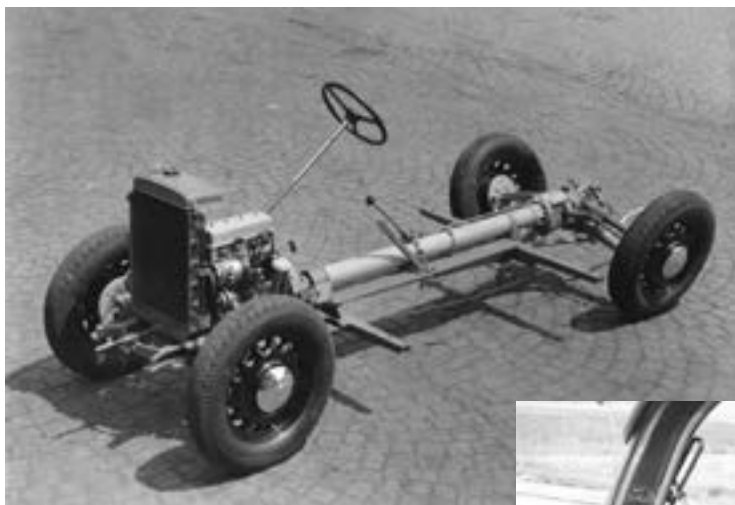
Nejen dálkoví jezdci dávali přednost velmi praktickému polokabrioletu, spojujícímu výhody uzavřené karoserie se vzdušností roadsteru



Je jasno, že vyšla-li továrna z Baťovy zásady: „Každému boty“ a „Každému auto“, musilo se šetřit. Toto šetření se však neprojevalo na chassis, ošizením, nýbrž konstruktivním vtipem. Tak na příklad rychlostní skříňka, posunutá do zadu, dovoluje lepší využití rozvoru vozu, při jinak stejné užitečné délce. Tyčové řízení, zavedené původně Tatro 57, „zdomácnělo“ také a už se ho nikdo dnes nebojí. Při tom vůbec netluče do rukou, ani na nejhorší cestě. Také příčné perování prodělalo týž myšlenkový vývoj, což platí i o bezosém předku, strachu zbaveném. Publikum nesporně technicky postupuje, přestává se plést konstruktérům do řemesla, následkem toho dostane stejně dobré, ale levnější zboží. Ve voze za necelých 19.000 Kč nemůžete ovšem očekávat plyšové polštáře a radio za 5000 Kč, je však vybaven tak, jak je fakticky třeba.“

Do roku 1935 vjel popular s prostornější i pohlednější zaoblenou karoserií, nemluvě o zdokonaleném motoru a bohatší výbavě. Nejdostupnějším provedením byl roadster, jehož materiálovou neošizenost a odolnost ve stoupání až 30 % prokázal Břetislav Jan Procházka výjezdem na vrchol Sněžky. Většina zákazníků – včetně Olgy Scheinpflugové s Karlem Čapkem nebo Františka Pláničky – však volila uzavřenou karoserií tudor, dále se líbily polokabriolety, kupé nebo praktické skříňové dodávky. Existovaly i armádní speciály.

Sezóna 1936 vynesla značce Škoda skok ze třetího na první místo mezi československými automobilkami – na Popular přitom připadalo 68 % produkce! Výrazně posiloval export, a to hotových i rozebraných vozů, kompletovaných až na místě určení.



Během prvních pěti let došlo k řadě podstatných zdokonalení podvozku – popular dostal například mokré vložky válců a rozvod OHV. Převodovka původně spojená s rozvodovkou (na snímku) se později kvůli eliminaci vibrací stěhovala vpřed

Všimněte si výklopného čelního skla, dvojice stíračů se společným motorkem a velkého sdruženého přístroje s rychloměrem, celkovým i denním počítadlem kilometrů, palivoměrem, manometrem motorového oleje a hodinami





Na těžkou pomnichovskou situaci zareagovala Škoda Popularem 995 „Liduškou“, nabízeným za pouhých 17 300 Kč



„PF 1939. Nedobrý, krutý rok se skončil. Uzavíráme jej a přejeme svým přátelům, odběratelům, příznivcům a všem lidem dobré vůle radostnější a úspěšnější rok 1939, tlumočice přitom totéž přání od automobilky Škoda“

Popular následujícího modelového roku 1937 poznáte podle částečně do blatníků zapuštěných světlometů, ale k nejpodstatnější změně došlo až v létě. Ventilový rozvod OHV pomohl litrovému čtyřválci k výkonu 27 koní, větší pružnosti a nižší spotřebě lihobenzinové směsi. Karoserie umožnila větší pohodlí uvnitř vozu, třeba u roadsteru už se boční okénka nenasazovala, nýbrž spouštěla. Standardní výbavu obohatil například zadní nárazník.

Pařížská premiéra dalšího vývojového stupně, modelu Popular 1100 OHV, proběhla pochmurně – necelý týden po nedobrovolném odstoupení 30 % území Československa Hitlerovi. V prosinci se společnost ASAP hospodářské situaci operativně přizpůsobila novým základním modelem Škoda Popular 995, přezdívaným „Liduška“ a nabízeným za pouhých 17 300 Kč.

Výroba oblíbené řady Škoda Popular se nezastavila ani po okupaci země a vypuknutí druhé světové války. Dokonce se podařilo vyvinout model Popular 1101, jehož konstrukce podvozku a pohonu se pak bez větších změn udržela až do 70. let. Posledními automobily Škoda nesoucími tradiční označení Popular se stala výběhová série 250 „Lidušek“, smontovaná v roce 1946.

Vůz Škoda Popular se stal cenově nejdostupnějším z trojice nejprodávanějších automobilů první republiky. Skromné a nenáročné popularity sloužily stejně dobře studentům jako středostavovským rodinám i známým osobnostem, od umělců po sportovce. Fotbalový „národák“ měl v době nástupu popularu dokonce na dosah (nohy) vítězství na mistrovství





Technická služba Autoklubu RČS. vybavila populary měřicími přístroji a prováděla pro členy testování brzdového účinku, seřízení zapalování i generátorů na dřevoplyn

světa. Na finálový zápas v Římě s domácí Itálií nastoupilo mužstvo 10. června 1934 pod vedením kapitána Františka Pláničky. Naši v prodloužení podlehli 2:1. Ač se československé automobilky předháněly ve slevách pro členy národního týmu, „manšaft“ vedený slávisťským brankářem Pláničkou zvolil právě popular, zlevněný o 5000 korun na 12 500 Kč.

Koncern Škoda, vlastněný v meziválečném období francouzským kapitálem, patřil k předním střeoevropským strojírenským podnikům a zbrojovkám. Svým širokým sortimentem úspěšně expandoval do celého světa. Například v Persii, dnešním Íránu, nebylo výjimkou, že popular potkával nákladní automobily téže značky, řeky překonával po „bratrských“ mostech a posádka se mohla osvěžit mokem z pivovarů československého původu nebo si „kávu osladit o trochu víc“ – vždyť k investičním celkům patřily také cukrovary.

Z 18 143 automobilů Škoda Popular, vyrobených v letech 1934 až 1939, jich bylo vyvezeno plných 5968. K největším exportním trhům patřilo Polsko (1011 vozů), následované Holandskem (734) a Jugoslávií (561). Ale Popular se prosadil i v exotické Jižní Africe (338 vozů) či zemi bílých slonů Siamu, od roku 1939 známé jako Thajsko.

„Známa firma ‚Foto Wachtl‘ dala si na svůj dodávkový vůz zhotoviti originální karoserii ve formě fotografického aparátu. Chladič je pozoruhodně vyřešen ve tvaru objektivu.“ (1936)

