



Jan Tuček

SUPERB

chlouba značky Škoda

od roku 1934 do současnosti





Jan Tuček

SUPERB

chlouba značky Škoda

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.

Jan Tuček

SUPERB

chlouba značky Škoda

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 5929. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 144
První vydání, Praha 2015
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2015
Cover Design © Jakub Náprstek, 2015

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

ISBN 978-80-247-5682-0

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-9864-6 (elektronická verze ve formátu PDF)
ISBN 978-80-247-9865-3 (elektronická verze ve formátu EPUB)

obsah

1	PÁR VĚT NA ÚVOD	6
2	NEŽ VYJEL SUPERB	10
3	DVĚ PRVNÍ SÉRIE	18
4	VLAJKOVÁ LOĎ	32
5	ŠEST I OSM VÁLCŮ	44
6	MENŠÍ BRATR	60
7	LÉTA VÁLEČNÁ	72
8	SUPERB POVÁLEČNÝ	90
9	V NOVÉM TISÍCILETÍ	102
10	DRUHÁ GENERACE	118
11	DESIGN, TECHNIKA, KOMFORT	132
12	PÁR SLOV NA ZÁVĚR	142

1

PÁR VĚT
NA ÚVOD



Od poloviny třicátých let minulého století reprezentovala značku Škoda ucelená, konstrukčně i stylisticky provázaná řada osobních automobilů zvučných jmen. Společným jmenovatelem všech byl podvozek s páteřovým rámem, nezávislé zavěšení všech čtyř kol s odpružením příčnými listovými pery a pohledné karoserie decentně zaoblených tvarů.

boleslavská klasika

Základem nabídky a tahounem prodeje byl litrový čtyřválec jménem Popular, jehož zvláštností bylo umístění převodovky vzadu, v bloku s rozvodovkou, nad ním měl své místo dražší a prostornější Rapid s převodovkou za motorem. Nejnáročnějším zákazníkům byl určen typ Superb, jehož řadový šestiválec záhy vyrostl z původních 2,5 na 2,9 l. Na podzim roku 1936 paletu doplnil vůz střední třídy Favorit se čtyřválcovým motorem 1,8 l, jeho role však zůstala jen okrajová.

Předválečné vozy Superb byly luxusním zbožím, jehož potenciální klientela byla v tehdejším Československu dosti omezená. Věcí prestiže značky, ale i rentability byly prodeje komfortních šestiválců ministerstvům, státním úřadům a institucím a také vlivným osobnostem politického a společenského života.

Naprostá většina klasických automobilů Superb tak měla podobu limuzíny se šesti bočními okny, někdy i s přepážkou mezi řidičem a prominentními pasažéry na zadních sedadlech. Malou část produkce tvořily sedany, zcela výjimečně se Superb objevil i jako kabriolet. Necelý tucet podvozků proměnily specializované karosárny v sanitní automobily.



Do roku 1939 bylo vyrobeno přes pět stovek automobilů Superb s motorem SV, z nichž většina zůstala na území tehdejšího Československa. Vozy vyvezené do zahraničí se počítaly jen na jednotlivé kusy – až na dvě výjimky.

Tou první byl v létě 1937 export třiceti limuzín Superb do Jugoslávie, pro potřeby tamějšího ministerstva obrany. V závěru výroby vozů Superb se *spodovými* motory následovala v červnu 1939 druhá dodávka třiceti automobilů pro jugoslávskou armádu. Tentokrát nešlo o limuzíny, ale o čtyřdveřové polokabriolety se šesti bočními okny, pevnými rámy dveří a skládací textilní střechou.

Stejně jako menší čtyřválcové typy se i šestiválcový Superb dočkal koncem třicátých let nového motoru se shora řízenými ventily. V civilní podobě si však šestiválec OHV o objemu 3,14 l dlouho neužil, do roku 1940 vzniklo jen šest desítek kusů. Poté následovala válečná produkce vojenských vozů, jež se počítaly na stovky.

V poválečném období už Superb vystupoval jen v roli výběhového typu, ve výrobním programu znárodněné automobilky spíše trpěným na příkaz shora. Na tradičně řešený podvozek, tentokrát už s volantem vlevo, dostal šestiválec novou karoserii, tvarově blízkou typu Škoda 1101 Tudor. První poválečná limuzína opustila továrnu před Vánocemi roku 1946, v příštích třech letech následovalo 160 dalších exemplářů.

Více než polovinu z poválečných automobilů Superb 3000 tvořily čtyřdveřové polokabriolety se šesti bočními okny, které stavěla nedlouho předtím znárodněná pražská karosárna Uhlík. Ministerstvo vnitra si jich objednalo rovnou stovku, z toho čtyři byly ve speciálním přehlídkovém provedení. Několik posledních polokabrioletů bylo dokončeno až počátkem roku 1950 a tím také skončila éra klasických vozů Škoda Superb.

◀ Předválečná klasika: limuzína Škoda Superb 3000 ročníku 1939

◀ Poválečná Škoda Superb 3000 na reklamním snímku z roku 1947

v nové době

Trvalo půl století, než se jméno Superb znovu objevilo v nabídce značky Škoda. Mladoboleslavská automobilka mezitím prošla mnoha peripetemi, na přelomu osmdesátých a devadesátých let se po pádu komunistického režimu potácela v nejistotě, kterou na jaře 1991 ukončilo spojení s koncernem Volkswagen.

Během následujícího desetiletí zaznamenala Škoda pozoruhodný vzestup, stala se plnohodnotným členem skupiny VW a uznávanou evropskou značkou. Výrazem její emancipace se stal v září 2001 představený velký sedan s tradičním jménem Superb. Tentokrát ovšem v moderním provedení s motorem uloženým podélně před přední nápravou a pohánějícím přední kola. V nabídce motorů z koncernového výběru nechyběly ani prestižní šestiválce V6 v benzinové i naftové verzi.

Do března 2008 bylo v závodě v Kvasinách vyrobeno přes 136 tisíc automobilů Superb první novodobé generace, pak převzala štafetu generace druhá, s motorem uloženým napříč.

Jako první se představil Superb II s karoserií liftback a patentovaným řešením TwinDoor, které umožňovalo otevřít jen část zadních pátých dveří, nebo celé dveře i s oknem. Na podzim 2009 debutoval Superb Combi s mimořádně prostornou karoserií, jenž byl stejně jako základní karosářská verze k mání i s pohonem čtyř kol.

Superb druhé generace se na světových trzích prosadil o poznání lépe než jeho předchůdce. Významnou roli přitom sehrála i jeho výroba v Číně, jež naběhla v létě 2009. Na jaře 2013 prošel Superb omlazovací kúrou, jeho přední i zadní partie karoserie byla přizpůsobena novým stylistickým trendům značky a ozdobena inovovaným logem.

Do konce dubna 2015 bylo v Kvasinách vyrobeno přes 380 tisíc automobilů Superb druhé novodobé generace, více než 219 tisíc jich vzniklo v Číně a 15 tisíc bylo smontováno v Indii. Celková produkce vozů Superb II tak překročila 615 tisíc.



▲ Škoda Superb třetí novodobé generace debutovala v únoru 2015

Koncem dubna 2015, právě když v Kvasinách přebíral vládu zbrusu nový Superb III, automobilka oznámila, že úhrnná výroba automobilů Superb dosáhla od roku 2001 čísla 750 tisíc, včetně necelých sedmi stovek exemplářů třetí generace.

To byl také moment, kdy bylo třeba dokončit a odevzdat rukopis této knihy věnované automobilům Škoda Superb klasických i novodobých generací.

Příjemnou četbu vám přeje Jan Tuček

2

NEŽ VYJEL
SUPERB





Počátkem dubna 1934 měla na pražském autosalonu premiéru Škoda 637 s páteřovým rámem, nezávislým zavěšením všech čtyř kol a dvoulitrovým šestiválcovým motorem. Byla první velkou škodovkou nové generace, stála na vrcholu pyramidy, jejíž základ a střed tvořily typy Popular a Rapid. Její zdokonalený nástupce dostal zvučné jméno Superb.

s páteřovým rámem

Po dvouleté přestávce vynucené hospodářskou krizí se ve druhém dubnovém týdnu roku 1934 opět uskutečnil pražský autosalon. Místo obvyklých podzimních dat tentokrát organizátoři zvolili termín jarní, aby podpořili prodej vozů na počátku sezóny.

Lákadlem stánku Škoda byl především kompaktní model Popular, zájem majetnějších a technicky založených návštěvníků však přitahoval výstavní podvozek s typovým označením 637. Oznamoval, že mladoboleslavská automobilka přechází na novou koncepci s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol i u velkých vozů, v tomto případě u dvoulitrového šestiválce.



◀ Sedan Škoda 637 K s páteřovým rámem a dvoulitrovým šestiválcem

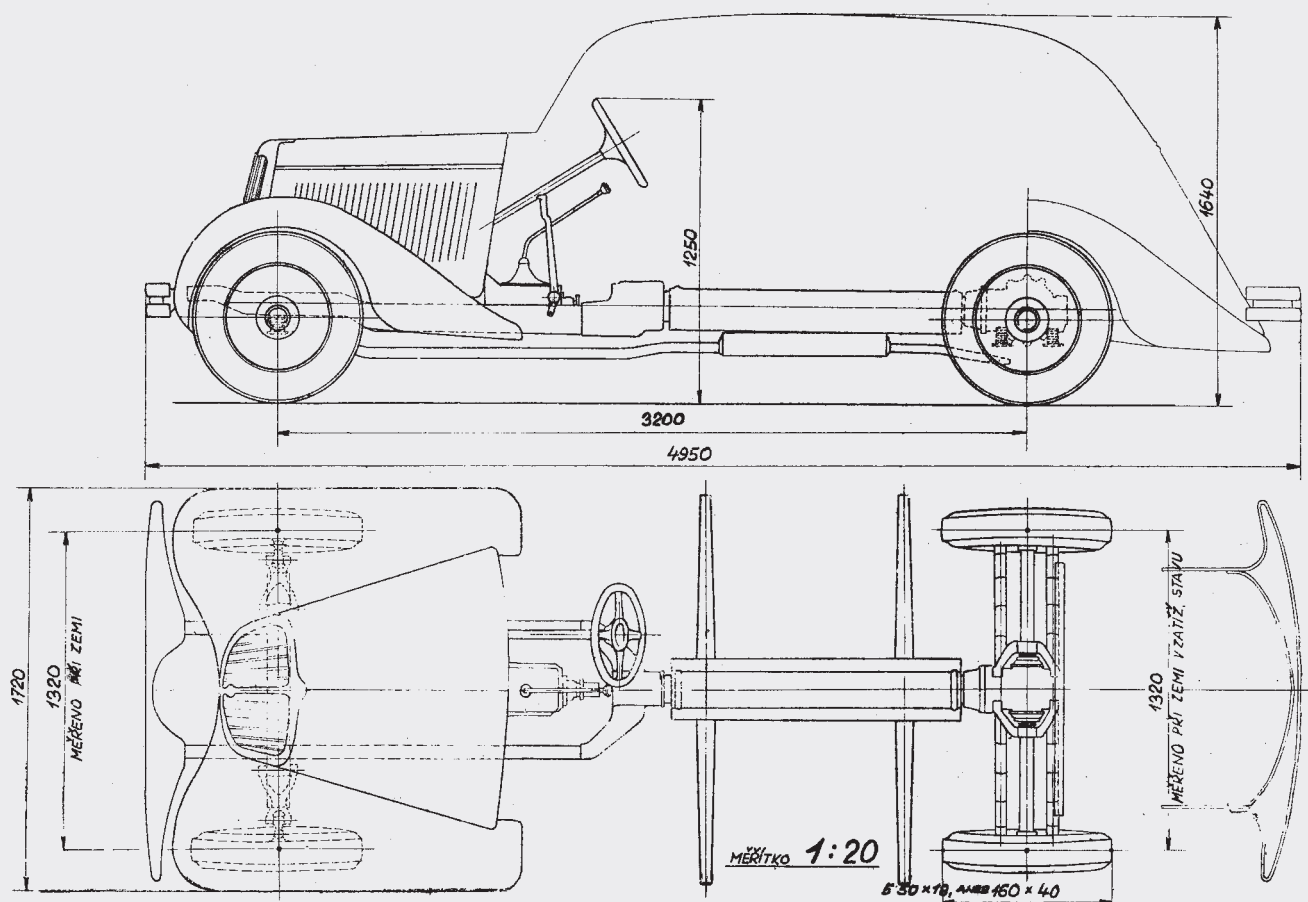
◀ Sedan Škoda 637 K na prosluněném snímku pořízeném na jaře 1934

◀ Světlý sedan Škoda 637 K na pražském autosalonu v dubnu 1934

✓ Víko zavazadelníku sedanu se otvíralo vzhůru, rezerva byla uvnitř

◻ Základní rozměry podvozku 637 D s rozvorem náprav 3200 mm





Novou generaci velkých škodovek zastupoval v expozici pětimístný sedan 637 K s třímetrovým rozvorem a šestimístná limuzína 637 D s rozvorem 3200 mm. Oba vozy byly dohotoveny týden před autosalonem a stačily absolvovat jen pár desítek kilometrů a fotoграфování v pražské Stromovce. Ve stejné době byla dokončena i další limuzína 637 D určená pro pražského zákazníka, ten ji ale převzal až v polovině června 1934.

Červnové datum nese i úřední osvědčení platné pro modely Škoda 637 K a 637 D s rozvorem 3000 a 3200 mm a celkovou délkou 4750 a 4950 mm. Jinak se jejich podvozek nelišil.

Šestsetřicetsedmička měla páteřový rám tvořený ocelovou rourou kruhového průřezu, vpředu rozvidlený pro uložení poháněcího ústrojí. Tvořil je kapalinou chlazený řadový šestiválec SV o objemu 1961 cm³ a výkonu 45 k (33 kW) při 3500 min⁻¹, na který navazovala suchá jednotkoučková spojka a čtyřstupňová synchronizovaná převodovka. Agregát s dynamem a karburátorem, ale bez spouštěče, vykazoval hmotnost 226,8 kg.

Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na dvojicích příčných ramen odpružených spodním příčným listovým perem, zadní na výkyvných polonápravách doplněných dvěma příčnými listovými pery. Bubnové brzdy měly mechanické ovládání ocelovými lanky, osmnáctipalcová plechová kola nesla pneumatiky 5.50 × 18" resp. 160 × 40.



Palivová nádrž o objemu 50 l byla umístěna vpředu, u dělicí stěny motorového prostoru, náhradní kolo bylo ve vodorovné poloze vzadu, pod podlahou zavazadlového prostoru. Automobily vykazovaly pohotovostní hmotnost 1600 až 1750 kg, dosahovaly největší rychlosti 110 km/h a spotřebovaly průměrně 14 až 15 l tehdy používané lihobenzinové směsi na 100 km.

Do léta 1934 vyjelo na silnice celkem šest prototypů „šestsetřicetsedmičky“ – tři limuzíny, dva sedany a jeden tudor – první sériové automobily tohoto typu byly dohotoveny v srpnu téhož roku. Od předcházejících exemplářů se na první pohled lišily tím, že větrací šterbiny na kapotě neměly šikmo svisle, ale vodorovně, uspořádané do dvou sloupců.

▲ Výstavní šestimístní limuzína Škoda 637 D na snímku z jara 1934

◀ Limuzína Škoda 637 D s otvírací střechou vyrobená v srpnu 1934

✓ Také limuzína 637 D měla v zádi nahoru vyklápěcí víko zavazadelníku



V tovární dokumentaci není označování těchto vozů jednotné. V tzv. knihách motorů, do nichž se zapisovaly všechny vyrobené automobily podle čísel motorů, figurují až na jednu výjimku coby typ 639, pouze v jednom případě se u vozu s kratším třímetrovým rozvorem objevuje označení 638. V již zmíněném úředním osvědčení byly podle délky rozvoru označeny jako 637 K (3000 mm) a 637 D (3200 mm), totéž se opakuje v některých dalších dokumentech.