

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, umisťování 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 přetrpět. 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 Tatrplan 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 prostornou 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 dvoudílný sportovní roadster s tovární karosérií, v říjnu 1947 pak elegantní otevřenou verzi tohoto automobilu představila



Prototyp dvoudílného sportovního roadsteru Aero Minor (1947)



Roadster Aero Minor měl zaoblenou zád 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 karosérií 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 dvoumístných 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 Kvasínách. 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 karoserií 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 karoserií 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 karoserií malého vozu Aero Minor.

V roce 1947 byl na podvozku Š 1101 vyvinut vojenský automobil s otevřenou čtyřmístnou karoserií 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 zádí 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.

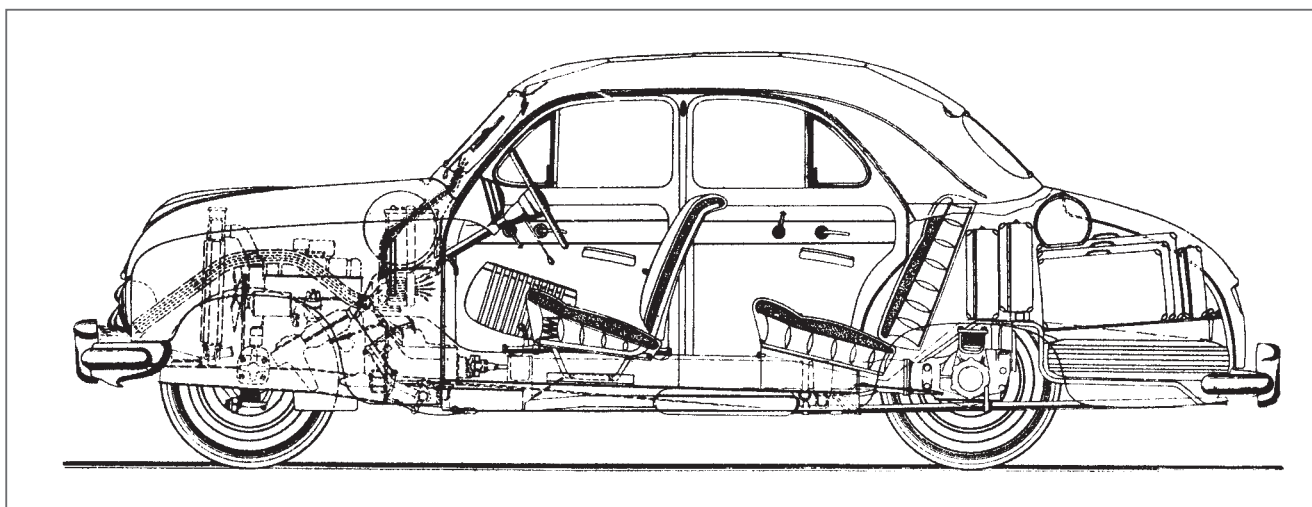
V červnu 1952 byla v Mladé Boleslavi ukončena výroba automobilů T 600 Tatraplan a jen o pár dní později vyjely z továrny první sériové vozy Škoda 1200. Automobilka vyráběla kompletní osobní vozy Sedan a zároveň i podvozky pro další karosářské verze, které stavěly závody ve Vrchlabí a Kvasinách. Během 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.



Sériový automobil Škoda 1200 Sedan na snímku ze Švédska



Sedan na obrázku z dobového prospektu Motokovu



Průhled vozem Škoda 1200 Sedan po úpravách v roce 1954

Počátkem roku 1953 začala z Vrchlabí vyjíždět další varianta, Škoda 1200 STW. Bylo to kombi odvozené z dodávky, s níž mělo shodné vnější rozměry i uspořádání zadě s jednodílnými, po levé straně zavěšenými dveřmi. Vůz s označením Station Wagon měl navíc druhou řadu sedadel a na pravé straně karoserie také druhé boční dveře, jež k ní otvíraly přístup. Po sklopení neděleného zadního sedadla vznikla ložná plocha dlouhá 1,75 m a široká 1,38 m (mezi podběhy 0,99 m), při pohotovostní hmotnosti 1120 kg mělo kombi užitečnou hmotnost 500 kg. Stejně jako dodávka a sanitka jezdilo na pneumatikách se zvýšenou únosností rozměru 6,00-16 a dosahovalo největší rychlosti přes 90 km/h.

Od léta 1953 probíhala finální montáž osobních vozů Sedan nejen v Mladé Boleslavi, ale souběžně i v Kvasinách, kde zároveň pokračovala výroba sanitek. Na jaře 1954 byla produkce čtyřdveřových sedanů na dva měsíce přerušena a v mezidobí byly na karoserii provedeny změny směřující ke snížení hluku v kabině a k zamezení pronikání prachu do vnitřku vozu. Karoserie byla vyztužena a uložena na podvozku v silnějších pryžových blocích, pod dveřmi se objevily zvenku viditelné prahy a dřívější mechanické směrovky na předních blatnících nahradily světelné ukazatele směru – kruhové blikáče, umístěné vedle hlavních světlometů. Vůz dostal i účinnější tlumič výfuku a výkonnější topení. Mechanické skupiny zůstaly v této fázi bez výraznějších změn.



Sedan s označením Škoda 1201 se vyráběl od roku 1956



Škoda 1201 STW měla vlevo jedny a vpravo dvojce boční dveře

Ty nastaly až v předjaří roku 1956, kdy byl zaveden do výroby modernizovaný sedan s označením Škoda 1201. Čtyřválec 1221 cm³ dostal novou hlavu válců, nový spádový karburátor a se zvýšeným stupněm komprese dával výkon 45 k (33 kW). Došlo také k výraznému nárůstu největší hodnoty točivého momentu – ze 74,5 na 84 N.m při 2500 ot/min. Osobní vůz měl nově menší patnáctipalcová paprskovitá kola obutá do pneumatik 6,00-15, na nichž jezdil rychlostí až 115 km/h. Navenek se odlišoval klikami dveří převzatými z nového menšího typu Š 440, stejného původu byly i nové oblé poklice kol. V této podobě už se osobní sedan vyráběl jen v Kvasinách, podvozky pro všechny verze Š 1201 ovšem nadále vznikaly v Mladé Boleslavi. Poslední osobní vůz Škoda 1201 vyjel z Kvasin počátkem března 1959, ve Vrchlabí však nadále pokračovala výroba dodávek, sanitek a kombi STW, a v roce 1960 dokonce dosáhla rekordní úrovně přes 6 tisíc vozů. Poslední automobily této řady

byly ve Vrchlabí smontovány na podzim 1961. Podle továrních statistik bylo v letech 1952 až 1959 vyrobeno celkem 27 tisíc osobních vozů Sedan, produkce ostatních karosářských provedení Š 1200 a Š 1201 dosáhla 40 tisíc vozů, z toho přes 15 tisíc kombi STW. Od října 1961 převzal štafetu modernizovaný typ Škoda 1202 s novou karoserií.

Spartak

V polovině prosince 1953 dokončili v Mladé Boleslavi první prototyp nového osobního vozu čtyřmetrové délky, o poznání menšího než sedan a určeného především individuálním motoristům. Dostal jméno Spartak a jeho hlavní novinkou byla úhledná celokovová dvoudveřová karoserie pontonového tvaru se zaoblenou stupňovitou zádí. Do jara 1954 vzniklo několik dalších prototypů, jež se veřejnosti představily na 1. máje 1954, jen o pět týdnů později vláda přijala usnesení o sériové výrobě nového automobilu. Psalo se o něm jako o mezitypu, jenž měl vyplnit mezeru v nabídce do doby, než bude zahájena výroba zcela nového lidového vozu Škoda. Původně předpokládaná doba čtyř a pěti let se ovšem protáhla na dvojnásobek a vůz Spartak se stal základem úspěšné modelové řady, jež významně přispěla k motorizaci tehdejšího Československa.



První prototyp vozu Spartak dokončený v prosinci 1953

V průběhu vývoje se nový vůz dočkal několika různých pojmenování, vedle Spartaku také Rival a Orlík, nakonec se ale v září 1955 začal vyrábět pod strohým označením Škoda 440, prozrazujícím 4 válce a 40 koní výkonu. „Od původního názvu Spartak bylo upuštěno, poněvadž by na zahraničních trzích vedl k záměně s chráněným názvem holandských

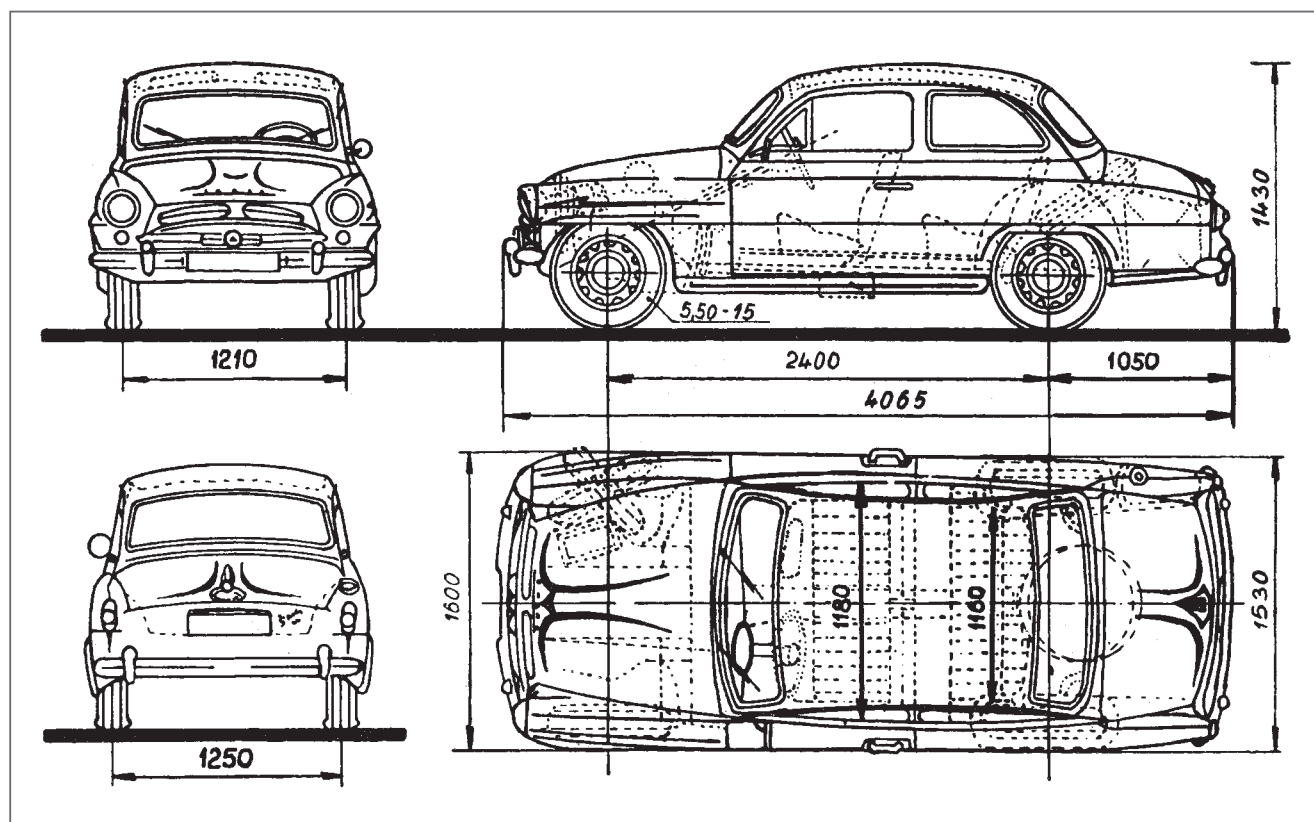


Škoda 440 v exportním provedení vyráběném v letech 1956-57

motocyklů Sparta,“ tak znělo oficiální vysvětlení z léta 1955. Lid motoristický si však zvukné jméno Spartak nenechal vzít a pro Škodu 440, stejně jako pro výkonnější model Š 445, je s oblibou používá dodnes.

Základem nového vozu byly osvědčené mechanické skupiny mladoboleslavské konstrukce, tedy páteřový rám s centrální nosnou rourou a nezávislým zavěšením předních i zadních kol s odpružením příčným listovým perem. Posunutím přední nápravy vzad pod motor se rozvor zkrátil na 2400 mm, rozchod kol měl vpředu hodnotu 1210 mm a vzadu 1250 mm. Spartak dostal nové symetrické řízení, jež bylo předsunuto před přední nápravu, přední teleskopické tlumiče byly převzaty ze sedanu. Také zadní náprava byla vybavena teleskopickými tlumiči. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu, s kapalinovým ovládáním, vůz jezdil na paprskovitých patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 5,50-15.

Kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1089 cm³ s novým spádovým karburátorem, zvýšeným stupněm komprese a novým sacím a výfukovým potrubím dával výkon 40 k (29 kW), bezprostředně na něj navazovala suchá jednokotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka. Ta měla



Rozměrový náčrtek automobilu Škoda 445 ročníku 1957



V roce 1957 debutovala Škoda 445 s výkonnějším motorem

zpočátku u vozů určených pro tuzemský trh řadicí páku na podlaze, zatímco u exportní verze byla v tehdy módním stylu pod volantem. V roce 1956 se začala montovat modernizovaná převodovka se synchronizací 2. až 4. převodového stupně (dříve jen 3. a 4.), počátkem roku 1957 se i základní provedení dočkalo řadicí páky pod volantem.

Dvoudveřová čtyřmístná karoserie měla klenuté čelní i zadní okno shodného tvaru a rozměrů, rozměrná přední kapota byla opatřena dvěma nůžkovými závěsy a vyvážena pružinami, jež ji udržovaly v otevřené poloze. Palivová nádrž o objemu 30 l byla vzadu, za pravým zadním podběhem, s nalévacím hrdlem nahoře na pravém zadním blatníku. Víčko nádrže se dalo uzamknout stejným klíčkem jako dveře vozu. Náhradní kolo bylo uloženo ve vodorovné poloze na podlaze zavazadlového prostoru. Na rozdíl od některých prototypů měl sériový spartak pevné zadní čelo karoserie, víko zavazadlového prostoru bylo krátké, s prahem vysoko nad vozovkou. Typickým prvkem byly zadní světlíky s kruhovou odrazkou uprostřed.

Škoda 440 byla dlouhá 4065 mm, široká 1600 mm a vysoká 1430 mm, měla pohotovostní hmotnost 950 kg a užitečnou 350 kg. Dosahovala největší rychlosti 115 km/h a spotřebovala 7 až 9 l benzínu na 100 km.

Automobily Škoda 440 se vyráběly do ledna 1959, ještě několik týdnů poté však spolu s novým typem Octavia opouštěly výrobní linku i automobily opatřené sice modernizovanou karosérií, ale montovanou na podvozek typu Š 440. Celková produkce vozů Škoda 440 v letech 1955 až 1959 překročila 75 tisíc kusů, k nimž musíme připočítat ještě přes 9 tisíc automobilů Škoda 445, vyráběných od léta 1957. Byly v převážné

většině určeny na export a navenek se kromě typového označení odlišovaly od spartaku tím, že ve dvou horních otvorech pro vstup vzduchu nad maskou měly místo svislé mřížky jednoduchou vodorovnou lištu. Pod kapotou Š 445 se skrýval větší čtyřválec 1221 cm³ převzatý ze Sedanu Š 1201 a nabízející výkon 45 k (33 kW). Maximální rychlost vozu zůstala na úrovni 115 km/h, díky lepšímu průběhu točivého momentu však byla Š 445 živější a hbitější zejména ve stoupáních. Pokud sečteme všechny vozy Š 440 a Š 445 včetně mezitypů vyráběných do února 1959 přiblížíme se k číslu 85 tisíc.

Škoda 450

Podnět k výrobě otevřeného sportovního vozu odvozeného ze Škody 440 dala konstruktérům AZNP a představitelům vedení automobilového průmyslu návštěva londýnského autosalonu v říjnu 1955. Využili příležitosti a navštívili i továrnu firmy Austin v Longbridge u Birminghamu, kde se tenkrát vyráběly sportovní automobily Austin Healey. Konstrukce spartaka se samostatným páteřovým rámem usnadňovala stavbu dalších karosářských provedení, včetně otevřeného. A tak už v září 1956 mohli návštěvníci II. výstavy československého strojírenství v Brně obdivovat atraktivní sportovně střížený prototyp s označením Škoda 440 Roadster, jehož dvumístná otevřená karoserie vznikla ve vývojové dílně pobočného závodu v Kvasínách. Zadání požadovalo maximální využití sériových výlisků karoserie Š 440, a tak měl roadster poněkud těžkopádně vyhlížející vysokou zaoblenou záď. Celkově však působil velice příznivým dojmem a bylo zřejmé, že se po nevelkých úpravách může stát hitem domácího trhu, ale především výnosným exportním artiklem.



Jeden z prvních exemplářů roadsteru Škoda 450 z roku 1957

V září 1957 už byl na třetím ročníku brněnské strojírenské výstavy představen definitivní prototyp sportovního automobilu Škoda 450, který se od původního roadsteru odlišoval nejen novou oválnou maskou, čelním oknem a mnohem úhlednější sníženou zádí, ale také sportovně laděným motorem. Čtyřválec 1089 cm³ se zvýšeným stupněm komprese, změněným časováním ventilů a dvěma karburátory, z nichž každý měl svůj vlastní čistič vzduchu, dával výkon 50 k (37 kW), od něhož bylo odvozeno i typové označení otevřeného vozu. Podvozek s rozvorem náprav 2400 mm, rozchodem 1210 mm vpředu a 1250 mm vzadu a odpružením předních i zadních kol příčným listovým perem zůstal bez větších změn. Roadster byl stejně jako vůz Spartak dlouhý 4065 mm, široký 1600 mm a s nataženou střechou vysoký 1430 mm, na rozdíl od prvního prototypu byl 2+2místný, za sedadly řidiče a spolujezdce nabízel dvě nouzová místa na skromné lavici. Pohotovostní hmotnost prototypu Š 450 měla hodnotu 894 kg, vůz dosahoval největší rychlosti kolem 130 km/h a spotřeboval 7,5 až 9,5 l benzínu na 100 km.

V roce 1957 bylo zhotoveno jen deset prototypů a zkušebních vozů Š 450, sériová výroba se začala v Kvasinách rozvíjet v létě 1958. Do konce roku 1958 vznikla tisícovka sportovně střížených vozů Š 450 s původním podvozkem, tedy s předními i zadními koly odpruženými příčným listovým perem. Sériové roadstery dostaly jinak tvarovanou skládací střechu, s níž se jejich výška snížila o 50 mm na 1380 mm. Boční okna sériových vozů Š 450 byla opatřena kovovými rámečky, jež se stahovaly a vysouvaly spolu se skly, sedadlo řidiče a spolujezdce mělo nedělený sedák, jen opěradla byla samostatná. Řadicí páka byla stejně jako u spartaku umístěna pod volantem. Typickým prvkem roadsteru bylo nalévací hrdlo palivové nádrže s kruhovým odklápěcím krytem umístěným vpravo na zádi – mezi víkem zavazadlového prostoru a vrcholem blatníku. Nedostatečná tuhost otevřené karoserie si vyžádala dodatečné vyztužení prahů a podlahy, takže pohotovostní hmotnost vozu vzrostla na 930 kg. Ale i tak jezdila Škoda 450 rychlostí až 130 km/h a z 0 na 80 km/h dokázala zrychlit za 14 s.

Octavia a Felicia

Během ledna a února 1959 postupně naběhla sériová výroba nových modelů Škoda Octavia, Octavia Super a Felicia, které nahradily vozy Škoda 440, Š 445 a Š 450. Hlavní změnou byla montáž nové přední nápravy s robustní nápravnicí, koly

nezávisle zavěšenými na lichoběžníkových závěsech, příčným stabilizátorem a pérováním vinutými pružinami se souosými teleskopickými tlumiči. Vzadu zůstaly výkyvné polonápravy odpružené horním příčným listovým perem.



Prototyp budoucího vozu Octavia představený v roce 1958

Vozy Octavia a Octavia Super, z nichž první byl poháněn motorem 1089 cm³ o výkonu 40 k (29 kW) a druhý čtyřválcem 1221 cm³ naladěným na 45 k (33 kW), dostaly novou čelní partii karoserie s oválnou maskou vyplněnou dovnitř prohnutými svislými žebry a ozdobenou výraznou vodorovnou chromovanou lištou s okřídleným šípem v kruhu uprostřed. Brzy po náběhu sériové výroby byl změněn přední nárazník, místo dřívějšího neděleného se montoval dvoudílný, uprostřed přerušovaný mezerou pro poznávací značku. Držák poznávací značky byl sklopný směrem dolů, za tabulkou značky se v čelním panelu karoserie skrýval otvor pro



Octavia ročníku 1959: v popředí krásky, v pozadí Trosky

zasunutí startovací kliky. Kosmetickou úpravou prošla i zád', na níž se objevila nově tvarovaná zadní skupinová světlá, pod nimiž byly svisle orientované podlouhlé odrazky. Kruhové uzamykatelné víčko nalévacího hrdla palivové nádrže prozatím zůstalo nahoře na pravém zadním blatníku.

Uzavřené vozy Octavia a Octavia Super dostaly novou palubní desku, jež byla plochá, s decentně zasazenou trojicí kruhových přístrojů. Změnily se i ovládací prvky osvětlení a dalšího příslušenství vozu. Nový volant s hlavou zapuštěnou hluboko pod úroveň věnce byl opatřen soustředným kruhovým ovladačem nové hlasitější houkačky. Stejný volant převzala i sportovní Škoda Felicia, jež si však zachovala masku dřívějšího modelu Š 450 stejně jako původní palubní desku s oblym nástavcem pod volantem nesoucím tři kruhové přístroje. Stejně jako tudory i roadster se brzy po náběhu výroby dočkal montáže dvoudílného předního nárazníku a sklopného držáku přední poznávací značky. Od podzimu 1959 se felicia dodávala i s odnímatelnou pevnou střechou z laminátu s bočními okénky za dveřmi. Dnes se tento typ laminátové střechy označuje přívlastkem „krátká“, aby se odlišil od pozdějšího provedení montovaného na vozy modelového roku 1961. Montáží laminátové střechy, jejíž hmotnost nepřevyšovala 27 kg, se roadster proměnil v útulné kupé. Připomeňme, že nejprve bylo nutné odmontovat původní skládací plátěnou střechu, teprve poté bylo možné nasadit pevnou střechu, jež se připevňovala šesti úchyty opatřenými šrouby. Celá proměna vozu netrvala déle než 20 minut.

Novinkou sezony 1960 byla Octavia Touring Sport, jež vznikla montáží uzavřené čtyřmístné karoserie tudor na podvozek vozu Felicia. Pod kapotou měla dvoukarburátorovou verzi čtyřválc 1089 cm³ o výkonu 50 k (37 kW) a svoji příbuznost s modelem Felicia dávala navenek najevo tím, že převzala jeho mřížkovanou masku. Stejně jako roadster dosahovala Octavia TS největší rychlosti kolem 130 km/h a průměrně spotřebovala 9 až 10 l benzínu na 100 km. Vyráběla se v malých sériích, v roce 1960 vznikly jen tři stovky vozů určených především pro sportovní nasazení v tuzemsku i v zahraničí, kde si ji ovšem mohli koupit i soukromí jezdci a běžní zákazníci chtívající poněkud ostřejšího svezení. V září 1960 se na brněnském veletrhu poprvé představila veřejnosti Octavia Combi, jež jako první dostala novou masku a trojúhelníková „křídélka“ na zadní blatníky, tedy prvky, jimiž se vyznačovaly vozy modelového roku 1961. Kombi s vodo-



První provedení vozu Octavia TS vyráběné v roce 1960

rovně členěnými dvoudílnými dveřmi v zadní stěně se začalo v Kvasinách sériově vyrábět až v létě 1961 a podrobněji se k němu vrátíme v jedné z následujících kapitol.

Tatra

Kopřivnická automobilka se po druhé světové válce potýkala s řadou těžkostí. Zkušeni zaměstnanci německé národnosti odešli nebo byli odsunuti, čímž citelně prořídily řady technicko-hospodářských pracovníků, zatímco shora přicházely často protichůdné příkazy. Zpočátku se vyráběly typy T 87 a T 57 B předválečné konstrukce, v říjnu 1947 měl premiéru tatraplan s aerodynamickou karoserií a vzduchem chlazeným čtyřválcem v zádi. V létě 1955 vyjela první zaoblená Tatra 603 obdobné koncepce, poháněná motorem V8.

Tatra 57

Populární hadimrška, jež v původním provedení s hladkou kapotou v tradičním tvaru „žehličky“ debutovala už na podzim 1931, se po válce vyráběla v podobě z let 1938 a 1939, tedy jako Tatra 57 B s modernizovanou karoserií, volantem vlevo a mechanicky ovládanými bubnovými brzdami. Měla páteřový rám s centrální nosnou rourou, přední kola nesená dvojicí nad sebou umístěných příčných listových per a výkyvné zadní polonápravy odpružené horním příčným listovým perem. Vpředu uložený vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHV o objemu 1256 cm³ dával výkon 25 k

(18 kW) a prostřednictvím čtyřstupňové převodovky poháněl zadní kola. Hmotnost kompletního podvozku nepřevyšovala 410 kg, elektrická soustava pracovala s napětím 6 V.



Poválečná Tatra 57 B s přezdívkou Hadimrška (1946)

Čtyřmístná dvoudveřová karoserie poněkud archaických tvarů měla rozměrnou kapotu, která se odklápěla vzhůru spolu s předními blatníky, takže umožňovala velmi dobrý přístup k poháněcímu ústrojí, palivová nádrž o objemu 35 l byla v motorovém prostoru, vzadu u dělicí stěny. Dvoje široké dveře byly postaru zavěšené vzadu, mezi předním a zadním blatníkem nechybělo tradiční stupátko, karoserie měla dřevěnou kostru s povrchovými panely z ocelového plechu. V šikmé zádi bylo odklápěcí víko zavazadlového prostoru, náhradní kolo mělo své místo uvnitř. Při rozvoru náprav 2550 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu i vzadu byla Tatra 57 B dlouhá 4000 mm, široká 1550 mm a vysoká 1520 mm. Jezdila na šestnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 5,25-16, vykazovala pohotovostní hmotnost 930 kg, dosahovala největší rychlosti 90 km/h a průměrně spotřebovala 10 l benzínu na 100 km. Robustní podvozek se světlou výškou 210 mm jí umožňoval jízdu po špatných cestách, případně i v lehkém terénu.

Podle plánu zpracovaného ředitelstvem firmy Tatra koncem roku 1945 se „sedmapadesátka“ měla coby výběhový typ vyrábět jen velmi krátce a v omezeném množství, aby vyplnila mezeru před náběhem výroby zcela nového vozu střední třídy s motorem vzadu. Ve skutečnosti ale Tatra 57 B v letech 1946 až 1948 zachraňovala situaci a její poválečná produkce překročila 4 tisíce vozů, včetně pěti stovek vojenských automobilů Tatra 57 K s otevřenou karoserií.

Ty se vyráběly už ve válečných letech 1941 až 1944 pro německý wehrmacht (však také označení T 57 K v sobě skrývalo německý výraz Kübelwagen), našly však uplatnění i v armádě poválečného Československa. Podvozek těchto automobilů se prakticky nelišil od civilního provedení „béčka“, stejně jako přední blatníky a kapota zbavená ozdobných lišt, na ni však navazovala čtyřmístná krabicovitá karoserie vybavená skládací plátěnou střechou a dvěma dvojicemi jednoduše tvarovaných dveří v plochých bocích. Náhradní kolo bylo zvenku ve svislé poloze na zádi, vlevo a vpravo od něj mohly být připevněny kanystry s palivem zvětšující akční rádius vojenského vozu. Tatra 57 K byla dlouhá 4025 mm, široká 1550 mm a s nataženou střechou vysoká 1690 mm, měla pohotovostní hmotnost 870 kg a na šestnáctipalcových kolech s pneumatikami 6,00-16 zvládala stoupání až 25 %. Mohla se pohybovat i v lehčím terénu, měla ovšem jen pohon zadních kol – skutečný terénní vůz to tedy nebyl.

Pokud se vrátíme k civilnímu sektoru, pak musíme připomenout, že poválečná Tatra 57 B byla posledním kopřivnickým automobilem určeným pro běžné motoristy a navazujícím na tradici lidových vozů této značky z dvacátých a třicátých let minulého století. Po ukončení výroby „sedmapadesátky“ se Tatra do této kategorie už nikdy nevrátila a její doménou se staly služební vozy.

Tatra 87

Za války se aerodynamická Tatra 87 se vzduchem chlazeným motorem V8 za zadní nápravou vyráběla jako velitelský vůz pro německé pozemní síly i letectvo, celkem byla k těmto účelům dodána v letech 1939 až 1942 tisícovka



Od roku 1948 sloužila Tatra 87 komunistickým mocipánům

rychlých a prostorných „osmiček“. Osmiválce T 87 byly také prvními osobními automobily smontovanými po válce v Kopřivnici – první exempláře vznikly už v květnu 1945. Jeden ze tří prvních vozů tehdy dostal sovětský generál Andrej Ivanovič Jeremenko, který velel jednotkám Rudé armády při osvobozování Ostravy a okolního regionu; rovněž dva další vozy putovaly do Sovětského svazu. Počátkem července 1945 byla na Pražském hradě předána nová Tatra 87 určená prezidentu Edvardu Benešovi, koncem srpna pak delegace automobilky cestovala do Moskvy, kde v Kremlu odevzdala další „osmičku“ určenou pro sovětského vládce Josifa Vissarionoviče Stalina. Zatímco do konce roku 1945 vznikly jen čtyři desítky automobilů Tatra 87, o rok později už to byly téměř dvě stovky a v roce 1947 bezmála pět stovek vozů.

Tatra 87 měla prostornou celokovovou karoserii, v jejíž splyvavé zádi ozdobené dvěma svislými sloupci vodorovných větracích štěrbín a nezbytnou „ploutvi“ duněl vzduchem chlazený vidlicový osmiválec OHC, který z objemu 2968 cm³ dával výkon 75 k (55 kW). „Osmička“ měla rozvor náprav 2850 mm, rozchod kol 1250 mm vpředu i vzadu, byla dlouhá 4740 mm, široká 1670 mm, vysoká 1500 mm a vykazovala pohotovostní hmotnost 1370 kg. Měla bubnové brzdy s kapalinovým ovládáním, přední kola odpružená dvojicí nad sebou umístěných příčných listových per, zadní výkyvné polonápravy byly odpruženy šikmými čtvrteliptickými listovými pery. Pod přední kapotou byla uložena dvojice náhradních kol a za nimi palivová nádrž o objemu 55 l, prostor pro zavazadla byl za zadním sedadlem, nad převodovkou. Tatra 87 dosahovala největší rychlosti kolem 150 km/h, spotřebovala 12 až 15 l benzínu na 100 km a poskytovala posádce opravdu nadprůměrné jízdní pohodlí.

V říjnu 1947 byly na pražském autosalonu vystaveny vozy Tatra 87 s nově tvarovanou zaoblenou předí, jež se pak vyráběly až do konce roku 1950. Celkem vzniklo po válce téměř 1700 automobilů Tatra 87, z nichž nepochybně nejslavnější byla stříbrná „osmička“ s otvíracím dílem střechy, s níž se komerční inženýři Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund vydali v dubnu 1947 na tři a půl roku trvající a přes 60 tisíc kilometrů dlouhé putování napříč Afrikou a Latinskou Amerikou. Už měsíc po startu musel být vůz – po nezaviněné havárii v Lybii, jež zle zaváněla sabotáží – vyměněn v egyptské Alexandrii za jiný téhož vzezření, nic to však nezměnilo na skutečnosti, že oba světoběžníci podali s vozem T 87 vskutku obdivuhodný výkon. Problém byl v tom, že jen pár týdnů po jejich návratu do vlasti se Tatra 87 přestala vyrábět, takže veškerý propagační efekt vyšel naprázdno.



Tatra 87 s novou předí v říjnu 1948 na autosalonu v Paříži

Po celá padesátá léta zůstala Tatra 87 oblíbeným dopravním prostředkem komunistických mocipánů nejen u nás, ale i v řadě spřátelených zemí, zejména v Rumunsku, Maďarsku, Bulharsku a Polsku, v menších počtech se však vyvážela také na Západ, především do Belgie, Švýcarska a Rakouska, ale i do exotických zemí – od Brazílie přes Argentinu a Jižní Afriku až po Austrálii.

Tatraplan

Poválečný plán výroby posvěcený v roce 1946 ministerstvem průmyslu počítal, že Tatra bude perspektivně vyrábět jen terénní desetitunový nákladní vůz T 111 a po ukončení produkce výběhového typu T 57 B se soustředí na nový osobní automobil střední třídy s motorem o objemu přes 1,5 l. Na papíře to vypadalo jednoduše, realita však byla poněkud jiná. Automobil s označením T 107 měl být modernizovanou verzí předválečného typu T 97 s kompaktní aerodynamickou karoserií a vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem za zadní nápravou. Čtyřválcová Tatra 97, menší sestra osmiválcové „osmičky“, se vyráběla jen krátce v letech 1938 a 1939 a tradovalo se, že doplatila na koncepční a rozměrovou blízkost s projektem KdF, pozdějším vozem Volkswagen Brouk, od něhož se odlišovala líbivějšími a aerodynamicky výhodnějšími tvary čtyřdveřové karoserie. Dokumentaci vozu T 97 prý Němci odvezli v roce 1939 do říše, kde údajně zmizela beze stopy.

Po mnoha tahanicích a výměnách lidí zodpovědných za vznik a vývoj nového osobního vozu zvítězila myšlenka, že T 107 nemá být modernější kopií T 97, ale konstrukčně jiným automobilem téže koncepce. Počátkem prosince 1946 byl dokončen první prototyp pojmenovaný podle dne v kalendáři



Jeden z prvních automobilů Tatraplan ročníku 1947



Takhle propagovala Mototechna Tatraplan v roce 1949

Ambrož, v polovině března 1947 následoval druhý prototyp jménem Josef. Na obou se projevil závažné nedostatky, zejména problematická stabilita související s nevhodným řešením zadní nápravy, a bylo zřejmé, že konstrukci vozu bude nutné přepracovat. Koncem března 1947 byl jmenován nový hlavní konstruktér – tehdy jen jednadvacetiletý Vladimír Popelář. Úkol zněl jasně: do října 1947 postavit pět nových prototypů s označením T 2-107 vhodných k vystavení a předváděcím jízdám na prvním poválečném autosalonu v Praze a na rok 1948 připravit náběh sériové výroby. Zatímco první termín se dal s vypětím všech sil stihnout, druhý byl naprosto nereálný.

Na pražském autosalonu se v říjnu 1947 skutečně představily vozy jménem Tatraplan s úhlednou zaoblenou karoserií a vzduchem chlazeným dvoulitrovým čtyřválcem v zádí, s přípravou výroby to však bylo horší. První „sériový“ tatraplan byl zhotoven 24. června 1948, do konce roku jich však v Kopřivnici v provizorních podmínkách postavili jen sedm desítek, zatímco plán předpokládal produkci 2100 automobilů. Situaci zachraňovaly další vložené série klasických vozů Tatra 57 B, zatímco vývojáři doslova za pochodu léčili četné neduhy novorozence. Skutečně sériová výroba se začala rozbíhat až v roce 1949 v počtu devět až deset automobilů denně (za celý rok jich bylo 1500), přičemž od léta 1949 se tatraplan začal i exportovat.

V roce 1950 se výroba vozů Tatraplan (s novým typovým označením T 600) vyšplhala nad hranici dvou tisíc vozů, počátkem prosince však přišla krutá rána v podobě příkazu předat produkci do AZNP Mladá Boleslav. Do jara 1951 smontovali v Kopřivnici posledních šest stovek vozů T 600 a od listopadu téhož roku se tatraplan vyráběl v mladoboleslavské továrně, kde dostal zaoblený zadní okraj víka motorového prostoru místo dřívějšího zašpičatělého. Počátky přesunuté výroby v AZNP však byly krušné a ani pokračování nebylo o nic lepší.

Vládou nařízené absurdní drama trvalo jen tři čtvrtě roku, poslední vozy Tatraplan vyjely z AZNP v červnu 1952, způsobené škody však byly nedozírné. Škodováci samozřejmě vetřelce nemilovali, kvalita vozů se prudce zhoršila a dosud úspěšně exportovaný tatraplan se stal v zahraničí prakticky neprodejným. Spolu s ním padl i projekt vozu T 201, který předpokládal montáž vzduchem chlazeného čtyřválcového dopředu a klasický pohon zadních kol. Za vším stál údajně požadavek ministerstva národní obrany, podle něhož měly mít všechny československé automobily – osobní i nákladní – z taktických důvodů motory chlazené vzduchem.

Bilance celé operace byla neradostná: z více než 6300 vozů Tatraplan vyrobených v letech 1948 až 1952 vznikla jen třetina v AZNP, zatímco ministerské plány předpokládaly produkci až 12 tisíc automobilů T 600 ročně. Tatraplan se tak paradoxně stal obětí doby a režimu, jimž ovšem horlivě sloužil. Více než třetina všech vyrobených vozů Tatraplan byla vyvezena do zahraničí. Největším odběratelem bylo Rakousko, kde firma F. M. Tarbuk prodala celkem 589 automobilů T 600, včetně posledních 154 dodaných v roce 1952 z Mladé Boleslavi. Po dvou stovkách vozů Tatraplan se prodalo i ve Spolkové republice Německo, Švédsku, Belgii, Švýcarsku a Kanadě, další

putovaly do Maďarska, Sovětského svazu a Číny. Zmínku si zaslouží i 45 vozů Tatraplan vyvezených do Egypta a tři desítky dalších exportované do Maroka.

Tatraplan měl celokovovou čtyřdveřovou karoserii pontonového tvaru se zaoblenou přídílí a typickou splývavou zádí, v níž byla – na rozdíl od „osmičky“ – dvě malá okénka, jež umožňovala alespoň jakýsi výhled za vůz. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena: přední na dvojici nad sebou umístěných příčných listových per, zadní na kyvadlových úhlových polonápravách odpružených příčnými zkrutnými tyčemi. Brzdy byly bubnové s kapalinovým ovládáním, vůz jezdil na šestnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 6,00-16. Náhradní kolo (u některých vozů dvě) bylo šikmo pod přední kapotou, za ním měla své místo palivová nádrž o objemu 56 l. Zavazadla se ukládala za zadní sedadlo, do prostoru 0,27 m³.

Podélně za zadní nápravou uložený vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHV dával z objemu 1952 cm³ výkon 52 k (38 kW) a byl doplněn chladičem oleje umístěným v přídi vozu. Do poloviny roku 1949 měl čtyřválec nahoře vodorovně uložený větrák chlazení a jen jeden karburátor, počínaje vozem s výrobním číslem 854 byl větrák přemístěn do svislé polohy a motor byl osazen dvěma karburátory. Směrem kupředu na motor navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací 2. až 4. převodového stupně ovládaná řadicí pákou pod volantem. Do některých zemí, zejména do Rakouska a Švýcarska, se na přání montoval „kratší“ stálý převod v rozvodovce, který usnadňoval provoz v horských oblastech. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V. Při rozvoru náprav 2700 mm a rozchodu kol 1300 mm vpředu i vzadu byl tatraplan dlouhý 4540 mm, široký 1670 mm a vysoký 1520 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1200 kg, užitečná hmotnost měla hodnotu 405 kg. Z celkové hmotnosti 1605 kg připadalo 689 kg na přední a 916 kg na zadní nápravu v poměru 43 : 57. Vůz dosahoval největší rychlosti 130 km/h, jako trvalou rychlost však výrobce doporučoval nanejvýš 110 km/h. Spotřeba paliva se pohybovala v rozmezí 10 až 12 l na 100 km.

Počátkem padesátých let zamontovali v Kopřivnici do několika desítek automobilů Tatraplan osmiválcové motory V8 typu T 603 A o objemu 2545 cm³ a výkonu 75 k (55 kW), v roce 1953 se objevil i vůz Tatraplan Diesel s dvoulitrovým plochým čtyřválcem přestavěným ze zážehového na vznětový. Do sériové výroby se ovšem tyto vozy nikdy nedostaly.

Kabriolet a kupé

V roce 1949 vznikly dvě zajímavé karosářské varianty vozu Tatraplan, z nichž každá měla své zvláštní poslání. Ve znárodněné někdejší karosárně Sodomka ve Vysokém Mýtě se zrodil elegantní čtyřmístný dvoudveřový kabriolet T 600 tvarově odlišný od původního vozu, zatímco v Kopřivnici postavili čtyřmístné dvoudveřové kupé T 601 s hliníkovou karoserií, jež navazovala na linie základního čtyřdveřového provedení, lišila se však nově tvarovanou zadní partií.



Kabriolet Tatra 600 na pražské výstavě darů pro Stalina



I s nataženou střechou působil kabriolet úhledným dojmem

V době vzniku otevřeného vozu Tatraplan ještě vysokomýtskou karosárnu vedl syn zakladatele Josef Sodomka mladší (1904–1965), který se spolu s týmem zkušených karosářů snažil navzdory novým poměrům navázat na někdejší úspěchy z meziválečného období. Tentokrát už nešlo jen o to, obléknout továrnu dodaný podvozek – tatraplan měl samonosnou

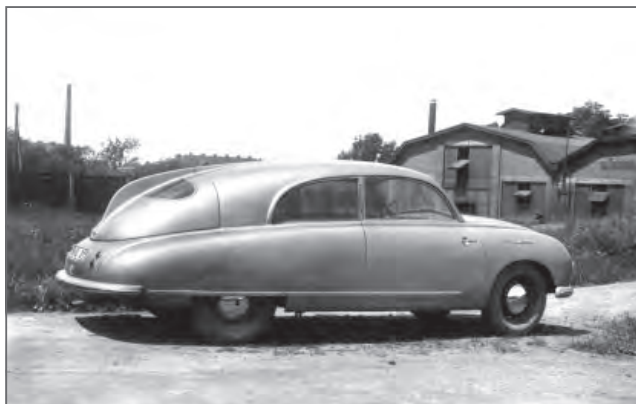
karoserii, a tak bylo třeba na jeho podlahové plošině s rozvorem 2700 mm zkonstruovat zcela novou karoserii. Podařilo se, kabriolet byl postaven na přelomu let 1948 a 1949 za pouhé dva měsíce, přičemž všechny karosářské díly byly tvarovány ručně, a v březnu 1949 sklídl zasloužené uznání na autosalonu v Ženevě. Radost z příznivých reakcí odborníků i publika kalilo jen vědomí, že v nových poměrech nebylo možné pomýšlet ani na individuální kusovou výrobu. Josef Sodomka se sice snažil vůz a schopnosti vysokomýtské karosárny propagovat na jaře 1949 při setkáních s předsedou vlády Antonínem Zápotockým, ministrem informací Václavem Kopeckým a dalšími vládními činiteli, nic pozitivního z toho však nevzešlo.

Otevřený vůz s pontonovou karoserií měl prodloužený přední i zadní převis karoserie a jeho celková délka lehce překonala pětimetrovou hranici. Byl dlouhý 5010 mm, široký 1860 mm a s nataženou střechou vysoký 1540 mm. Přední okno kabri-

oletu bylo třídílné, se širokou střední částí doplněnou po obou stranách zaoblenými rohovými díly. Specifická byla i palubní deska, vůz dostal nově tvarovaný volant se dvěma příčkami a kůží čalouněná komfortní sedadla. Boční okna byla bezrámová, textilní střecha se skládala do prohlubně za zadním sedadlem, takže nerušila linie otevřeného vozu. Víko motorového prostoru se otvíralo z vnitřku vozu – pákou umístěnou vlevo u zadního sedadla. Údaje o zamontovaném motoru se v závislosti na pramenech liší, podle jedněch poháněl kabriolet standardní čtyřválec o výkonu 52 k (38 kW), podle jiných měl mít motor ve sportovní úpravě naladěný na 70 k (51 kW). Na podzim 1949 prošel kabriolet řadou menších úprav a zdokonalení, výbava byla doplněna o radiopřijímač Tesla, popelníky a další prvky. Otevřený elegant byl totiž vybrán jako jeden z darů, které měl k prosincovým sedmdesátým narozeninám dostat sovětský vůdce Josif Vissarionovič Stalin. Vůz spolu s dalšími dary do Moskvy odcestoval, traduje se však, že se v něm kníratý generalissimus nikdy nesvezl. Po Stalinově smrti na jaře 1953 byl otevřený tatraplan na čas umístěn v pamětní expozici, která ovšem o pár let později nepřežila tání destalinizace. Ve druhé polovině padesátých let se kabriolet stal služebním vozem jedné z moskevských klinik – krémovou barvou laku totiž soudruhům pověřeným příslušným rozhodnutím připomínal sanitku. V následujících letech vůz prošel rukama několika soukromých majitelů a poslední z nich, jistý Ing. Gradov, přistoupil v roce 1976 na jeho výměnu za mírně ojetou Tatru 603. Unikát poznamenaný dopravní nehodou a zubem času se tak vrátil do Kopřivnice, kde se jej postupně snažili přiblížit původnímu stavu. Zcela se to nepovedlo, ale přežil a vypadá vcelku dobře.



Dvoudveřový Tatraplan T 601 Monte Carlo z roku 1949



Původní tvar zádě hliníkové karoserie kupé Monte Carlo



Nově upravená zád' vozu Monte Carlo s motorem V8

Pro start v Rallye Monte Carlo postavili v Kopřivnici v roce 1949 čtyřmístné kupé T 601, tedy dvoudveřový tatraplan s odlehčenou hliníkovou karoserií se specificky tvarovanou zádi. Vůz se slavné rallye nikdy nezúčastnil, pojmenování Monte Carlo mu však zůstalo. Výrazněji zaoblená záď kupé byla opatřena většími okénky než u sériového vozu, svislé otvory pro přívod vzduchu do motorového prostoru byly tentokrát za zadními bočními okny a jejich šířka se dala nastavovat. Vůz s pohotovostní hmotností sníženou k hranici 1100 kg jezdil zpočátku se čtyřválcovým motorem, jehož objem a výkon byly postupně zvyšovány, v roce 1953 pak dostal osmiválec 2545 cm³ naladěný na 95 k (70 kW), s nímž dosahoval rychlosti přes 160 km/h. Při rekordních jízdách na podzim 1953 byl do kupé zamontován motor V8 ve sportovní úpravě o výkonu 120 k (88 kW), s nímž mu naměřili největší rychlost 176,7 km/h. Kupé vybavené motorem V8 mělo na zádi pod okénky dvě svisle orientované obdélníkové mřížky, jež kryly výdechy vzduchu vycházejícího z motorového prostoru. V této podobě se Tatraplan Monte Carlo dodnes dochoval v kopřivnickém muzeu.

Tatra 603

Od roku 1951 nesměla Tatra podle vládního nařízení vyvíjet nové osobní automobily, měla se soustředit pouze na nákladní a terénní vozy určené především pro armádu. S tím se část pracovníků konstrukce a vývoje nehodlala smířit, a tak už od léta 1952 tajně připravovali projekt nového automobilu s osmiválcovým motorem v zádi. V Kopřivnici by se to nejspíš nepodařilo utajit, a tak se centrem dění stala konstrukční kancelář Tatry v Praze na Smíchově, kterou tehdy vedl Vladimír Popelář (1915–1997), jenž o pět let dříve nesl zodpovědnost za vznik vozu Tatraplan. Z Kopřivnice dojížděl na konzultace šéf vývoje Ing. Julius Mackerle (1909–1988) a hrstka dalších zasvěcených. Podle vzpomínek pamětníků byly na rýsovacích prknech smíchovské kanceláře připraveny výkresy třínápravových trolejbusů Tatra T 400, jimiž se rozkreslené plány budoucího osobního vozu překrývaly vždy, když se blížil nějaký neznámý nebo podezřelý návštěvník. Od počátku bylo jasné, že základem vozu bude vzduchem chlazený osmiválcový motor V8 s rozvodem OHV, jehož koncepci navrhl Ing. Mackerle a konstrukci vedl Jiří Klos. Také na umístění motoru za zadní nápravou se všichni shodli. Osmiválec vyvinutý koncem čtyřicátých let, jenž se mezi-

tím osvědčil v závodních a sportovních vozech, nesl typové označení T 603 a to nakonec převzal i nový automobil, jehož základní tvarové řešení navrhl průmyslový výtvarník František Kardaš (1908–1986). Zajímavostí je, že v utajení připravovaný vůz nesl označení Valuta, protože hlavním argumentem pro jeho zavedení do výroby měl být lukrativní export na západní trhy.

Nakonec bylo všechno jinak, díky lobbování na několika ministerstvech i na předsednictvu vlády se v roce 1953 začaly lámat ledy a v lednu 1954 dostala Tatra oficiálně za úkol vyvinout velký služební vůz. Zadáání bylo sice na hony vzdáleno do té doby připravovanému projektu, Ing. Mackerle ale dokázal činovníky přesvědčit, že budoucí „šestsettrojka“ je právě tím, co potřebují. Pravda, navrhovaný vůz museli rozšířit a prodloužit, takže ztratil původní sportovní vzhled, byl však uvnitř prostornější a komfortnější.



První prototyp automobilu Tatra 603 vyjel v létě 1955



Záď prvního prototypu T 603 ještě neměla definitivní tvar