

J A N T U Č E K

# AUTA V ČESKOSLOVENSKU



1945 – 1990

O s o b n í v o z y  
tuzemské i z dovozu



J A N T U Č E K

# AUTA V ČESKOSLOVENSKU

1945 – 1990

Osobní vozy tuzemské i z dovozu

Grada Publishing

Jan Tuček

# Auta v Československu 1945–1990

## Osobní vozy tuzemské i z dovozu

Vydala Grada Publishing, a. s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 234 264 401  
jako svou 9125. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková  
Jazyková korektura Pavlína Zelníčková  
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek  
Počet stran 272

První vydání, Praha 2024  
Vytiskla D.R.J. TISKÁRNA RESL, s. r. o., Náchod

© Grada Publishing, a. s., 2024  
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2024

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

*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.*

ISBN 978-80-271-7110-1 (ePub)  
ISBN 978-80-271-7109-5 (pdf)  
ISBN 978-80-247-5966-1 (print)

# OBSAH

PÁR VĚT NA ÚVOD .....	6
<b>Léta pozvolného vzestupu (1945–1960) .....</b>	<b>11</b>
AUTA TUZEMSKÉ VÝROBY (1945–1960)	
Od dvou k osmi válcům .....	15
AUTA Z VÝCHODU (1945–1960)	
Soudružská výpomoc .....	43
AUTA ZE ZÁPADU (1945–1960)	
Západ v Mototechně .....	55
<b>Od pořadníků k omezenému trhu (1961–1975) .....</b>	<b>65</b>
AUTA TUZEMSKÉ VÝROBY (1961–1975)	
Soužití tří koncepcí .....	72
AUTA Z VÝCHODU (1961–1975)	
Pro každého něco .....	105
AUTA ZE ZÁPADU (1961–1975)	
Fiat proti zbytku světa .....	145
<b>Centrálně řízený blahobyt (1975–1990) .....</b>	<b>183</b>
AUTA TUZEMSKÉ VÝROBY (1976–1990)	
Od motoru vzadu k Favoritu .....	187
AUTA Z VÝCHODU (1976–1990)	
Změna je život .....	211
AUTA ZE ZÁPADU (1976–1990)	
Pestrá paleta .....	241
PÁR SLOV NA ZÁVĚR .....	269
Použité prameny .....	270
Poděkování .....	270
Rejstřík automobilů .....	271

# Pár vět na úvod

Pětačtyřicet let poválečného rozvoje našeho automobilismu představuje pestrou mozaiku nadějí, úspěchů i trpkých zklamání. Mezi zeměmi východního bloku bylo Československo výjimečné dlouhou a bohatou tradicí vlastní výroby automobilů, ale také šíří a množstvím jejich dovozu. Nejen ze spřátelených východních zemí, ale také ze Západu.



Česká klasika z roku 1963: Škoda Felicia Super, Octavia a Octavia Combi

# Auta tuzemské výroby

Připomeňme, že záhy po válce u nás začalo fungovat centrální plánování a řízení průmyslu. Výroba automobilů tak podléhala více nebo méně kompetentním rozhodnutím ministerských úředníků. Na přelomu čtyřicátých a padesátých let na to doplatil malý vůz Minor s dvouválcovým motorem a předním pohonem původně vyvinutý pod značkou Jawa, ale násilně převedený do dvou leteckých továren, kde jeho nadějný příběh v tichosti skončil.

Znárodněná mladoboleslavská automobilka AZNP se až deset let po skončení války, na podzim 1955, dostala k tomu, aby zahájila výrobu prvního osobního vozu určeného pro soukromé motoristy.

Škoda 440, navazující konstrukcí podvozku i poháněcího ústrojí na tradici předválečného typu Popular, byla prezentována jako „mezitýp lidového vozu“, ve skutečnosti se ale s nevelkými úpravami vyráběla téměř devět let a v provedení kombi ještě o sedm roků déle.

Až na jaře 1964 přišla do výroby Škoda 1000 MB se samonosnou karoserií a motorem za zadní nápravou, konstruovaná pro velkosériovou výrobu. Pro ni byl určen nově vybudovaný výrobní závod s roční kapacitou přes 100 tisíc automobilů, který se v té době mohl směle poměřovat se západoevropskou konkurencí.

„Emběčko“ odstartovalo novou etapu rozvoje individuálního motorismu v naší zemi a zdálo se, že je vše na dobré

cestě k tomu, aby se československý automobilový průmysl vyvíjel na evropskou úroveň. V poněkud uvolněné atmosféře druhé poloviny šedesátých let vznikly v Mladé Boleslavi projekty moderně řešených vozů Š 720 a Š 740 klasické koncepce s motorem vpředu, zůstaly však jen ve stadiu prototypů.

Invaze sovětských vojsk v srpnu 1968 a následná politická normalizace, tedy utužení totalitního režimu, nepřály novotám a kreativě. V létě 1969 ještě podle původních plánů následovala modernizace „emběčka“ do podoby vozů Škoda 100 a 110, pak však nastalo dlouhé období zklamání nadějí.

Po celá sedmdesátá léta byla mladoboleslavská automobilka tlačena do politicky a ideologicky motivovaných projektů společné výroby automobilů s východoněmeckými továrnami, z nichž nikdy nic – kromě pár desítek prototypů – nevzešlo. Mladoboleslavští v nouzi nejvyšší uskutečnili další modernizaci „emběčka“ a v září 1976 představili automobily řady Škoda 105/120.

Prokletí vzadu umístěného motoru provázelo značku Škoda až do konce osmdesátých let. V září 1987 byl sice představen moderně řešený model Favorit s motorem vpředu napříč, pohonem předních kol a zdařile stříženou karoserií z italského studia Bertone, ještě déle než rok však tahouny výrobního programu zůstaly škodovky s motorem v zádi.

# Auta z Východu

Na jaře 1954 začala Mototechna ve velmi omezeném množství prodávat soukromým zákazníkům první osobní vozy z dovozu, východoněmecké automobily IFA F 9 s dvoudobým tříválcem, předním pohonem a poněkud archaicky vyhlížející karoserií obličejových tvarů. O více než rok později následovala robustní a prostorná sovětská Poběda M 20 klasické koncepce. Německá demokratická republika a Sovětský svaz pak zůstaly až do konce šedesátých let naprosto dominantními dodavateli osobních automobilů východní proveniencí.

Od roku 1956 se k nám dovážely velmi oblíbené sedany Wartburg 900 s prostornou čtyřdveřovou karoserií a předními koly poháněnými dvoudobým tříválcovým motorem, ze SSSR přicházely od konce padesátých let čtyřmetrové se-

dany Moskvíč 407 a velké vozy Volga M 21, z nichž se jen nevelké množství dostalo do rukou soukromníků. Jen epizodou byl v sezóně 1960 dovoz polských vozů Warszawa 201, což byla licenční Poběda M 20.

Novinkou první poloviny šedesátých let byl východoněmecký lidový vůz Trabant s karoserií z duroplastu, vzduchem chlazeným dvoudobým dvouválcem a předním pohonem. Na příští dvě desetiletí se stal nejdostupnějším vozem na našem trhu a navzdory úsměškům majitelů honosnějších vozidel si získal velice početnou množinu příznivců, kteří na něj nedali dopustit.

Novou hvězdou východoněmeckého původu se stal v roce 1966 nově tvarovaný sedan Wartburg 353, který se záhy objevil i v provedení Tourist s prostornou pětidveřovou



karoserií kombi. V prakticky stejné podobě se tyto automobily dovážely a úspěšně prodávaly až do poloviny osmdesátých let, kdy byl z ekologických důvodů dovoz dvoutaktů ukončen.

V roce 1969 přišly do Mototechny první licenční vozy Polští Fiat 125 P, pohodlné sedany klasické koncepce. Od původní italské „stopětadvacítky“ se sice lišily starším typem motoru a palubní deskou z vozů minulé generace, v tuzemsku však představovaly solidní nabídku střední třídy.

Skutečné zeměřesení nastalo v létě roku 1971, kdy se rozběhl prodej nových sovětských vozů VAZ 2101 alias Žiguli, později označovaných jako Lada 1200. Licenční obměna italského sedanu Fiat 124 se u nás stala hitem a masovým dovozem změnila situaci na trhu. V letech 1972 a 1973 se v Československu událo cosi v zemích východního bloku nevídaného: nabídka osobních automobilů o poznání převýšila poptávku. Pravda, jen pokud šlo o množství, nikoliv sortimentem. Zatímco škodovky s motorem vzadu se hromadily ve skladech, po módních „žigulících“ se v Mototechně jen zaprášilo.

V sezóně 1972 nabídku Mototechny rozšířila rumunská Dacia 1300, elegantní sedan s předním pohonem, jehož licenčním vzorem byl francouzský vůz Renault 12. Od podzimu 1974 byla k mání i jugoslávská Zastava 1100 s motorem vpředu napříč, pohonem předních kol a pětidveřovou karoserií. Jejím vzorem byl italský Fiat 128, na rozdíl od něj však měla nahoru vyklápěcí dveře v šikmé zádi a dala se koupit za koruny, a ne za tuzexové bony.

Módním zbožím se stal od podzimu 1977 prodávaný licenční Polský Fiat 126 P, sympatický třímetrový vozík se vzduchem chlazeným dvouválcem v zádi. Jen výjimečně si soukromníci mohli pořídit třídveřové terénní kombi Lada Niva s pohonem čtyř kol, dovážené v omezených počtech od roku 1980.

V sezóně 1982 začala éra modernizovaných vozů Lada klasické koncepce s hranatější karoserií, první přišly sedany typu 2105, v letech 1985 a 1986 následoval luxusně pojatý sedan 2107 s nápadně honosnou maskou a nové kombi typu 2104. V té době už byly automobily Lada silně nedostatkovým zbožím, jejich dovozy byly výrazně omezeny a na záznamy vedoucí k jejich koupi se v Mototechně stály dlouhé fronty.

Na jaře 1987 se dočkali ti, kdo už řadu let na brněnském veletrhu se zájmem obhlíželi rumunský Olcit Club, licenční třídveřový citroën se vzduchem chlazeným čtyřválcem a předním pohonem. Ve velkém dovážený Olcit Club se stal jedním z průvodců odcházení reálného socialismu ve východní Evropě.

Rok před listopadem 1989 se na našem trhu objevil i sovětský konkurent Škody Favorit, Lada Samara s motorem vpředu napříč, předním pohonem a třídveřovou karoserií hatchback. Až po revolučních událostech z podzimu 1989 přišly do Mototechny první vozy Moskvič 2141 s pohonem předních kol a pětidveřovou karoserií se šikmou zádi podle francouzského vzoru.

## Auta ze Západu

V roce 1955 přišlo do Mototechny prvních šest desítek malých francouzských vozů Renault 4 CV se zaoblenou čtyřdveřovou karoserií a čtyřválcem za zadní nápravou. Byly to první automobily západní proveniencí prodávané po roce 1948 v Československu.

Dovoz malých renaultů pokračoval i v dalších letech, od roku 1957 v téže kategorii přibyl italský Fiat 600 s dvoudveřovou karoserií a ještě menším čtyřválcem v zádi. Turínská „šestistovka“ a její v roce 1960 omlazená verze 600 D se do Československa ve značných počtech dovážely až do roku 1970. Prodávaly se v Mototechně i v Tuzexu, jejich celkový počet překročil 17 tisíc kusů, takže jim patřil titul nejrozšířenějšího západního vozu u nás.

V sezóně 1957 obohatil nabídku vozů prodávaných v Mototechně na poukaz francouzský sedan klasické koncepce Simca Aronde, první z dlouhé řady automobilů této značky,

s nimiž jsme se mohli potkávat na našich silnicích. V létě 1960 po něm převzala štafetu modernizovaná Simca Elysée.

Koncem padesátých let se u nás objevily i dva typy klasicky stavěných vozů britské produkce: skromný dvoudveřový Ford Anglia a komfortní čtyřdveřový Hillman Minx III s jedenapůllitrovým motorem. Ten byl postupně dovážen ve třech vývojových verzích.

V šedesátých letech byl nadále „jedničkou“ Fiat 600 D, v roce 1963 přišly dvě novinky z kategorie rodinných automobilů. Francouzský Renault 8 měl čtyřdveřovou karoserií a čtyřválcový motor v zádi, britský Ford Cortina měl čtyřválec vpředu a pohon zadní nápravy. V Mototechně se prodával na pořadník ve standardním dvoudveřovém provedení, v Tuzexu byla k mání čtyřdveřová verze De Luxe.

V polovině šedesátých let začal Tuzex prodávat většího sourozence „šestistovky“, pohledný Fiat 850 s motorem



v zádi, zákazníci Tuzexu si na něj museli počkat ještě další čtyři roky. Elegantní francouzský sedan klasické koncepce Simca 1300 debutoval v letech 1965 a 1966 v Tuzexu i v Mototechně, později následovaly modely Simca 1301 a 1501 s prodlouženou zádí. Tuzexovou specialitou se stal od roku 1966 módní Renault 16 s předním pohonem a pětidveřovou karoserií s typickou šikmou zádí.

Pouze za bony byl od jara 1968 k mání i Fiat 125, rychlý sedan klasické koncepce s výkonným motorem. V Mototechně i v Tuzexu se v téže době objevily vozy Ford Cortina 1300 druhé generace.

Už od první poloviny šedesátých let dovážel Tuzex na individuální objednávky švédské automobily Saab 96 s aerodynamickou karoserií a dvoudobým tříválcem pohánějícím přední kola. Od léta 1968 se Saab 96 vyráběl pouze s motorem V4 značky Ford a v této podobě se také počátkem roku 1969 dostal i do Mototechny.

Prvním japonským automobilem oficiálně dovezeným do Československa se stala v roce 1970 Toyota Corona 1500, sedan klasické koncepce a osobitých tvarů. Šlo o jednorázový dovoz čtyř stovek vozů pro Mototechnu.

Miláčkem dam se stal v sezóně 1970 třímetrový Fiat 500 se vzduchem chlazeným dvouválcem v zádi a otvíracím dílem střechy, jenž byl v Mototechně k mání ve standardním provedení a v Tuzexu v luxusnější verzi L.

V první polovině sedmdesátých let si u nás získaly mimořádnou popularitu dvě hvězdy z Turína s motorem vpředu napříč a předním pohonem. Nejprve Fiat 128, který Tuzex nabízel až v sedmi provedeních, včetně sportovně střížených kupé, po něm kompaktní Fiat 127, jenž byl v omezené míře k mání i v Mototechně.

Převážně v Mototechně se od roku 1970 prodával Renault 6, na první pohled zmenšenina „šestnáctky“ s předním pohonem a pátými dveřmi v zádi. Téměř zapomenutou tuzexovou epizodou z let 1971 a 1972 byly dvě stovky vozů Citroën GS se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem, aerodynamickou karoserií a hydro-pneumatickým pérováním.

V Tuzexu i v Mototechně se od počátku sedmdesátých let prodával komfortní sedan klasické koncepce Chrysler 180, výrobek automobilky Simca, mezitím přejmenované na Chrysler France. Cenově nad ním byl jen švédský sedan Saab 99 s předním pohonem.

V polovině sedmdesátých let u nás reprezentovaly značku s kosočtvercem dvě novinky, samozřejmě s předním pohonem: malý Renault 5 a sportovně střížené kupé Renault 15. V roce 1976 k nám přišly první vozy Simca 1307 s předním pohonem a pětidveřovou karoserií, z nichž se jen pár desítek dostalo do Mototechny. Naopak poněkud boubelatý britský Austin Allegro s pohonem předních kol a hydro-pneumatickým pérováním se v téže době prodával převážně za koruny.

Po roce 1980 byly automobily západního původu téměř zcela záležitostí Tuzexu. Modrý ovál u nás od roku 1982 reprezentoval třídveřový Ford Escort s předním pohonem, rok po něm následoval pětidveřový vůz střední třídy Ford Sierra klasické koncepce. Kosočtverec zabodoval čtyřmetrovním sedanem Renault 9 s předními poháněnými koly, kterých k nám v letech 1982 až 1984 přišlo přes 1300.

Novou „jedničkou“ z Turína se od roku 1983 stal kompaktní Fiat Uno, nástupce oblíbené „stosedmadvacítky“. Událostí sezóny 1987 byl Peugeot 309 GLD s pětidveřovou karoserií a vpředu napříč uloženým a přední kola pohánějícím naftovým motorem. Byl to první osobní diesel oficiálně dovážený do Československa a také první vůz se lvem ve znaku na našem trhu, ovšem jen tuzexovém.

Na jaře 1989 přišly do Mototechny 3 tisíce korejských sedanů Daewoo Racer, což byla licenční obměna německého vozu Opel Kadett vybavená japonským motorem Isuzu. Vláda se tehdy snažila vylepšit image režimu, ale zvonění klíči už bylo za dveřmi.

Z předchozích řádků je alespoň částečně zřejmé, co můžete čekat na následujících stránkách této knihy.

Příjemnou četbu vám přeje

*Jan Tuček*



# Léta pozvolného vzestupu (1945–1960)

Poválečné počátky motorismu v Československu provázal nedostatek všeho. Od automobilů přes pneumatiky až po benzin. V roce 1946 v Mladé Boleslavi ze zbylých dílů smontovali posledních 250 malých vozů Popular 995 Liduška a na povolenky ministerstva dopravy je rozprodávali za 39 000 Kčs, ale bez pneumatik. Ty si zájemci museli opatřit sami.



V létě 1960 vystavovala Mototechna vozidla na pražském Karlově náměstí

Nová Škoda 1101 zvaná Tudor, prezentovaná ale také jako Popular OHV model 1946, byla bez pneumatik k máni za 67 700 Kčs. Výběhová Tatra 57 B stála i s pneumatikami 69 000 Kčs, pneumatikami opatřené limuzínky Aero 30 z poslední výběhové série se prodávaly za 67 000 Kčs.

Vysloužilé vojenské terénní vozy Jeep, tedy Ford a Willys MB z akce UNRRA (Správa Spojených národů pro pomoc a obnovu), jejichž repase probíhaly v Brně a Plzni, byly na povolenku k máni za 35 000 Kčs.

Na podzim 1946 zahájila činnost nově vytvořená Ústřední prodejna motorových vozidel, označovaná zkratkou ÚP 20, jež převzala distribuci všech automobilů a motocyklů tuzemské výroby. Na jaře 1947 ÚP 20 v inzerátech nabízela automobily Aero Minor, Škoda 1101 a Tatra 57 B, ale bez uvádění cen.

Podle informací časopisu Auto bylo v roce 1947 v Československu prodáno celkem 3236 osobních automobilů, z nichž 1173 bylo značky Tatra, 1082 Škoda, 550 Aero (zřejmě Aero Minor) a 33 Praga. Patrně tedy byly necelé čtyři stovky vozů dovezeny ze zahraničí, jaké a odkud však nevíme. Je pravděpodobné, že část z nich pocházela ze zámoří.

Od 18. do 28. října 1947 se na výstavišti v Praze-Holešovicích uskutečnil první poválečný autosalon, jehož hvězdou se stal kopřivnický model Tatrapiplan s aerodynamickou karoserií a vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem v zádi. Nikoho z vystavovatelů a návštěvníků by tehdy zřejmě nenapadlo, že je tento autosalon na příštích čtyřiačtyřicet let poslední.

V únoru 1948 převzala moc v Československu komunistická strana vedená Klementem Gottwaldem. Ten byl také po abdikaci dr. Edvarda Beneše zvolen 14. června 1948 prezidentem republiky. Změna režimu byla dokonána.

Od ledna 1949 zahájil činnost nový národní podnik Mototechna, do něhož byla včleněna již zmíněná prodejna ÚP 20. Mototechna byla pověřena obchodem s motorovými vozidly, jízdními koly a zpočátku i dalšími strojírenskými výrobky, včetně loveckých zbraní. Postupně prošla několika reorganizacemi, ale v oboru motorových vozidel prodávaných za tuzemskou měnu si dlouhá léta udržovala monopolní postavení.

V pondělí 1. června 1953 byla v Československu provedena měnová reforma, která znehodnotila úspory obyvatelstva v poměru 50 : 1. Došlo také k propadnutí vázaných vkladů a zrušení platnosti všech státních dluhopisů. V podstatě šlo o maskovaný státní bankrot.

V roce 1954 Mototechna prodala přes 4 tisíce osobních vozů, soukromým zájemcům ovšem pouze 325 aut na po-

**SLUŽBA MOTORISTŮM**  
zásada, kterou se řídí  
Ústřední prodejna motorových vozidel. Všechny 22  
prodejen a expositur,  
144 obchodních jednatelů a  
183 opraven a servisních  
stanic ÚP 20 chce Vám  
**V NOVÉM ROCE 1948  
SLOUŽITI JEŠTĚ LÉPE**

**ÚP 20** ÚSTŘEDNÍ PRODEJNA MOTOROVÝCH VOZIDEL  
ŘEDITELSTVÍ PRAHA XVI, KARTOUZSKÁ 200 • T. 41929

### Reklama Ústřední prodejny motorových vozidel ÚP 20 z prosince 1947

volenky ministerstva dopravy. Mezi nimi byly i první automobily z dovozu, stovka východoněmeckých vozů IFA F 9 s dvoudobým tříválcem a pohonem předních kol.

Událostí podzimu 1955 bylo zahájení výroby a omezeného prodeje automobilů Škoda 440, známých pod pojmenováním Spartak. Podle rozhodnutí vlády z 26. května 1955 museli zájemci o koupi vozu nejprve získat potvrzenku od příslušných orgánů, tedy odborových svazů a zemědělských a zdravotnických odborů krajských národních výborů. Složením celé kupní ceny vozu do 30. září 1955 na zvláštní vkladní



knížku potom držitelé potvrzenek získali pořadí dodávky automobilu. Cenu vozu vláda stanovila na 27 450 Kčs.

Koncem roku 1955 přišly do Mototechny i první automobily západní provenience, malé francouzské vozy Renault 4 CV se čtyřválcem v zádi. Na opačném okraji nabídky se objevily velké sovětské automobily klasické koncepce Poběda M 20. Značnou oblibu si získal východoněmecký Wartburg s prostornou čtyřdveřovou karoserií, dvoudobým tříválcem a pohonem předních kol, dovážený od druhé poloviny roku 1956. V téže době nabídku Mototechny rozšířila Škoda 1201 STW, velké kombi s klasickým páteřovým rámem.

V polovině prosince 1956 vydalo ministerstvo dopravy novou směrnici o prodeji osobních vozů soukromým spotřebitelům. Podmínkou pro přidělení potvrzenky k nákupu

automobilu bylo složení částky 20 000 Kčs na záručitelnou nebo výherní vkladní knížku České nebo Slovenské státní spořitelny a souhlas žadatele se zřízením předkupního práva k vozidlu na dobu dvou let ve prospěch Mototechny za odhadní cenu. Vydané potvrzenky byly číslovány a jejich čísla určovala pořadí dodávky. Po výzvě Mototechny k převzetí vozidla kupující dopltil ve státní spořitelně zbytek kupní ceny. Pokud se spotřebitel bez udání důvodu nedostavil k převzetí vozidla do dvou týdnů od odeslání výzvy, byla mu potvrzenka zrušena. Pokud odmítl automobil ze závažných příčin převzít, byl s ním sepsán protokol a pořadí mu bylo zachováno.

V roce 1957 začala Mototechna prodávat omezené množství francouzských sedanů klasické koncepce Simca Aronde

ÚSPĚCH BUDOATELSKÉHO ÚSILÍ – VOLNÝ PRODEJ VŠECH MOTOROVÝCH VOZIDEL

Lidový vůz

Aero MINOR

Po zdolání denních úkolů dopraví vás k zasloužené rekreaci v přírodě

**Mototechna**

NÁRODNÍ PODNIK – PRAHA XVI, KARTOUZSKÁ 200

Poněkud úsměvná reklama Mototechny na vůz Aero Minor z roku 1949

a také malé italské vozy Fiat 600. Novinkou podzimu 1957 byl kompaktní britský vůz klasické koncepce Ford Anglia.

Z tuzemské výroby přišel na trh vedle vozů Škoda 440 také menší počet výkonnějších automobilů Škoda 445. Z Německé demokratické republiky se už od jara 1957 dovážela třídvéřová kombi P 70 Zwickau s dvoudobým dvouválcem, předním pohonem a povrchovými panely karoserie z duroplastu. V sezóně 1958 se tyto vozy u nás objevily i jako dvoudvéřové limuzínky.

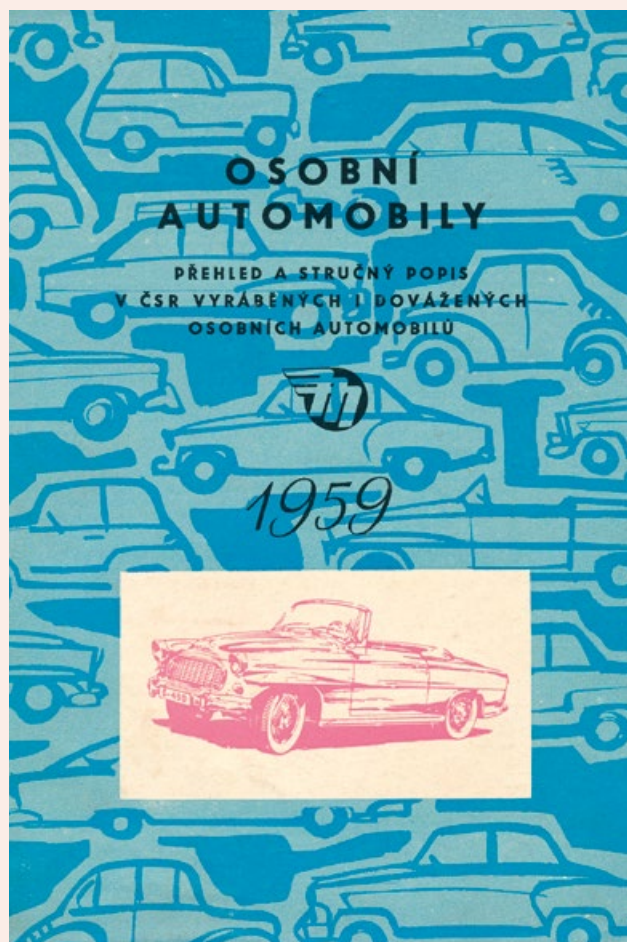
Ve druhé polovině dubna 1958 vláda rozhodla o způsobu prodeje automobilů Tatra 603 a Volga M 21 soukromým zájemcům. Cena Tatra 603 se šestimístnou aerodynamickou karoserií a vzduchem chlazeným motorem V8 za zadní nápravou byla stanovena na 98 000 Kčs, prostorný sedan Volga M 21 klasické koncepce vybavený rádiem stál 55 000 Kčs, bez rádia o dva tisíce méně. Pro tyto vozy byly v krajských pobočkách Mototechny zřízeny zvláštní pořadníky. Od jara 1959 byly vozy Tatra 603 a Volga M 21 převedeny na tzv.

volný trh, tedy bez nutnosti shánět potvrzenku, spolu s nimi tam byly zařazeny i automobily Škoda Felicia a Octavia Super. I tento trh však měl svůj systém záznamů a vozy nebyly k mání bez čekání. Na potvrzenky se od jara 1959 začal prodávat sovětský sedan Moskvič 407 klasické koncepce.

V září 1959 se v Brně uskutečnil první ročník mezinárodního strojírenského veletrhu, jenž měl i automobilovou část, která v následujících letech fanouškům alespoň částečně suplovala autosalon. Koncem roku 1959 byla na tzv. volný trh uvedena britská novinka, solidní sedan střední třídy Hillman Minx klasické koncepce s jedenapůllitrovým čtyřválcem.

V létě 1960, v době konání II. celostátní spartakiády, uspořádala Mototechna na pražském Karlově náměstí pod širým nebem výstavu automobilů a motocyklů. Zájemci se tam jen hrnuli, ke koupi však nebylo nic. Brzy poté začala Mototechna na potvrzenky prodávat francouzský sedan Simca P 60 Elysée, jenž nahradil dříve dovážený vůz Aronde. Nově byla pro soukromé zájemce k mání i robustní polská Warszawa 201, licenční obměna sovětského vozu Poběda, která už mezitím jezdila po Praze v roli taxi.

Dne 11. července 1960 vstoupila v platnost nová československá ústava, jež naší zemi mimo jiné přinesla nové pojmenování: Československá socialistická republika, ve zkratce ČSSR. V nové ústavě byla zakotvena vedoucí úloha Komunistické strany Československa a provázela ji slogan: „Socialismus v naší zemi zvítězil.“ Změnami prošel i státní znak, nově dostal tvar husítké pavézy a nad hlavou dvouocasého lva se objevila rudá pěticípá hvězda.



Titulní strana katalogu osobních vozů nabízených Mototechnou v roce 1959



# AUTA TUZEMSKÉ VÝROBY (1945–1960)

## Od dvou k osmi válcům

Ve druhé polovině čtyřicátých let už československý automobilový průmysl podléhal centrálnímu řízení. Jeho výrobní program navazoval na předválečné konstrukce. Vozy Škoda měly nadále páteřový rám s centrální nosnou rourou, s nímž debutoval v roce 1934 model Popular, kopřivnická Tatra 87 se vzduchem chlazeným osmiválcem v zádi pokračovala téměř beze změny, nový vůz Tatraplan s plochým čtyřválcem také respektoval tradice značky. Novinkou vyvinutou za okupace byl malý vůz Minor s dvouválcovým motorem a předním pohonem.



Škoda 445 Spartak vybavená motorem 1221 cm<sup>3</sup> o výkonu 45 k



## Škoda 1101 a 1102

Na jaře roku 1946 se v čerstvě znárodněné mladoboleslavské automobilce začala zvolna rozjíždět poválečná výroba osobních vozů Škoda 1101, což byla vlastně modernizovaná verze vozu Popular 1101 vyvinutého v roce 1940.

Škoda 1101 navázala na tradici mladoboleslavských vozů s páteřovým rámem. Převzala koncepci typu Popular 1101, který jako jediný svého jména neměl převodovku vzadu u rozvodovky, ale vpředu za motorem. Před válkou populární pojmenování však Škoda 1101 nezdědila, dostala nově tvarovanou před a zad karoserie a navenek se tvářila jako zcela nový automobil.

Škoda 1101 měla páteřový rám s centrální rourou kruhového průřezu, vpředu rozvidlený pro uložení motoru a převodovky. Všechna čtyři kola měla nezávisle zavěšena. Přední na lichoběžníkových polonápravách tvořených rozvidleným horním příčným ramenem, svislým ramenem nesoucím čep kola a spodním příčným listovým perem. Poháněná zadní kola nesly výkyvné polonápravy odpružené příčným listovým perem uchyceným shora ke skříni rozvodovky. Vpředu byly u vozů první série třecí tlumiče, vzápětí nahrazené olejovými pákovými, zadní náprava tlumiče neměla, musela si vystačit s tlumícím účinkem listového pera. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání, šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 5,00 nebo 5,25-16.

Podélně za přední nápravou uložený vodou chlazený řadový čtyřválec OHV dával z objemu 1089 cm<sup>3</sup> výkon 32 k (23,5 kW). Navazovala na něj suchá jednotoučková spojka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. Řadicí páka byla umístěna na víku převodovky, od jara 1949 se u osobních vozů typu Škoda 1102 přestěhovala k volantu. Palivová nádrž o objemu 35 l byla v motorovém prostoru a před tankováním bylo třeba zvednout kapotu, náhradní kolo mělo své místo vzadu, pod podlahou zavazadlového prostoru.

Základ karoserie vozu Š 1101 tvořila podlahová plošina z ocelového plechu a k ní přivařená příčná stěna oddělující motor s příslušenstvím od prostoru pro cestující. Střední část karoserie měla ještě dřevěnou kostru podle předválečného vzoru, přední a zadní partie karoserie byly celokovové. Základním karosářským provedením byl čtyřmístný dvou-dveřový uzavřený vůz, který také typům Š 1101 a Š 1102 vynesl lidové pojmenování Tudor.

Škoda 1101 měla rozvor náprav 2485 mm, rozchod kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu. Byla dlouhá 4050 mm, široká 1500 mm a vysoká 1520 mm a v základním provedení vykazovala pohotovostní hmotnost 940 kg. Její užitečná hmotnost měla hodnotu 360 kg. Tudor dosahoval největší rychlosti přes 100 km/h, jako trvalou rychlost výrobce uvá-



První poválečný automobil Škoda 1101, dokončený v březnu roku 1946



**Lehce humorná reklama prodejny ÚP 20 ze Světa motorů z října 1947**

děl 85 km/h. Jeho spotřeba benzínu se pohybovala mezi 9 až 11 l na 100 km. Automobily Škoda 1101 se představily světové veřejnosti v říjnu 1946 na prvním poválečném ročníku pařížského autosalonu. Byly označeny jako modely Škoda 1947 a vedle dvoudveřového uzavřeného modelu se tam objevil i dvoumístný roadster a čtyřdveřový polokabriolet s pevnými rámy dveří a oken a skládací textilní střechou. Toto provedení se však sériové výroby nedočkalo.

Do konce roku 1946 v Mladé Boleslavi zhotovili devět stovek osobních vozů Š 1101, mezi nimiž figurovaly i první dva dvoudveřové čtyřmístné polokabriolety s pevnými rámy dveří a oken a plátěnou střechou. V roce 1947 už výroba osobních vozů označovaných jménem Tudor dosáhla 5300 kusů, včetně šesti stovek dvoudveřových polokabrioletů. Jen tisícovka z těchto vozů zůstala v tuzemsku a většina z nich

byla přidělena jako služební vozidla. Nemnoha soukromníkům obdařeným příslušným povolením ministerstva dopravy je prodávala Ústřední prodejna motorových vozidel, známá pod zkratkou ÚP 20. Podle provedení karoserie stály 87 000 až 92 000 Kčs.

Na autosalonu pořádaném v říjnu 1947 v Praze, jenž byl prvním po válce a na čtyřiačtyřicet let posledním, už byly vystaveny roadstery s novou maskou, tvořenou pěti silnějšími vodorovnými lištami místo obvyklých osmi tenkých. S původní maskou se na autosalonu představily dva čtyřmístné kabriolety Škoda 1101, které na zakázku oblékla vysokomýtská karosárna Sodomka. Jeden měl jen dvě boční okna ve dveřích, druhý i dvě další boční okna u zadních sedadel. Malosériové výroby se však nedočkaly.

To se naopak podařilo pohlednému roadsteru. Na jaře 1948 vzniklo v Mladé Boleslavi prvních 14 sériových roadsterů Š 1101, od léta 1948 pak tyto vozy karosovaly závody ve Vrchlabí a v Kvasinách, kam mateřská továrna dodávala podvozky s kapotou a předními blatníky.

V létě 1948 dostaly všechny osobní vozy Š 1101 novou masku, velmi blízkou té, jež se montovala na roadstery. Produkce civilních modelů překročila v roce 1948 hranici 10 tisíc kusů, z nichž přes 90 % tvořily dvoudveřové uzavřené vozy. Novinkou vyráběnou od září 1948 byl čtyřdveřový sedan Š 1101, do konce roku jich vzniklo jen 272.

Od jara 1949 se souběžně s typem Š 1101 vyráběl i lehce modernizovaný typ Š 1102 s řadicí pákou pod volantem, větracími klapkami na bocích před dveřmi a robustnějšími nárazníky v barvě karoserie s lesklou ozdobnou lištou. V témže roce počet vyrobených čtyřdveřových sedanů poprvé pře-



**Prospekt čtyřdveřového sedanu Škoda 1102 v provedení z roku 1949**

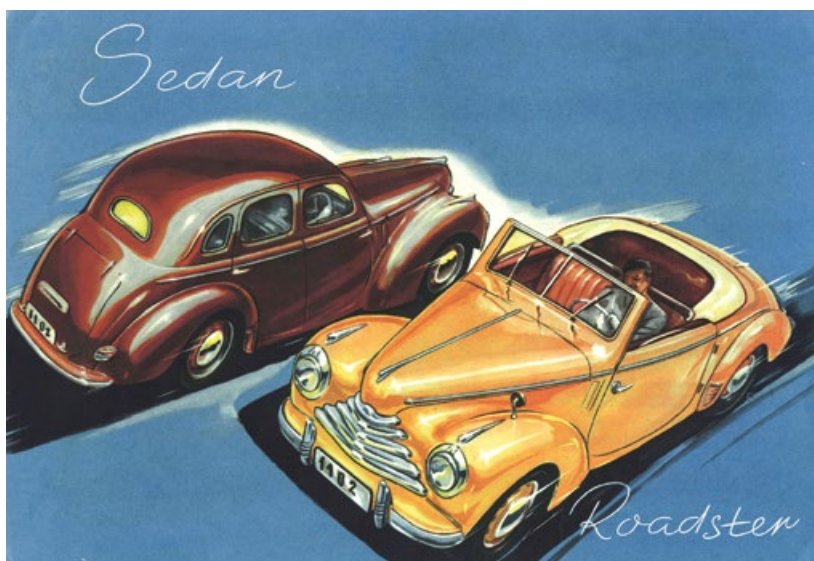


Takhle Mototechna  
v roce 1949 propagovala  
čtyřdveřovou Škodu 1102



výšil produkci dvoudveřových uzavřených vozů. V létě 1950 dostaly všechny vozy této řady nový volant se dvěma příčkami a nově upravenou palubní desku, v roce 1951 se pak do posledních sérií vozů Š 1102 montovala palubní deska osazená třemi kruhovými přístroji místo původního obdélníkového.

V letech 1950 a 1951 překročila roční produkce automobilů této řady 15 tisíc kusů, sériová výroba typu Š 1102 byla ukončena v říjnu 1951. V první polovině roku 1952 ještě dobíhala montáž roadsterů a užitkových verzí na podvozcích expedovaných v roce předchozím. Podle továrních záznamů bylo v letech 1946 až 1952 zhotoveno téměř 67 tisíc automobilů Škoda 1101 a 1102, z toho přes 56 tisíc osobních. Tudorů vzniklo téměř 28 tisíc, sedanů necelých 18 tisíc, roadsterů 3800 a polokabrioletů 3 tisíce. Více než 70 % produkce bylo vyvezeno do zahraničí.



Sedan Škoda 1102 jezdil  
i u nás, roadster byl  
převážně určen na export

# Tatra 57 B

K legendárním kopřivnickým typům patří Tatra 57 s předávkou Hadimrška, která debutovala v říjnu 1931 na pražském autosalonu ještě s tradiční kapotou ve tvaru žehličky. Měla tradiční páteřový rám s centrální nosnou rourou kruhového průřezu a vpředu uložený vzduchem chlazený čtyřválec OHV s protilehlými páry válců o objemu 1155 cm<sup>3</sup> a výkonu 18 k (13 kW), který prostřednictvím čtyřstupňové převodovky poháněl nezávisle zavěšená zadní kola. Přední kola byla nezávisle zavěšena pomocí dvou nad sebou umístěných příčných listových per, doplněných dvojicí tlumičů. Vzadu byly výkyvné polonápravy, odpružené horním příčným listovým perem. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání lanky, hřebenové řízení mělo zpočátku volant vpravo.

Na jaře 1935 dostala Hadimrška modernější karoserii s lehce prohnutou žebrovanou maskou a označení Tatra 57 A. Její vzduchem chlazený čtyřválec 1155 cm<sup>3</sup> dával výkon 20 k (15 kW), palivová nádrž zvětšená na 35 l byla nadále v motorovém prostoru. Šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 5,25-16.

Na podzim pohnutého předválečného roku 1938 byla představena Tatra 57 B s novou, lehce vypouklou maskou a motorem převrtaným na 1256 cm<sup>3</sup>, jenž dával výkon 25 k (18,5 kW). Hřebenové řízení mělo tentokrát volant vlevo, bubnové brzdy si ponechaly mechanické ovládání. Modernizovaná karoserie „béčka“ měla stále dřevěnou kostru

a povrchové díly z ocelového plechu. Od své předchůdkyně se navenek odlišovala nejen nově tvarovanou zaoblenější kapotou a předními blatníky, ale také nově upravenou zádi karoserie. Náhradní kolo bylo nyní uloženo uvnitř, ve vodorovné poloze pod dvojitým dnem zavazadlového prostoru. Ten byl nově přístupný zvenku nahoru vyklápěcím víkem, dole opatřeným dvěma klikami.



## Poválečná Tatra 57 B, poháněná vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem

Tatra 57 B s rozvorem náprav 2550 mm a rozchodem kol 1200 mm vpředu i vzadu byla dlouhá 4000 mm, široká 1550 mm a vysoká 1520 mm. Vykazovala pohotovostní hmotnost 930 kg, její užitečná hmotnost měla hodnotu 350 kg. Dosahovala největší rychlosti 90 km/h a v běžném provozu spotřebovala průměrně 10 l benzínu na 100 km.

Dvoudveřová uzavřená Tatra 57 B se v prakticky nezměněné podobě vyráběla i v poválečném období. V letech 1945 až 1948 jich z Kopřivnice vyjelo 3,5 tisíce, včetně dvou stovek dodávek a kombi zhotovených převážně v roce 1947 a většinou opatřených kapotou staršího modelu T 57 A. Třetina produkce tudorů a většina dodávek a kombi byla určena na export. V roce 1946 se v tuzemsku prodávala dvoudveřová Tatra 57 B, ovšem jen na povolení ministerstva dopravy, za 69 000 Kčs.

Ještě na přelomu šedesátých a sedmdesátých let patřily Hadimršky k běžnému obrazu našich silnic, dnes jsou ozdobou každé veteránské akce.



## Reklama ÚP 20 na Hadimršku uveřejněná ve Světě motorů v červnu 1947



## Tatra 87



### Prominentní Tatra 87 ozdobená vlaječkami a pěticípou hvězdou na přídi

Jen pro vládní a stranické činitele a státní orgány byly určeny velké aerodynamické vozy Tatra 87 se vzduchem chlazeným osmiválcem za zadní nápravou, jejichž výrobu v Kopřivnici po válce obnovili přesně podle předválečného vzoru. Tatra 87, lidově zvaná „osmička“, slavila premiéru na pražském autosalonu v říjnu 1937, první zákazníci se svých vozů dočkali na jaře 1938. Do válkou vynuceného přerušení výroby v létě 1942 opustilo továrnu přes 1300 automobilů tohoto typu.

Záhy po skončení války, v létě 1945, byla montáž vozů Tatra 87 obnovena. První tři exempláře byly určeny pro prominentní uživatele. Jeden dostal 10. července 1945 darem československý prezident dr. Edvard Beneš, další předala delegace tatrováků 30. srpna v moskevském Kremlu jako dar pro sovětského vládcu Josifa Vissarionoviče Stalina. Třetí „osmdesátsedmičku“ dostal darem generál Rudé armády Andrej Ivanovič Jeremenko, který velel sovětským vojskům při osvobození severomoravského regionu. Do konce roku 1945 byly smontovány čtyři desítky vozů Tatra 87, v roce 1946 produkce dosáhla 175 kusů a o rok později 500. V ceníku z roku 1946 figurovala u vozu T 87 nemalá částka 167 500 Kčs.

V dubnu 1947 se komerční inženýři Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund vydali se stříbřitou Tatrou 87 na tři a půl roku dlouhé putování Afrikou a Latinskou Amerikou, během něhož najeli přes 60 tisíc kilometrů. Neodradilo je ani to, že

po pěti týdnech a jimi nezaviněně havárii v Libyi museli původní vážně poškozený vůz vyměnit za jiný, narychlo přestříkaný z černé na stříbrnou barvu.

V říjnu 1947 se na pražském autosalonu vedle nového čtyřválcem jménem Tatraplan představila i lehce modernizovaná Tatra 87 s oblou předí a lépe integrovanými předními blatníky. V této podobě se vyráběla od roku 1948, kdy její produkce dosáhla rekordních sedmi stovek. V letech 1949 a 1950 pak už jen dobíhala, celkem v poválečných letech v Kopřivnici vyrobili 1700 vozů T 87. Více než třetina z nich byla vyvezena do zahraničí. V tuzemsku byla obvykle černá Tatra 87 až do konce padesátých let stavovským vozidlem komunistických mocipánů.

Aerodynamická karoserie Tatra 87 se vyznačovala osobitými tvary. Měla přidavná okénka po stranách čelního skla, za zadními dveřmi měla třetí boční okénka. Rozměrná kapota motoru byla v duchu tradice ozdobena svislou středovou „ploutví“, oddělující dva sloupce vodorovných štěrbin. Po stranách měla vyboulené lapače, jež přiváděly vzduch k motoru. V přídi vozu bylo místo jen pro dvojici nad sebou uložených náhradních kol, pod nimiž byl chladič oleje, a pro palivovou nádrž o objemu 60 l umístěnou u příčné stěny



Pouze symbolický význam měla tato reklama prodejny ÚP 20 z roku 1947



**Lehce modernizovaná Tatra 87 dostala zaoblenou před' s trojicí světlometů**

karoserie. Prostor pro zavazadla byl vzadu, mezi opěradlem zadního sedadla a stěnou oddělující kabinu od motorového prostoru.

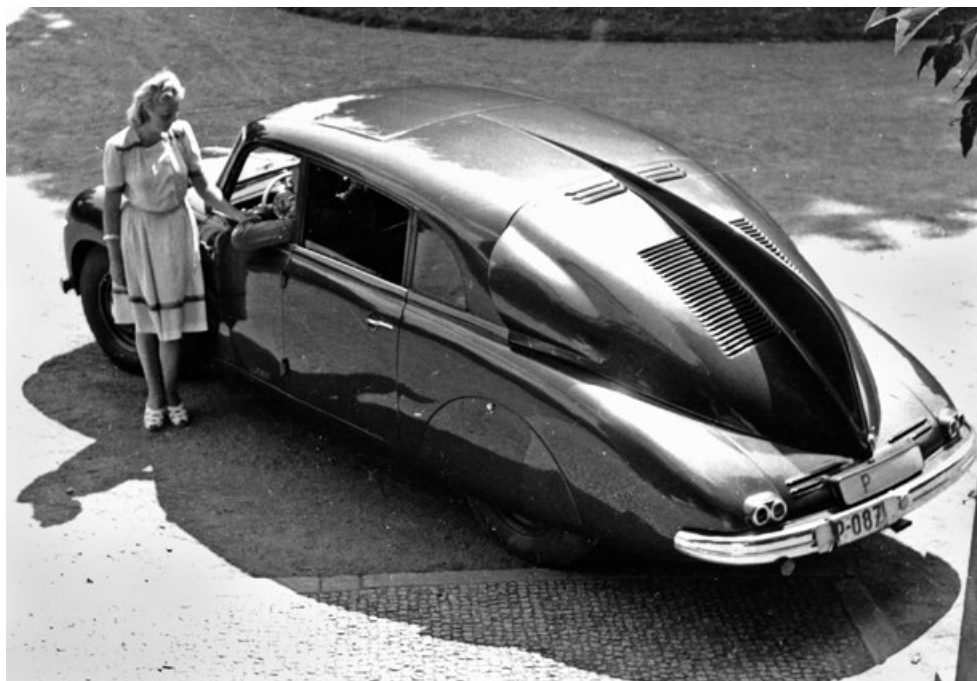
Podélně za zadní nápravou uložený vzduchem chlazený osmiválec do V 90° s rozvodem OHC a dvojitým spádovým karburátorem dával z objemu 2958 cm<sup>3</sup> výkon 75 k (55 kW).

Každá řada válců měla svůj samostatný ventilátor chlazení poháněný klínovým řemenem. Směrem kupředu na motor navazovala rozvodovka a před zadní nápravou umístěná čtyřstupňová převodovka se synchronizací dvou nejvyšších rychlostních stupňů.

Nosným prvkem vozu byl páteřový nosník hranatého průřezu odlehčený děrováním, vzadu rozvidlený a pevně spojený s podlahou. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena. Přední na dvojici nad sebou umístěných příčných listových per, zadní kola nesly výkyvné polonápravy odpružené šikmo uloženými listovými pery uchycenými ve větších rozvidleného centrálního nosníku. Obě nápravy byly opatřeny teleskopickými olejovými tlumiči. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání, ruční brzda působila na zadní kola. Vůz měl hřebenové řízení, šestnáctipalcové děrované disky kol nesly pneumatiky rozměru 6,50-16.

Tatra 87 měla rozvor náprav 2850 mm a rozchod kol 1250 mm vpředu i vzadu. Byla dlouhá 4740 mm, široká 1670 mm a vysoká 1500 mm, vykazovala pohotovostní hmotnost 1370 kg.

Dosahovala největší rychlosti přes 150 km/h, na dálnici mohla trvale udržovat tempo 130 km/h. Z 0 na 100 km/h dokázala zrychlit za 19 s, běžně spotřebovala 14 až 15 l paliva na 100 km.



**Tatra 87 měla na zádi dva sloupce štěrbin oddělené tradiční svislou „ploutví“**

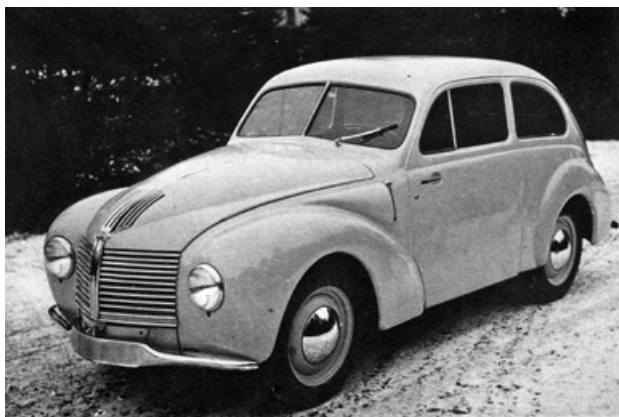


## Aero Minor

Záhy po skončení války, v listopadu 1945, představila Jawa svůj nově vyvinutý kompaktní vůz s předním pohonem a označením Minor II. Jeho projekt se zrodil za německé okupace, vytvořil jej konstruktér Ing. Rudolf Vykoukal (1905–1987), tvůrce předválečného vozu Jawa Minor. Také první prototypy nového vozu byly postaveny za války.

Ing. Vykoukal využil zkušenosti s předchozím typem téhož jména a změnil koncepci podvozku. Vodou chlazený dvoudobý dvouválec přemístil před přední nápravu, aby dosáhl příznivějšího rozložení hmotnosti a získal více prostoru pro posádku. Jízdní vlastnosti zlepšilo nové zavěšení zadních kol na vlečených klikách. Zachován zůstal páteřový rám s centrálním nosníkem čtyřhranného průřezu a odpružení předních i zadních kol příčným listovým perem. Dvoudveřovou karoserii oblých tvarů navrhl Zdeněk Kejval (1905–1988), který také vedl stavbu prototypů v karosárně v Kvasinách.

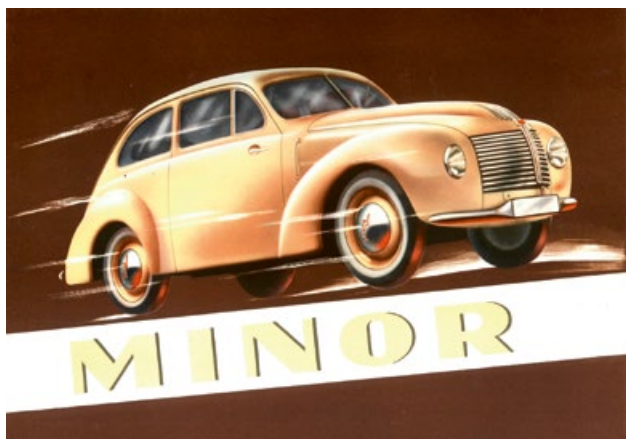
Sympatický malý vůz byl sice představen pod značkou Jawa, ale záhy o ni přišel. Jawa se po znárodnění směla podle nařízení centrálních orgánů věnovat jen motocyklům, výrobu automobilu Minor druhé generace svěřili ministerští úředníci nově vytvořenému národnímu podniku Letecké závody Praha. Kompletní podvozky vznikaly v továrně Motorlet (dříve Walter) v Jinonicích, výrobu karoserií a konečnou montáž dostal za úkol závod Letov (brzy přejmenovaný na Rudý Letov) v Letňanech. Vůz dostal pojmenování Aero Minor, ve vývozu měl totiž nahradit za okupace vyvinutý au-



Malý vůz Minor vyvinutý pod značkou Jawa vyráběly Letecké závody Praha

tomobil Aero Pony klasické koncepce s dvoudobým dvou-  
válcem 745 cm<sup>3</sup>, jehož výroba nedostala zelenou navzdory  
tisícům objednávek ze zahraničí.

Sériová výroba automobilů Aero Minor se začala rozbíhat  
v lednu 1947, do té doby vzniklo od října 1946 jen šest desítek  
předsériových vozů. Plán výroby na rok 1947 se nepodařilo  
splnit ani z poloviny, místo 3050 plánovaných automobilů



Přední kola vozu Minor poháněl dvoudobý  
dvouválec o objemu 616 cm<sup>3</sup>



Minor při předvádění v Praze na Nuselských  
schodech na podzim 1947





### Na podzim roku 1947 projel F. A. Elstner s vozem Minor dvakrát Saharou

jich montážní linku opustilo jen 1400. V některých zemích, například v Nizozemsku, se však vůz jmenoval pouze Minor. V posledním čtvrtletí roku 1947 už ale produkce překročila dvě stovky vozů měsíčně a v roce 1948 dosáhla rekordních 4430 kusů. Většina z nich byla vyvezena do zahraničí, k největším odběratelům patřily Nizozemsko, Belgie, Švýcarsko a Rakousko. Pro tuzemské zájemce vybavené příslušným povolením ministerstva dopravy tak zbývala jen menší část produkce těchto vozů. Jejich cena byla tehdy stanovena na 82 000 Kčs.

K propagaci malého československého automobilu vydatně přispěl novinář a cestovatel František Alexander Elstner (1902–1974), který s vozem Aero Minor, manželkou a synem úspěšně absolvoval od 28. října do 31. prosince 1947 přes 13 000 km dlouhou dálkovou jízdu z Prahy k rovníku, do Cotonou na břehu Guinejského zálivu, se dvěma mimořádně náročnými průjezdy Saharou.

V letech 1949 a 1950 se vyráběly více než 4 tisíce automobilů Aero Minor ročně, v létě 1950 však vypukla korejská válka a země východního bloku včetně Československa se horečně chystaly na případný globální konflikt. Prioritu v leteckých závodech dostaly armádní zakázky, auta musela jít stranou. V lednu a únoru 1951 pak bylo ze zbylých dílů smontováno posledních 121 exemplářů. Celková produkce vozů Aero Minor lehce překročila 14 tisíc kusů. Jen necelá polovina z nich zůstala v tuzemsku.

Aero Minor měl podélně před přední nápravou uložený vodou chlazený dvoudobý řadový dvouválec o objemu 616 cm<sup>3</sup> a výkonu 20 k (necelých 15 kW), na který dozadu navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka. Chladič byl za motorem, za ním měla své místo palivová nádrž o objemu 25 l. V tuzemsku výrobce doporučoval tankovat směs oleje a benzínu v poměru 1 : 25. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 6 V. Převodovka ovládaná pákou na pa-

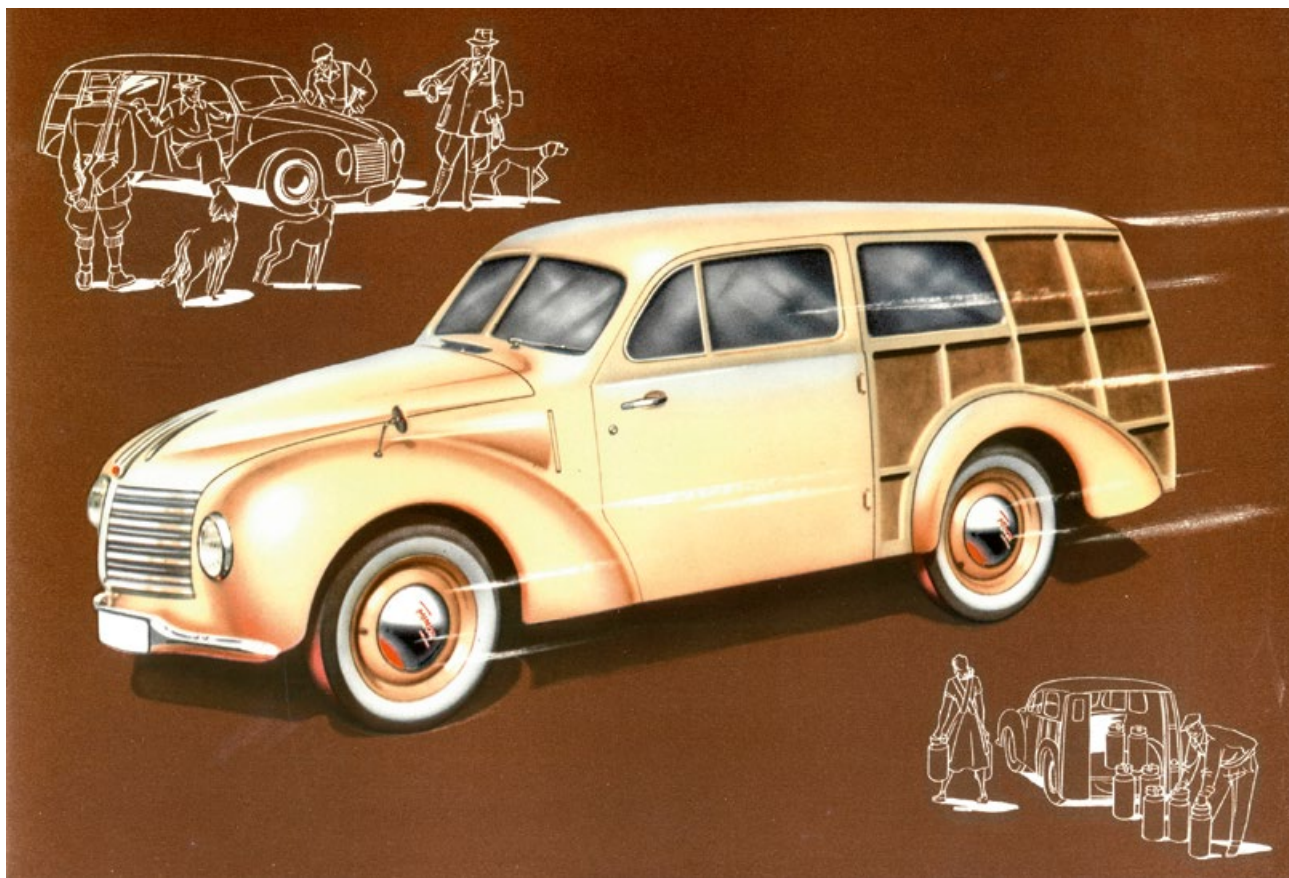
lubní desce měla „trojku“ jako přímý záběr, zatímco „čtyřka“ plnila funkci rychloběhu s převodem 0,8. Řízení bylo hřebennové, bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání. Šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 4,75-16. Odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné listové pero.

Ve standardním provedení měl vůz dvoudveřovou čtyřmístnou karoserii smíšené stavby s dřevěnou kostrou a povrchovými panely z ocelového plechu, jejíž výroba vyžadovala značný podíl ruční práce. Víko v lehké splyvavé zádi otvíralo přístup k zavazadlovému prostoru o objemu kolem 250 l, na jehož podlaze bylo vodorovně uložené náhradní kolo. Při rozvoru náprav 2300 mm a rozchodu kol 1120 mm vpředu i vzadu byl vůz s dvoudveřovou čtyřmístnou karosérií dlouhý 4040 mm, široký 1420 mm a vysoký 1460 mm. Z pohotovostní hmotnosti 690 kg připadalo 375 kg na podvozek, užitečná hmotnost měla hodnotu 320 kg. Aero Minor dosahoval největší rychlosti přes

90 km/h, jako trvalou však výrobce doporučoval rychlost 75 km/h. Spotřeba se pohybovala mezi 7 a 8 l dvoudobé směsi na 100 km.

Vedle tudoru se v menších počtech vyrábělo i třídvěřové kombi Station Wagon, které se na tuzemských silnicích objevovalo jen velmi zřídka. Bylo dlouhé 3950 mm, vykazovalo pohotovostní hmotnost 720 kg a v zadní stěně karoserie mělo vlevo zavěšené jednokřídlé dveře. Kombi s užitečnou hmotností zvýšenou na 450 kg dostalo zesílené zadní listové pero a větší pneumatiky rozměru 5,00-16. Sklopením zadního neděleného sedadla vznikla ložná plocha dlouhá 1,51 m a nákladní prostor o objemu 1,5 m<sup>3</sup>. Aero Minor STW existoval ve dvou továrních provedeních. Jedno mělo zvenku viditelnou dřevěnou kostrou zadní části karoserie s výplněmi z lakované překližky, druhé se mohlo pochlubit hladkou oplechovanou zadní partií.

Jen po jednotlivých kusech vznikl malý počet vozů Aero Minor s otevřenými karosériemi roadster a kabriolet.



Jen málo vozů Minor STW s karosérií ve stylu woody zůstalo v tuzemsku



# Tatraplan



**Tatraplan se představil veřejnosti v říjnu 1947 na pražském autosalonu**



**Reklama Mototechny na prakticky nedostupný vůz Tatraplan z roku 1949**

V říjnu 1947 byl na pražském autosalonu představen aerodynamický vůz Tatraplan se vzduchem chlazeným čtyřválcem v zádi. Jeho sériová výroba se rozběhla v roce 1949, už v létě 1951 se však z příkazu vlády stěhovala z Kopřivnice do Mladé Boleslavi a v červnu 1952 tam neslavně skončila. Ministerstvo průmyslu v roce 1946 rozhodlo o perspektivních výrobních programech československých automobilek. Kopřivnická Tatra dostala nařizení pokračovat ve výrobě

nákladní „desetitunky“ T 111 a urychleně vyvinout a zavést do výroby osobní vůz střední třídy s motorem o objemu nad 1,5 l.

Představa, že by nový vůz s označením T 107 mohl být zdokonalenou verzí čtyřválcové T 97, krátce vyráběné v letech 1938–1939, byla centrálním vedením zamítnuta. T 107 musela být větší a konstrukčně odlišná od předválečného typu. První prototyp T 107 dokončili 7. prosince 1946 a podle kalendáře dostal jméno Ambrož. Měl aerodynamickou čtyřdveřovou karoserii se splývavou zádí, v níž se skrýval vzduchem chlazený plochý čtyřválec 1750 cm<sup>3</sup> s protilehlými páry válců a rozvodem OHV. Motor, který navrhl talentovaný pětadvacetiletý konstruktér Jiří Klos (1921–2009), byl uchycen letmo za zadní nápravou, kupředu na něj navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka. Na tvarovém řešení karoserie se podílel pražský výtvarník František Kardaus (1908–1986).

Výsledky jízdních zkoušek T 107 nebyly uspokojivé a lépe nedopadl ani druhý prototyp jménem Josef dokončený v březnu 1947. Mezitím došlo v Kopřivnici k výměně hlavního konstruktéra i podnikového ředitele a situace kolem T 107 hrozila fiaskem. Podnikové ředitelství vydalo nařízení, podle něhož muselo být do poloviny října 1947, do zahájení pražského autosalonu, zhotoveno pět zdokonalených prototypů T 2-107 odpovídajících budoucímu sériovému vozu. Realizací obtížného úkolu byl pověřen jednatřicetiletý Vladimír Popelář (1915–1997), jehož nejbližším spolupracovníkem byl konstruktér Josef Chalupa (1902–1972).

První poválečný pražský autosalon se uskutečnil 18. až 28. října 1947 na výstavišti v Holešovicích a nový kopřivnický vůz se stal jeho hvězdou. Byl prezentován pod zvucným jménem Tatraplan a následně byl přetypován na T 600. Prototypy byly vystaveny v březnu 1948 na autosalonu v Ženevě, v dubnu v Amsterdamu a v květnu 1948 ve Vídni, výroba byla formálně zahájena 24. června 1948. Do konce roku však bylo ručně zhotoveno pouhých 67 exemplářů, u nichž se v provozu projevila řada dětských nemocí způsobených překotným vývojem a náhradními technologiemi.

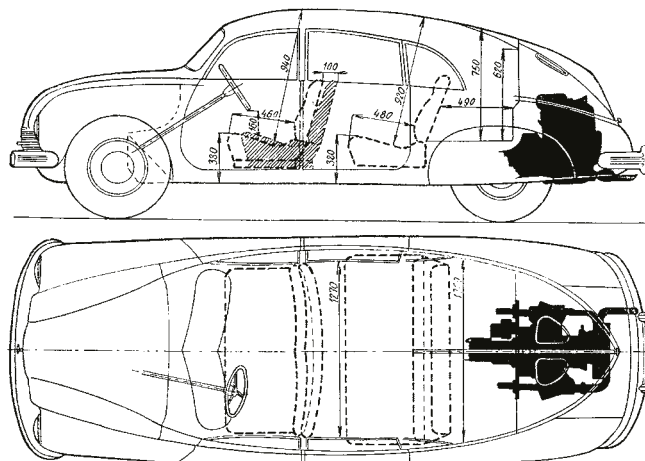
Tatraplan dospěl až v prvním čtvrtletí 1949, kdy také odstartovala skutečně sériová produkce a od léta 1949 i export. Výroba v roce 1949 dosáhla 1500 vozů, o rok později rekordních 2025. Více než polovina z těchto automobilů byla určena na export, v tuzemsku byly přidělovány orgánům státní správy, pro soukromníky byly prakticky nedostupné.

V prosinci 1950 však přišla krutá rána: vládní nařízení o přesunu výroby do AZNP Mladá Boleslav. Do jara 1951 smontovali v Kopřivnici posledních šest stovek ze 4242 automobilů T 600, od listopadu 1951 se jejich výroba začala rozbíhat v AZNP. Tamější pracovníci brali tatraplan jako nechtěného vetřelce, kvalita vozů šla rapidně dolů a dříve tolik žádaný exportní artikl se stal v zahraničí prakticky neprodejným. Absurdní situace způsobená arogancí moci skončila v červnu 1952, kdy v Mladé Boleslavi zhotovili poslední z 2100 tamějších vozů T 600.

Tatraplan měl samonosnou karoserii, na jejímž tvarovém řešení se podílel pražský výtvarník František Kardaš. Vykazovala velmi příznivý součinitel čelního odporu  $c_x = 0,33$ . Podlaha vozu byla zesílena dutým centrálním nosníkem, na který navazoval pomocný rám za zadní nápravou uloženého motoru. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na dvojici nad sebou umístěných příčných listových per, zadní na vlečených ramenech odpružených příčnými zkrutnými tyčemi. Hřebenové řízení vyžadovalo 2,75 otáček volantu mezi krajními polohami, bubnové brzdy měly kapalinové ovládání. Šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 6,00-16. Náhradní kolo mělo své místo šikmo před přední nápravou, za ním byla palivová nádrž o objemu 56 l. Při tankování bylo nutné otevřít přední kapotu.



Barevný tovární prospekt automobilu T 600 Tatraplan vydaný v roce 1949



### Tatraplan měl za zadní nápravou vzduchem chlazený čtyřválec 1,95 l

Vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHV s protilehlými páry válců dával z objemu 1952 cm<sup>3</sup> výkon 52 k (38 kW). U prvních 853 sériových vozů T 600 se ventilátor chlazení otáčel ve vodorovné rovině a motor byl osazen jedním karburátorem Zenith, u dalších vozů pracoval ventilátor ve svislé rovině a každá řada válců měla svůj vlastní karburátor Solex. Mazání, ale částečně také chlazení motoru, obstarával okruh o objemu 9,5 l s chladičem oleje v přídi vozu. Tři posuvné plechové clony umožňovaly regulovat účinnost chladiče oleje. Kupředu na motor navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka ovládaní řadicí pákou pod volantem.

Čtyřdveřový automobil měl nedělená sedadla, přední pro dvě a zadní pro tři osoby. Za zadní sedadlo se vešlo 270 l zavazadel. Při rozvoru náprav 2700 mm a rozchodu kol 1300 mm vpředu i vzadu byl model Tatraplan dlouhý 4540 mm, široký 1670 mm a vysoký 1520 mm. Z pohotovostní hmotnosti 1200 kg připadalo 510 kg na přední a 690 kg na zadní nápravu v poměru 43 : 57 %. Užitečná hmotnost vozu měla hodnotu 400 kg. Tatraplan dosahoval maximální rychlosti 130 km/h, jako největší trvalou rychlost výrobce udával 110 km/h. Průměrně spotřeboval kolem 11 l benzínu na 100 km.

Koncem čtyřicátých a po celá padesátá léta byl model Tatraplan v tuzemsku vozidlem určeným výhradně úřadům, institucím, ozbrojeným složkám a podnikům. Neblaze proslul zejména ve službách orgánů ministerstva vnitra a v letech 1950 až 1953 také ministerstva národní bezpečnosti. Stal se tak zároveň symbolem i obětí oné zlé doby.

# Škoda 1200 a 1201



## Jeden z prvních vozů Škoda 1200 známých pod přezdívkou Sedan (1952)

V létě 1952 vyjely z Mladé Boleslavi první sériové vozy Škoda 1200 s prostornou čtyřdveřovou karoserií obličejových tvarů. Označení karoserie se záhy stalo neoficiálním, ale běžně užívaným pojmenováním celé řady vozů Š 1200 a 1201: Sedan. Od ledna 1953 vznikaly ve Vrchlavě automobily Škoda 1200 STW, kombi s variabilním zavazadlovým prostorem.

Škoda 1200, první osobní škodovka s celokovovou karoserií, měla podvozek s páteřovým rámem tvořeným ocelovou rourou kruhového průřezu. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na lichoběžníkových polonápravách, poháněná zadní kola na kyvadlových polonápravách. Odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné listové pero doplněné kapalinovými tlumiči.

Plnému rejdu řízení se šroubem a maticí odpovídalo 3,5 otáček volantu. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládní, šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 5,50-16. Náhradní kolo bylo uloženo ve vodorovné poloze za zadní nápravou. Těsně za přední nápravou uložený vodou chlazený řadový čtyřválec OHV dával z objemu 1221 cm<sup>3</sup> výkon 36 k (26,5 kW). Navazovala na něj suchá jednokotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací 3. a 4. převodového stupně, ovládaná řadicí pákou pod volantem. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V. Kompletní podvozek s náplněmi a náhradním kolem vykazoval hmotnost 580 kg. Palivová nádrž

o objemu 35 l měla své místo vpředu v motorovém prostoru, u jeho zadní stěny. Při tankování bylo tedy třeba zvednout kapotu. Palivo přicházelo ke karburátoru samospádem.

Sedan s rozvorem náprav 2685 mm a rozchodem kol 1250 mm vpředu a 1320 mm vzadu byl dlouhý 4500 mm, široký 1680 mm a v zatíženém stavu vysoký 1520 mm. Připravený k jízdě vážil 1050 kg, jeho užitečná hmotnost měla hodnotu 400 kg. Dosahoval největší rychlosti 105 km/h, jako trvalou výrobce doporučoval rychlost 80 km/h. V běžném provozu spotřeboval 9 až 10 l benzínu na 100 km.

Od léta 1952 do jara 1953 probíhala finální montáž osobních vozů Škoda 1200 výhradně v Mladé Boleslavi, kde také vznikaly podvozky a díly přední partie karoserie pro další varianty – pro dodávky a vozy STW karosované ve Vrchlavě a pro sanitky kompletované v Kvasinách.

Na jaře 1953 však situaci zkomplikovalo ministerské nařízení, podle něhož musel mladoboleslavský závod převzít výrobu lehkých terénních vozů Tatra 805 určených pro armádu. Postupně musela být do léta 1953 finální montáž automobilů Š 1200 převedena do Kvasin, kde probíhala souběžně s montáží sanitek. Výroba všech podvozků ale nadále pokračovala v Mladé Boleslavi.

Sedan v osobním provedení se na montážní linku do Mladé Boleslavi vrátil v létě 1954. Předtím prošel řadou úprav, jež měly odstranit jeho dřívější slabiny. Mechanické směrovky v předních blatnicích byly nahrazeny blikáči pod



## Titulní strana prospektu automobilu Škoda 1200 vydaného Motokovem