



Předválečné dědictví (1946–1955)

Už 24. června 1945 opustily brány továrny první automobily. Zatím šlo o třinápravové nákladní vozy typu Škoda 256. Po nich následovala malá série tudorů Škoda Popular typ 937 přezdívaných Liduška a ještě v roce 1946 byla z předválečných skladových zásob smontována i malá série větších Popularů typu 927 s motorem OHV o objemu 1 089 cm³.

Před Vánocemi roku 1945 byl dokončen první čtyřdveřový Škoda Rapid 2200, který dostal novou předěl podobného tvaru, jako měla první skutečně poválečná Škodovka typ 1101 – známý Tudor. Do roku 1949 byla postavena dvacítko těchto velkých vozů vybavených různými karoseriemi a poháněnými vpředu uloženým kapalinou chlazeným řadovým šestiválcem OHV, který dával z objemu 2 198 cm³ největší výkon 67 k (49 kW). Na motor navazovala čtyřstupňová převodovka. Při rozvoru

náprav 2 880 mm byl vůz dlouhý 4 500 mm a vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 1 400 kilogramů. Dokázal vyvinout největší rychlost 120 km/h a spotřeba benzínu se pohybovala v rozmezí 12 až 16 litrů na 100 kilometrů.

Prakticky všechny tyto vozy byly určeny pro vedoucí úředníky vládních orgánů a průmyslu stejně jako poslední výběhová přibližně stokusová série luxusních Superbů typu 924 poháněná motorem o objemu 3 140 cm³ s rozvodem OHV a výkonem 80 k (58,8 kW), která se vrátila na výrobní linky v roce 1946 a byla určena ve valné míře pro službu na našich zastupitelských úřadech v zahraničí, ale i jako reprezentační automobily pro jiné státní orgány.

Na rozdíl od svých předchůdců měl poválečný Superb dělené přední okno a jeho karoserie se zcela



Škoda Superb typ 924 s modernizovanou karoserií vznikl v malé sérii v průběhu let 1946–1950

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA



Poválečná Škoda 2200 Rapid dostala novou před' připomínající Škodu 1101 známou jako „Tudor“



Škoda 1101 typ 938 „Tudor“ v základním provedení s dvou-dveřovou karoserií z let 1946–1949



nepokrytě hlásila k přezdobeným karoseriím amerických křižníků silnic, pouze tvar masky chladiče připomínal mnohem menší typ 1101 Tudor. Ještě v roce 1947 byl modernizovaný Superb vystavován na pražském autosalonu, a přestože poslední čtyři polokabriolety určené pro ministerstvo vnitra byly dokončeny až počátkem roku 1950, budoucnost značky měla patřit automobilům zcela jiné kategorie. K těm ovšem nepatřil Superb ani Rapid 2200, který stejně jako pozdější projekt automobilu s motorem 1 490 cm³ a nesoucí stejný název Rapid, musel uvolnit místo mnohem skromnějším konstrukcím.

Koncepce, podle které mělo být řízeno obnovení československého automobilového průmyslu, vznikla v roce 1946. Jejím hlavním principem bylo plánovité řízení, a uvažovalo se dokonce o výstavbě nové velké automobilky strategicky umístěné poblíž velkých železáren a navíc u břehu splavné řeky nebo vodního kanálu, čímž by bylo zajištěno zlevnění dopravy výchozích surovin i hotových výrobků. Naštěstí se tento megalomanský projekt naprosto vymykal možnostem našeho poválečného hospodářství a tak muselo stačit vytvoření AZNP – Automobilových závodů národní podnik, jejichž součástí kromě mladoboleslavské škodovky byla ještě bývalá Peterova karosárna ve Vrchlabí a továrna Jawa v Kvasinách.

Dalším krokem centrálních orgánů bylo rozhodnutí o převedení části výroby poválečných Tatrovek, konkrétně typů Tatra 600 Tatraplan a nákladní Tatra 805, do Mladé Boleslavi, zatímco ve Vrchlabí běžela výroba terénních nákladňáků Praga V3S. Důvodem byly nedostačující výrobní kapacity původních výrobců, které nedokázaly pokrýt rostoucí potřebu národního hospodářství a armády.

Hlavní zájem orgánů centrálního plánování se pak soustředil na sjednocení modelové politiky a vyús-

til v návrh záměru, podle kterého by se v Československu měly vyrábět tři základní typy osobních automobilů. Vývojem nejmenšího typu byly pověřeny jednak Pražské letecké závody, jednak Mladá Boleslav, ale celý projekt stejně nakonec zašel na úbytě.

Škoda 1101 typ 938 (1946–1949)

Prvním zcela novým poválečným modelem, který mladoboleslavská automobilka uvedla na trh, byla Škoda 1101, opět pod názvem Popular, s továrním označením typu 938. Aby bylo zřetelnější, že první poválečný model nabízí zcela jinou, vyšší, kvalitu než předválečné Populary, továrna od jmenného označení brzy upustila a nadále používala k označení nového modelu pouze číslo. Tím ovšem do noty veřejnosti příliš nepadla, označení 1101 se nikdy příliš nevžilo a tak byl nový automobil, díky své dvoudveřové karoserii, brzy známý jako „Tudor“ i v zahraničí, kam byl velmi úspěšně exportován. Vozy Škoda 1101 jezdily nejenom v Evropě, ale i v Jižní Americe a Africe.

Nová Škoda 1101, kromě karoserie vyvíjené ještě během války, příliš nového nepřinášela. Drtivá většina dílů vycházela z konstrukce předválečných Popularů a řadový čtyřválec OHV o objemu 1 089 cm³ a výkonu 32 k (23,6 kW) se lišil od motoru pohánějícího předválečné Populary jen v maličkostech.

První vyrobené kusy ještě s karoserií původního předválečného Popularu byly vybaveny odlišnými spojkovými štíty, upevněním vypínacích pák a třírychlostní převodovkou. Všechna další provedení již dostala spojku s mechanickým vypínáním a čtyřstupňovou převodovku tvořící s motorem montážní celek, pružně uložený v předním rozvidlení tradičního páteřového rámu a rozvodová

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA



Škoda 1101 P tzv. „bojový tudor“ byl vyráběn v letech 1946–1949



Škoda 1102 s karoserií podle tovární terminologie roadster-kabriolet



skříň byla přišroubovaná k zadnímu konci páteřového nosníku.

Ani zavěšení kol se příliš nelišilo od předválečného řešení. Přední náprava byla doplněna o dva pákové tlumiče, zatímco vzadu se konstruktéři spolehli na samotlumicí efekt listového péra. Údržba podvozku byla usnadněna rovněž tradičním centrálním mazáním.

Dvoudveřová čtyřmístná karoserie s kostrou z tvrdého dřeva byla upevněna k centrální rouře prostřednictvím silentbloků na dvou příčkách a oplechování karoserie bylo provedeno svařenými plechovými výlisky.

Posuvné přední sedadlo bylo tvořeno jednodílným sedákem a samostatnými sklápěcími opěradly, na přání mohl být automobil vybaven i lůžkovou úpravou nebo dvěma samostatnými předními sedadly. Za příplatek si bylo možné objednat třeba i dřevěnou palubní desku, ale standardně byl dodáván lakovaný výlisek palubní desky, který dokonce jako u prvního automobilu vyráběného v Československu, umožňoval dodatečnou montáž rozhlasového přístroje. Dominantu palubní desky představoval sdružený přístroj obdélníkového tvaru, pod palubní deskou se brzy objevila páka ruční brzdy, zpočátku montovaná na kryt převodovky. Kromě ruční brzdy se pod palubní deskou nacházela i zásuvka montážní svítilny, pedál centrálního mazání, pedál spouštěče a nožní přepínač světel. Zavazadla si mohli cestující uložit do prostoru opatřeného rozměrným víkem s obvyklou vzpěrou, do kterého byl možný přístup i z interiéru po odklopení opěradla zadních sedadel.

Vedle nejrozšířenější dvoudveřové karoserie typu tudor byly v menších počtech vyráběny i atraktivní roadstery, tudor kabriolety, a dokonce i čtyřmístné čtyřdveřové sedany, které se však větších výrobních počtů dočkaly až se zavedením následujícího typu

Škoda 1102 a od nich odvozené sedan kabriolety, lišící se od tudor-kabrioletu pouze druhou dvojicí dveří. Modelovou paletu doplňovaly velmi rozšířené užitkové karoserie STW, ambulance a dodávkové vozy. Na podvozku Škody 1101 vznikla i malá série lehkých valníčků. Pro všechny karosářské modifikace byl společný podvozek s jednotným rozvorem 2 485 mm, délkou i hmotností se lišily.

Zcela ojedinělým provedením, které už u následující modernizované verze Škoda 1102 nemělo obdobu, byla tzv. pohotovostní verze Škoda 1101 P s otevřenou karoserií jednoduchých tvarů z převážně rovných, a tedy i snadno opravitelných povrchových panelů se sklápěcí plátěnou střechou a odnímatelnými bočnicemi. Čtyřmístné otevřené automobily byly určeny pro službu v armádě a ozbrojených složkách, ale v žádném případě se nejednalo o plnohodnotné terénní vozy, protože jejich podvozky byly shodné se základním provedením Škody 1101. Hlavním důvodem jejich výroby byla především snaha zajistit dostatečné množství automobilů vhodných pro službu armádě, které by byly nejen výrobně nenáročné a levné, ale současně i snadno udržovatelné a jednoduše opravitelné i v polních podmínkách.

Škoda 1102 typ 938 (1948–1952)

V létě 1948 prošel Tudor inovací. Pod kapotou sice zůstal osvědčený čtyřválec o objemu 1 089 cm³ a výkonu 32 k (23,6 kW), ale vůz označovaný v továrně jako typ 938 dostal nové označení Škoda 1102 a od původního provedení Škoda 1101 se na první pohled lišil novou přídí. Původních osm užších vodorovných lišt masky bylo nahrazeno pěticí mohutnějších chromovaných lišt, k jejichž výrobě byl použit slabší plech, umožňující složitější tvarování. Novinkou byl i nárazník lakovaný v barvě vozu, ozdobený leštěnou lištou z lehkého kovu,

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA

plynule navazující na příď a blatníky, oproti původnímu jednoduchému chromovanému nárazníku. Jako identifikační vodítko ovšem tato změna příliš neobstojí, protože některé Tudory typu 1101 určené k exportu měly sice podobnou masku chladiče jako typ 1102 s pěti vodorovnými, ale užšími lištami, kombinovanou se starším typem nárazníku a navíc poslední výrobní série Škody 1101 měly zcela shodnou masku s typem 1102, ale nárazník z typu 1101.

Zachovány zůstaly i elektromagnetické raménkové ukazatele směru jízdy zapuštěné v bocích karoserie a sprážené stěračce předního skla poháněné jedním motorkem stejně jako šestivoltová elektrická instalace s pouhými šesti pojistkami. V interiéru bylo nejnápadnější změnou to, že se řadicí páka přestěhovala ze středového tunelu pod volant. Přístrojová deska se rovněž příliš nezměnila snad až na větší otvor pro montáž autorádia s jinou ozdobnou mřížkou a jiné rozmístění některých ovládacích prvků. Poslední vyrobené vozy z let 1951 a 1952 dostaly nové dvouramenné volanty a přístrojovou

desku, ve které byl původní obdélníkový sdružený přístroj nahrazen trojicí kruhových přístrojů se seřiditelnou intenzitou osvětlení pocházejících z modernějšího sedanu Škoda 1200.

Nabídka karoserií byla obdobná jako u původního provedení Škoda 1101 s výjimkou lehkého valníku a militarizované verze Škoda 1101P.

Celkem bylo postaveno téměř 67 tisíc vozů typu Škoda 1101 a 1102, z toho více než 56 tisíc v osobním provedení včetně dvousedadlových roadsterů, kterých vzniklo 3 800 kusů. Většina roadsterů byla určena především pro účely exportu a byl o ně takový zájem, že z 1 886 vozů vyrobených do roku 1951 zbyly na domácí zájemce údajně pouhé tři.

Základní parametry roadsteru byly shodné se základním provedením Tudoru, ale zatímco standardní dvoudveřový vůz měřil na délku 4 050 mm, roadster byl kupodivu o něco delší – 4 100 mm stejně jako čtyřdveřové provedení, zato výška byla zase o něco menší – 1 460 mm. Pohotovostní



Škoda 1101 se Sodomkovou karoserií s kratší střechou z roku 1947



hmotnost se pohybovala od 940 do 960 kg. Všechny osobní Tudory dosahovaly největší rychlosti přes 100 km/h a jejich průměrná spotřeba se pohybovala kolem 9 až 10 litrů benzínu na 100 km.

Jen mírně upravené Tudory se dokonce zúčastňovaly i sportovních podniků, i přestože jejich určitou slabinou byla konstrukce zadní nápravy, která se navenek projevovala poněkud horší stabilitou při průjezdu zatáčkami. K odstranění této nectnosti stačilo umístit do zavazadlového prostoru přídatnou zátěž, případně provést jen o trochu náročnější operaci a i na zadní nápravu naroubovat tlumiče pérování.

Většinou se však startovalo s naprosto neupravenými sériovými vozy, například pro čtyřicetihodinový závod v belgickém Spa-Francorchamps v roce 1948 byla jedinou změnou oproti sériovým výrobkům nádrž o objemu 55 l a výsledkem bylo 1. místo ve třídě průměrem 82 km/hod. V roce 1948 obsadily Tudory na Raidu Polskim tři první místa ve třídě a v klasifikaci týmů je o vítězství připravil tým Minorů. V závodě na 1 000 km dlouhé trati Montevideo – Melo – Montevideo navázal na předválečné úspěchy Popularů architekt Artur

Porro, který získal s vozem Škoda 1101 nejvyšší trofej a na startovních listinách se znovu objevuje známé jméno Victor Borat Fabini, tentokrát ve spojení s Tudorem.

A ještě jeden Tudor stojí za malou poznámku. Pro pražský autosalon, který se konal ve dnech 18. až 28. října v roce 1947 postavila Sodomkova karosárna ve Vysokém Mýtě čtyři automobily s otevřenými karoseriemi. Dva byly postaveny na podvozcích Škody Superb a Aero Minor a další dvě vznikly na podvozku Škody 1101. V obou případech se jednalo o čtyřmístné kabriolety, ale jeden z nich měl kratší střechu a pouze dvě boční okna, druhý měl střechu delší a čtyři boční okna. Už v době jejich představení ale bylo téměř jasné, že mají jen malou naději na sériovou výrobu.

Škoda Sport typ 966 (1949)

Od typu 1101 odvozoval svůj původ i čistokrevný sportovní vůz s dvoumístnou hliníkovou karoserií, označovaný také jako typ 966 Sport. 25. září 1949 se veřejnosti představily dva nové automobily, určené k závodům na okruzích. Stalo se tak v závodě



Škoda Sport typ 966 ještě z původním krátkým rozvorem náprav z roku 1949

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA

o Velkou cenu Brna, který se jel jako součást doprovodného programu Velké ceny Československa na Masarykově okruhu. První vůz byl určen k účasti v závodě třídy sportovních automobilů do 1 100 cm³ a za jeho volantem seděl Netušil, druhý, řízený Václavem Bobkem starším, byl připraven pro třídu sportovních vozů do 1 500 cm³. Zatímco Netušilův vůz měl objem 1 089 cm³ a výkon 40 k (29,5 kW), Bobkův automobil dostal kompresor Roots Ro 15 umístěný v přídi, kterým se podařilo vyhnat výkon na 56 k (41,2 kW). Vůz bez kompresoru byl zpočátku občas označován jako Škoda typ 966 Sport a vůz s kompresorem jako Škoda typ 966 Supersport. K jejich přípravě na start stačilo pouhých šest týdnů a největším problémem při jejich stavbě prý bylo sehnat pneumatiky rozměru 5,00 × 15“!

Premiéra dopadla nad očekávání úspěšně. Jaroslav Netušil s vozem bez kompresoru vyhrál třídu do 1 100 cm³, průměrem 97 km/hod a Václav Bobek, jehož přeplňovaný motor zařadil mezi jedenapůllitrovou konkurenci, dojel druhý za vítězným Zdeňkem Treybalem na Simce Gordini.

Oproti sériovému provedení byla prodloužena přední rozvidlená část, aby bylo možné zabudovat větší množství příslušenství, včetně kompresoru, a dosáhnout i nižší polohy speciálně vyrobených chladičů. Na druhé straně byl zkrácen rozvor náprav o 400 mm na hodnotu 1 950 mm, ale po problémech se stabilitou obou vozů během závodu o Velkou cenu Brna byl rozvor opět prodloužen o 200 mm. Zavěšení kol v podstatě odpovídalo sériovému provedení, pouze byla změněna tuhost



Škoda Sport typ 966 s prodlouženým rozvorem, připravená na start v závodě 24 hodin Le Mans



příčných listových per pro odpružení obou náprav. Bubnové brzdy měly jednookruhové kapalinové ovládání a rovněž odpovídaly sériovému provedení stejně jako řízení.

Kapalinou chlazený čtyřválec OHV 1 089 cm³ byl uložen podélně za přední nápravou a navazovala na něj sériová čtyřstupňová převodovka s upraveným odstupňováním převodů, od níž se točivý moment přenášel spojovacím hřídelem, procházejícím rourou rámu, dozadu k rozvodovce. Nárůstu výkonu bylo dosaženo zvýšením stupně komprese a úpravou sacích a výfukových kanálů, zatímco karburátor i ostatní příslušenství motoru byly shodné se sériovým provedením.

Oba vozy byly vybaveny shodnými karoseriemi s částečně zakrytými koly. Nízká stavba a změněná poloha řidiče si vynutila posunutí pedálů i řízení a sedadlo spolujezdce se během závodů zakrývalo. Karoserie z hliníkového plechu byla dlouhá 3,4 m, bez ochranného štítku před řidičem vysoká 0,8 m a při pohotovostní hmotnosti lehce nad hranici 700 kg dosahovaly tyto automobily největší rychlosti 140 a 150 km/hod.

Vrcholným okamžikem kariéry závodních Tudorů se stala účast ve slavném závodě 24 hodin v Le Mans roku 1950, kde startoval tento automobil v úpravě bez kompresoru. Kvůli zlepšení směrové stability byl rozvor prodloužen na 2,13 m a celková délka karoserie tím pádem vzrostla na 3,5 m. Na přední karoserie ozdobené válečným pomalováním v národních barvách – červenou spodní a bílou horní částí s příčným modrým pruhem, se objevila dvojice přídatných světlometů, otvory pro přívod vzduchu k brzdám a ochranný štítek přibyl i před místem spolujezdce, aby vůz vyhověl tehdejšímu francouzským předpisům.

Československý tým Škoda přijel do Le Mans s jezdci V. Bobekem a J. Netušilem, kteří si vedli

velmi úspěšně. Ještě ve třinácté hodině jeli na vedoucí pozici ve třídě a jejich průměrná rychlost činila 126 km/hod. Podle koeficientu výkonnosti byli rovnocennými partnery pozdějšího vítězného týmu Aston Martin. Vše nasvědčovalo tomu, že úspěch dosažený v uplynulém roce týmem Aera Minor se bude opakovat. Prasklá pojistka pístního čepu, součástka v ceně několika haléřů, způsobila poškození pístu i válce, a tím pádem bylo po veškerých nadějích.

Škoda Supersport typ 966 (1950–1953)

Na jaře roku 1950 byly ve sportovním oddělení továrny postaveny další dva závodní vozy, ke kterým brzy přibyl ještě třetí. Od předchozího typu Škoda 966 Sport se lišily doutníkovou karoserií s odkrytými koly, která bylo možno zakrýt lehkými blatníky motocyklového typu pro případ účasti v závodech sportovních prototypů. Mimo to měly vozy vybavené doutníkovou karoserií asi o 50 až 60 kg nižší hmotnost, což se příznivě projevilo na akceleraci. Tyto tři automobily s doutníkovou karoserií jejíž tvar se během let měnil hlavně co do vzhledu přídě byly obvykle označovány jako Škoda Supersport.

I tyto modely startovaly alternativně s motorem přeplňovaným kompresorem, dokonce byly zkoušeny kompresory dva. Podvozek s rozvorem náprav 2 150 mm v podstatě odpovídal úpravám provedeným po roce 1949 na předchozích speciálech Škoda typ 966 Sport.

Dva tyto automobily se koncem září 1950 postavily na start Ceny města Brna. Jejich motory měly novou hlavu válců zkonstruovanou Ing. Sajdlem ve spolupráci s dílovedoucím motorové brzdy J. Neugeborenem. Zabudování těchto tzv. „V“ hlav na svislý standardní motorový blok Škoda nebylo

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA



Škoda Supersport typ 966 z roku 1949



Škoda VOS z roku 1950 – pancéřovaná limuzína pro nejvyšší státní představitele



sice nijak jednoduché, ale upravený motor pak dával výkon přes 60 k (44 kW), na alkoholové palivo až 80 k (59 kW) a při použití kompresoru Roots RO 15 až 120 k (88 kW). S tímto motorem přeplňovaným kompresorem dosahovaly Supersporty rychlosti přes 200 km/h a vozy Škoda Sport bez kompresoru 175 km/hod.

Kromě úprav na motoru došlo později i na rekonstrukci brzdové soustavy z jednookruhové na dvouokruhovou, vybavenou většími brzdovými bubny a počínaje sezónou 1952 se pod kapotu vozů Škoda Sport a Supersport nastěhoval i větší motor o objemu 1 221 cm³, jehož přeplňovaná verze se dvěma kompresory Roots RO 15 a Roots RO 10 dávala až 140 k (103 kW).

Ale ani to ještě nebyl konec vývoje. V závěru sezony 1953 se ve vozech Škoda Supersport objevil nově vyvinutý čtyřválec 1 490 cm³ s ventilovým rozvodem OHV, jenž měl v atmosférické verzi výkon 90 k (66 kW) a v provedení s dvojicí kompresorů údajně až 180 k (132 kW). Při rekordních jízdách s ním Václav Bobek počátkem října v Praze útočil na hranici 200 km/h, oficiálně však jel nejvíce 197,8 km/hod.

Škoda VOS (1950–1952)

Zcela jistě nejmonstróznější Škodovka byla postavena na začátku padesátých let na přímou objednávku tehdejších vládních orgánů. Automobil byl vyvinut pod vedením ing. Oldřicha Meduny, jehož nejznámější konstrukcí je zřejmě nákladní Škoda 706R, a v Mladé Boleslavi byl vyráběn podvozek, motor dodala Praga, interiér byl návržen v kopřivnické Tatře a karoserie byla záležitostí vysokomýtské společnosti Sodomka.

Podle zadání mělo být vyrobeno padesát pancéřovaných vozů pro nejvyšší stranické a státní předsta-

vitele, dalších padesát vozů s lehčím pancéřováním mělo vozit jejich doprovod. Na řádné vyzkoušení prototypů nebylo dost času a tomu také odpovídal výsledek.

Vznikla téměř čtyřtunová obluda s neprůstřelnými skly, lehce pancéřované verze měly hmotnost 2 700 kg, takže s jejich rozpoříváním měl hodně práce i jinak vynikající motor Praga N4T-A, kapalinou chlazený šestiválec s ventilovým rozvodem OHV a objemem 5 195 cm³, který poskytoval pro tak těžký vůz poměrně malý výkon 120 k (88,3 kW). Navíc původním posláním tohoto motoru byl pohon čtyřtunových nákladních automobilů a tomu také odpovídala jeho charakteristika.

Podvozek s rozvorem náprav 3 200 mm byl tvořen obdélníkovým rámem s příčnými výztuhami z robustních profilů, přičemž přední náprava byla odpružena příčnými a zadní tuhá náprava podélnými listovými pery. Problém představovaly pneumatiky schopné odolat vysoké hmotnosti vozu, kvůli kterým musela být dovážena speciální surová guma, a v Mitasu Praha museli vymyslet jejich speciální konstrukci.

Speciální limuzíny měly být využívány pro průjezd nebezpečným pásmem nejen v tehdejší Československé socialistické republice, ale měl být využíván i vedoucími funkcionáři ostatních států socialistického tábora. Kolik automobilů bylo skutečně postaveno, není známo.

Škoda typ 973 „Babeta“ (1952–1956)

Pro stavbu lehkého vojenského terénního automobilu Škoda typ 973 byly v roce 1952 využity konstrukční celky jiného prototypu určeného pro vojenské účely – obojživelného vozidla typ 972 MOŽ.

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA

Celkem bylo postaveno 30 prototypů se čtyřdveřovou otevřenou karoserií anebo jako radiovůz 973R s dvoudveřovou prodlouženou karoserií, které prošly vojenskými zkouškami s velmi dobrými výsledky, přesto se však do sériové výroby tento automobil nedostal.

Škoda typ 973 byla poháněna moderním motorem o objemu 1 491 cm³, který dával výkon 52 k (38,3 kW) a původně byl vyvíjen jako pohonná jednotka plánovaného osobního automobilu Škoda 1500 a objevil se i v podvozku závodních speciálů Škoda typ 966 Supersport. Patnáctistovka však vynikala poněkud větší žíznivostí, průměrná spotřeba se pohybovala kolem 10,8 l / 100 km a nako-

nec pod kapotou offroadu skončila rekonstruovaná pohonná jednotka Škoda 1201.

Z původního obojživelného vozidla MOŽ pocházela čtyřstupňová převodovka s dvoustupňovou přídatnou převodovkou s mezinápravovou skříní, které s motorem tvořily jeden celek, včetně redukce v kolech pohonu 4 × 4.

Karoserie inspirovaná americkým „džípem“ dodnes působí moderním dojmem. Vyniká krátkými převisy, takže 3 500 mm dlouhý a 1 190 kg vážící terénní automobil byl schopný překonat překážku o výšce 250 mm, stoupavost činila 58 % a slušnou hodnotu vykazovala i brodivost – 600 mm.



Škoda typ 973 z roku 1952 byla nadějným prototypem vojenského terénního automobilu