

# Z laurinky se stala Škoda

Roadster Škoda 110

Škoda 120

Škoda-Hispano-Suiza

Škoda 4R, 6R

Škoda 422, 430

Škoda 645

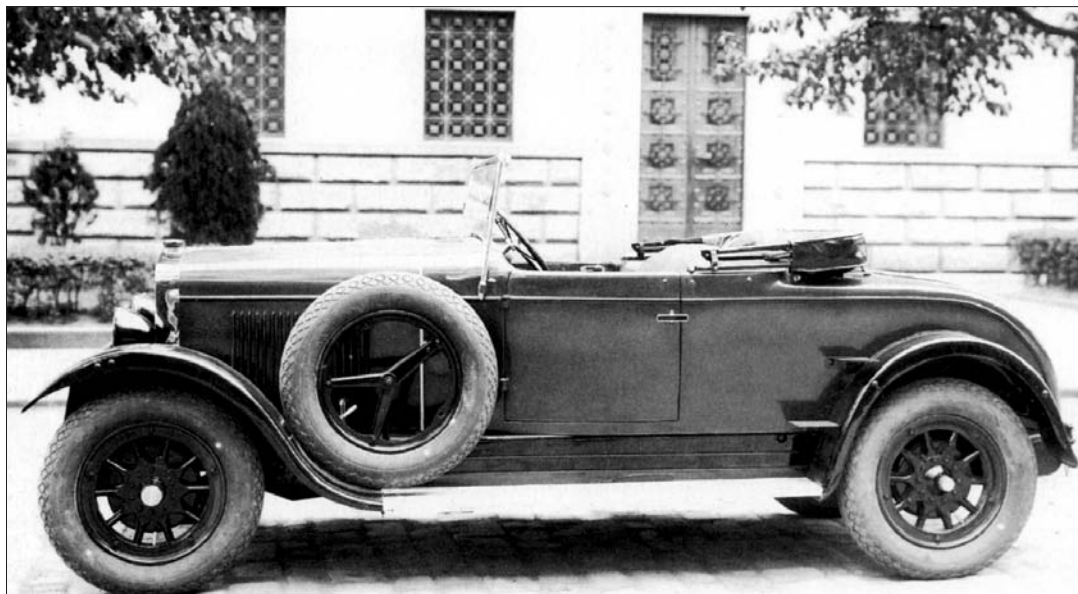
Škoda 633

Škoda 637



V polovině dvacátých let se zdálo, že firma Laurin & Klement je z nejhoršího venku a začíná znovu prosperovat. Jenže přišla noc z pátku 27. na sobotu 28. června roku 1924 a všechno bylo jinak. V továrně Laurin & Klement vypukl požár, kterému padlo za oběť několik objektů. K ohni, který byl viditelný na desítky kilometrů od Mladé Boleslavi, se sjely hasičské sbory až z Prahy, Kolína a Liberce. Do rána byl sice požár uhašen, ale v troskách zůstala i dvouposchodová budova Brons se třemi stovkami obráběcích strojů. Z hořících budov se nepodařilo nic zachránit, přesto se na místě spáleniště rozběhla nová výroba už po pěti měsících.

Znovuobnovení výroby v rekordně krátkém čase bylo sice dobrým počinem, ale na předstížení konkurence to ani zdaleka nestačilo. Laurin i Klement si byli vědomi skutečnosti, že tohoto cíle nemohou dosáhnout bez rekonstrukce výrobního programu. Po úspěšném typu 100 musely následovat další konstrukce, které by nahradily modely vycházející z ještě předválečných typů, a naprostou nezbytností bylo zahájení výroby malého vozu. To vše s nejvyšším stupněm racionalizace a použitím shodných dílů i konstrukčních celků pro všechny modelové řady. K realizaci těchto plánů bylo zapotřebí až příliš velkého množství peněz. Ale nebyl by to Klement, aby si nevěděl rady. Nejdříve zkusil vyjednávat s ostatními automobilkami. Snažil se je získat ke vzájemné spolupráci a dohodě o rozdělení vyráběných typů, tak aby nedocházelo ke vzájemné konkurenci. Se svými návrhy však neuspěl a tak nezbylo než uvažovat o spojení s jiným velkým strojírenským podnikem, který by velké plány mladoboleslavských dokázal zaštitit finančně.

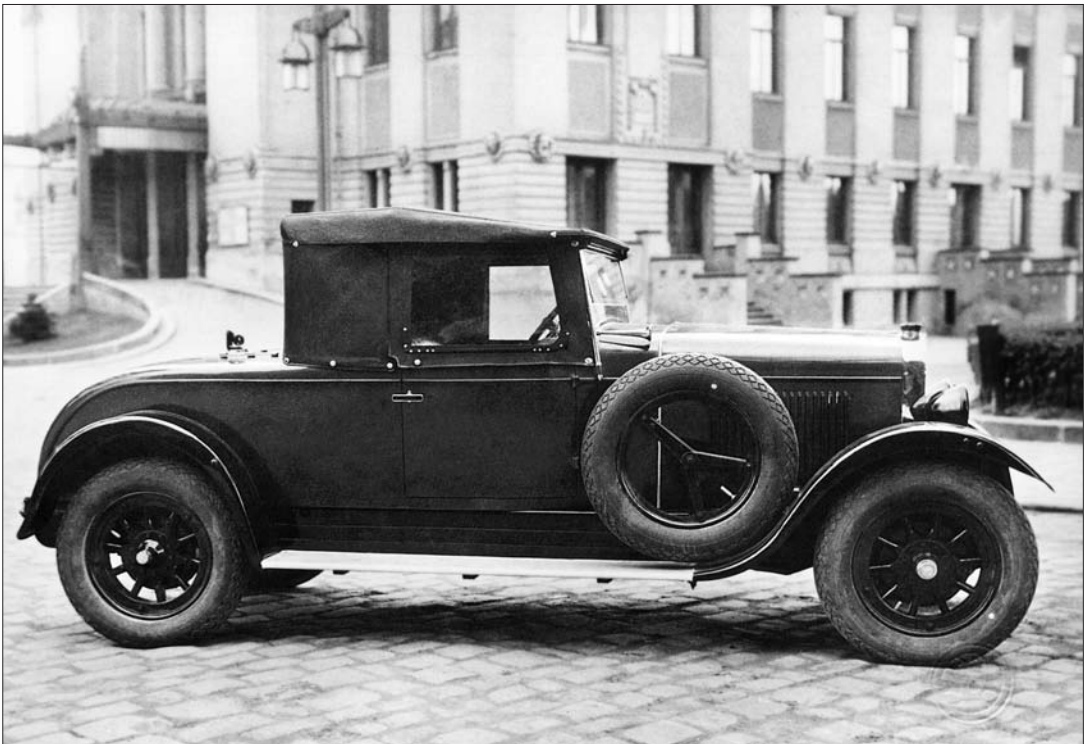


*Roadster Škoda 110 na fotografii z roku 1927*

Jeden takový průmyslový gigant v tehdejším Československu byl. Ve Škodových závodech v Plzni bylo po válce zřízeno malé automobilní oddělení, které si nevedlo špatně. Výroba luxusních automobilů Škoda – Hispano Suiza a užitkových parních automobilů Škoda Sentinel zabírala v Plzni plochu 13 000 m<sup>2</sup>, mladoboleslavská výroba automobilů se rozprostírala na 60 000 m<sup>2</sup>. Na druhou stranu kapitál plzeňské Škodovky byl asi dváctkrát větší než cena všech akcií Laurin & Klement. Dohoda mohla být pro oba účastníky stejně výhodná.

Usnesením Krajského soudu v Mladé Boleslavi čj. Firm 3177/B-2 ze dne 29. prosince 1925 byla firma Laurin & Klement, akciová společnost, továrna automobilů v Mladé Boleslavi vymazána z obchodního rejstříku. O více než půl století později si Rob de la Rive, autor celé řady publikací o historii motorismu, povzdechne: „Tak zmizela další slavná značka ze světa.“

Podle smlouvy měly být všechny původní typy v Mladé Boleslavi vyrobené po 20. srpnu 1925 uváděny pod názvem Škoda. Tato klauzule však nebyla příliš striktně dodržována a teprve na sklonku dvacátých let zmizelo označení Laurin & Klement jak z chladičů, tak z prospektů osobních automobilů. Další bod smlouvy byl pro mladoboleslavské ještě nepříjemnější. V jejich továrně se měly v budoucnu vyrábět pouze chladiče a karoserie, vše ostatní měly produkovat výrobní haly v Plzni. Ale nakonec ani tento bod nebyl do slova a do písmene dodržen. Ostatně výrobní náplň obou podniků se nezměnila ze dne na den a původní konstrukce Laurin & Klement přežívaly ještě řadu let. Mnohem důležitější byla pro mladoboleslavskou továrnu skutečnost, že díky finanční podpoře mocného koncernu bylo možné realizovat i větší investice, navíc bylo možné snížit režii levnějším nákupem odlišků a výkovek a využitím kooperace mezi Plzní a Mladou Boleslaví se mladoboleslavské automobilce otevřely nové možnosti.

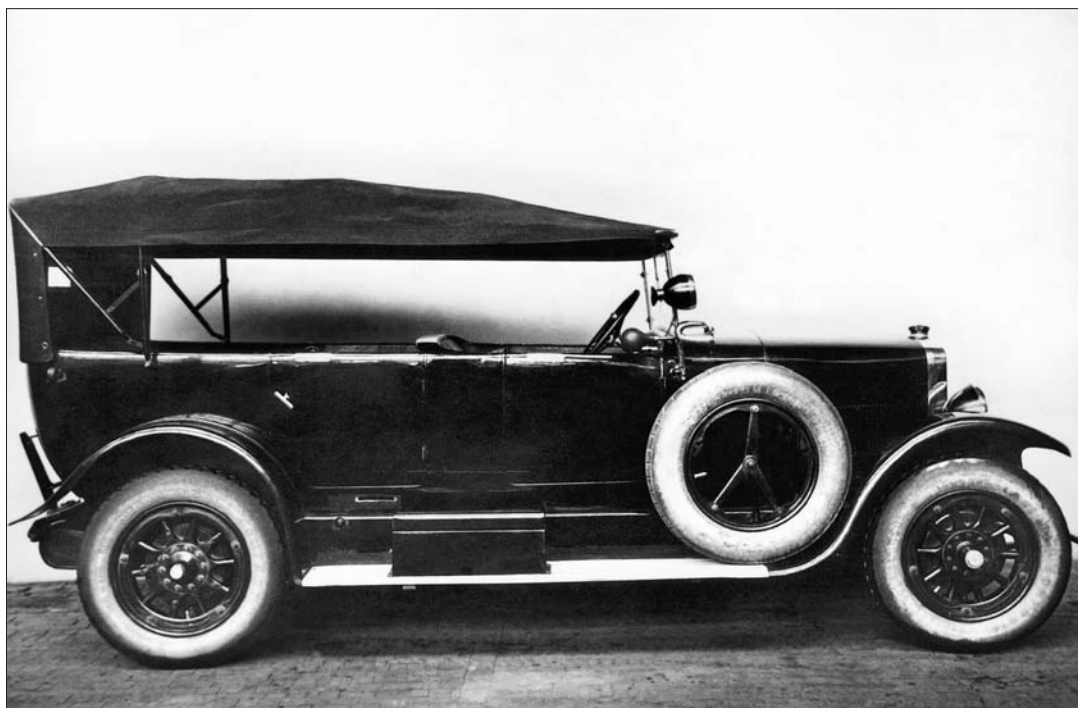


*Jestě jednu roadster Škoda 110, tentokrát s nataženou střechou*

Jednou z prvních škodovek a současně posledních laurinek byl obchodně nejúspěšnější automobil nové značky – typ 110, navazující na předchozí typ 100 a 105, disponující o něco větším výkonem a mechanickými brzdami Perrot se samozesilujícím účinkem na všech kolech. Ve své době oblíbený a spolehlivý automobil, měřící na délku 4200 mm a vážící 1200 kg, byl poháněn kapalinou chlazeným řadovým čtyřválcem s ventilovým rozvodem SV o objemu 1794 cm<sup>3</sup>, který ve spojení se čtyřstupňovou převodovkou nabízel nejvyšší výkon 25



*Na jaře roku 1928 si Škodu 110 vzali do parády karosáři Sodomkova závodu ve Vysokém Mýtě a na jejím podvozku postavili sportovní roadster*



*Škoda 120 z let 1925 až 1928 byla především představitelem solidního cestovního automobilu*

k (18,4 kW) při pouhých 2400 ot/min. Tomu odpovídala nejvyšší rychlost 85 km/h při průměrné spotřebě paliva 12 litrů na 100 km. Elektrická výbava vozu sestávala z dynama, akumulátoru pod sedadlem řidiče, předních světlometů, osvětlení zadní číselné tabulky, svítilny na přístrojové desce a nechyběl ani elektrický startér. Typ 110, označovaný také jako 7/25 HP, byl vyroben v počtu 1 945 kusů a zákazník si mohl vybrat karoserii v provedení čtyřsedadlový otevřený vůz, kabriolet, kombinovaná dvojitá limuzína, limuzína Weymann, kupé či limuzína a v roce 1927 vzniklo dokonce několik úhledných dvousedadlových roadsterů se třetím, nouzovým sedadlem. V depozitáři škodovického firemního muzea je dokonce čistě závodní provedení. Vozy pozdějších sérií byly ve snaze o dosažení co největšího stupně racionalizace vybaveny čtyřválcovým motorem o objemu 1944 cm<sup>3</sup> z většího typu 120.



## AUTOMOBILY



*Laurin & Klement*  
 se 4-válcovým motorem ventilovým  
 7/20, 7/25, 16/55 ks  
 a se 6-válcovým šoupátkovým 14/50 ks

*Škoda - Hispano - Suiza*  
 se 6-válcovým motorem ventilovým 25/100 ks

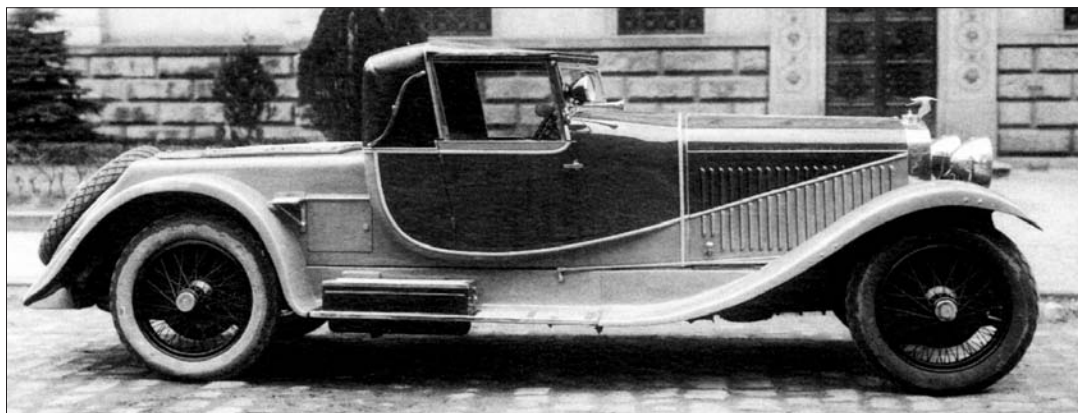
**ŠKODOVY ZÁVODY**  
 OBCHODNÍ ŘIDITELSTVÍ V PRAZE  
 Prodejní kanceláře: Praha, Plzeň, Brno,  
 Mor. Ostrava, Opava, Bratislava

**Reklama z roku 1925 upozorňuje ctěného zákazníka na vozy nesoucí značku Laurin & Klement i na Škodu Hispano-Suiza včetně anonce prodejních kanceláří**

Stodvacítko se od svého menšího sourozence lišila vlastně jen větší délkou rozvoru, který umožňoval montáž karoserií pro přepravu šesti osob. Čtyřválec objemu 1944 cm<sup>3</sup> dával výkon 30 k (22,1 kW) a automobil s ním dosahoval nejvyšší rychlosti až 85 km/hod i přes hmotnost 1200 kg. Stodvacítko ve výrobě vydržela plných šest

let a poslední dva vozy ze série 535 kusů, smontované po jednoroční přestávce ještě v roce 1931, definitivně uzavřely éru značky Laurin & Klement.

Dalším vozem z dědictví značky Laurin & Klement byl typ 150 poháněný šoupátkovým čtyřválcem Knight. Fúzi však přečkal jen krátce a v roce 1926 byla jeho výroba ukončena. Zato zbývající dva pohrobci – typy 350 a 360 – se udrželi ve výrobě podstatně delší dobu. Základním modelem byl typ 350 poháněný šoupátkovým šestiválcovým motorem. V roce 1926 byl do jeho rámu zabudován řadový čtyřválec o objemu 3969 cm<sup>3</sup> s ventilovým rozvodem OHV, který dával výkon 55 k (40,4 kW), a tak vznikl model Škoda typ 360. Výkon byl na zadní kola přenášen prostřednictvím čtyřstupňové převodovky, která byla vcelku s motorem a spojkou. Spouštěcí kliku bylo možno na přání doplnit elektrickým startérem. Podvozek tvořil rám lisovaný z ocelového plechu, vpředu zúžený a vzadu vysoko vyhnutý. Přední náprava byla vykována z niklové oceli do tvaru písmene I a odpérování obou náprav obstarávala podélná půlelptická péra. Dřevěná kola se snímacími obručemi mohla být nahrazena drátěnými Rudge-Whitworth. Nožní brzda působila na všechna čtyři kola, i když tradiční západkové zařízení zabráňující zpětnému pohybu při rozjezdu do svahu patřilo k základní výbavě i u těchto modelů. Automobil dlouhý 4569 mm, s rozvorem náprav 3690 mm dosahoval rychlosti 100 km/hod. Velkých a luxusních automobilů bylo vyrobeno pouhých 27 kusů, přičemž posledních jedenáct bylo dokončeno v roce 1927.



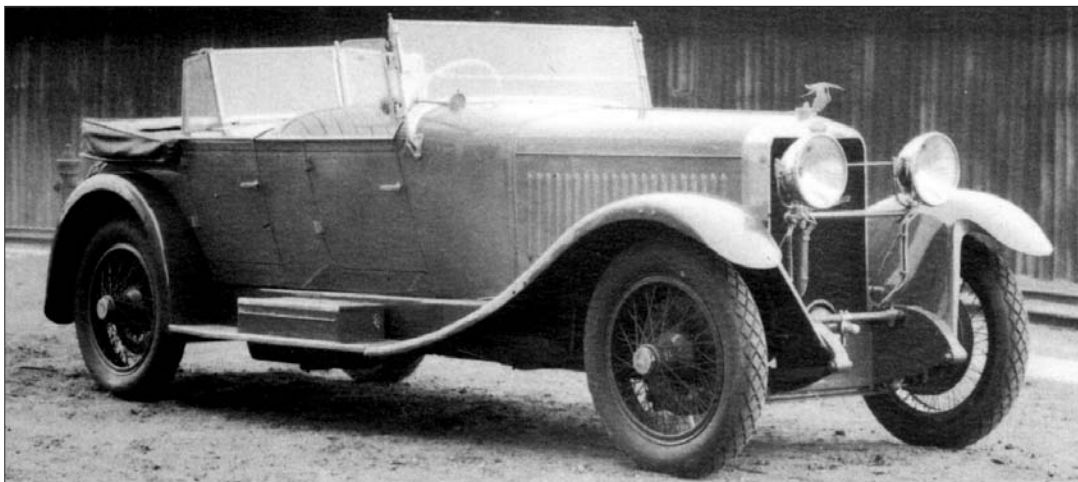
**Dvousedadlová sportovní karoserie na podvozku Škoda-Hispano-Suiza pravděpodobně vznikla v Mladé Boleslavi někdy kolem roku 1926**

Typy 200, 210, 300, 400, 445 i luxusní 450 se staly podepsáním smlouvy minulostí. Proč taky v rámci jednoho koncernu vyrábět navzájem si konkurující typy, zvláště když se v Plzni už rok vyrábí luxusní automobil patřící ke světové extratřídě. V letech 1924 až 1928 bylo v plzeňské Škodovce vyrobeno několik desítek kusů jednoho z nejlepších a nejexkluzivnějších automobilů světa podle licence firmy Hispano-Suiza. Výrobky francouzské filie původně španělské značky patřily k nejlepším na světě, automobily trojlístku Rolls Royce, Bugatti a Hispano-Suiza představovaly špičku v automobilovém průmyslu. Kvalita, luxus, moderní konstrukce a vysoká cena patřily k základním atributům každého z jejich vozů. Z této charakteristiky nijak nevybočovaly ani licenční "hispanky" z Plzně, ba dokonce byly ve své době hodnoceny ještě vyšší známkou než originály ze Španělska nebo Francie.

Zejména motor udivoval dokonalým dílenským zpracováním. Řadový šestiválec o úctyhodném objemu 6597 cm<sup>3</sup> měl výkon rovných 100 koní (73,6 kW) a krátkodobě bylo možno dosáhnout výkonu až 135 k (99,4 kW) při 3000 ot/min. Jeho vačková hřídel ventilového rozvodu OHC byla poháněna dvěma páry kuželových kol a jednotlivé vačky ovládaly ventily přímo, bez jakéhokoliv mezičlánku. Motorový blok byl vyroben z lehké sli-

tiny s vloženými ocelovými válci. Sedmkrát uložená kliková hřídel nebyla vykována, ale obrobená z jediného 400 kg vážícího kusu do konečné hmotnosti 45 kg. Dvojitý vertikální karburátor byl ovládán ze středu volantu stejně jako předstih zážehu. Dvojitě zapalování Delco mělo dvě svíčky na každý válec a elektrická výbava byla značky Blériot. Vůz si vystačil díky pružnosti motoru pouze se třemi převodovými stupni, ostatně rozjížděl se na druhý rychlostní stupeň, jednička byla používána pouze pro manipulaci. Konstrukce podvozku byla klasická – obdélníkový rám patřičně vyztužený a obě tuhé nápravy odpérované podélnými listovými pery.

Údaje o počtu vyrobených kusů se dost rozcházejí. Ví se, že v Československu bylo evidováno 39 kusů a z nich 26 karosovala plzeňská firma Brožík, ostatní J. O. Jech v Praze a vlastní karosárna v Mladé Boleslavi. Občas je ale možné se v literatuře dočíst, že v Mladé Boleslavi bylo postaveno asi 29 karoserií. Celkově mohlo být vyrobeno kolem padesáti kusů, ale rozhodně nebylo postaveno více než sto kusů. Automobil se dodával v šesti různých provedeních, jako sportovní torpedo, sportovní kabriolet, kupé – limuzína, double kabriolet, dvojitá limuzína a kupé St. Louis. Pokud se týká sportovních verzí, zcela jistě byla v Mladé Boleslavi postavena čtyřdveřová sportovní karoserie, která putovala za svým zákazníkem do Lodže, a jeden dvousedadlový roadster. Cena vozu s otevřenou karosérií byla 240 000 Kč, tedy rozhodně nic pro běžného motoristu, vzhledem k tomu, že nejdražší Praga Grand stála v té době 130 000 Kč. I přesto, že na podvozku „hispaný“ vzniklo několik sportovních karoserií, šlo spíše o reprezentativní automobil budící úctu už svými rozměry – rozvor náprav 3690 mm, délka 4830 mm a hmotnost podvozku 1350 kg. Palivová nádrž na 110 litrů nebyla nijak poddimenzovaná vzhledem ke spotřebě, která se pohybovala mezi 18 až 25 litry na 100 km, a i s tak velkým a těžkým automobilem jste mohli jet rychlostí až 140 km/hod.



***Dvojitý sportovní faeton Škoda-Hispano-Suiza byl určen pro Karla Buhle z Lodže. Také tato karoserie vznikla v Mladé Boleslavi.***

Podtrženo a sečteno, ani po sloučení s plzeňským strojírenským gigantom mladoboleslavská automobilka sportovními modely nijak zvlášť nehýří. Ba právě naopak. Škodovka se zaměřuje spíše na produkci sériových modelů a sportovní aktivity bývalé značky Laurin & Klement jsou postupně utlumovány. A navíc racionalizace vede k postupnému snižování sortimentu velkých a výrobně náročných modelů včetně jejich sportovně laděných derivátů a vedle už zmíněných typů 300, 350, 360, 400, 445 a 450 končí i výroba licenční Hispano-Suizy stavěné na plzeňských podvozcích.

## Automobily jednotné řady 4R a 6R

Ačkoliv ještě po nějakou dobu byl nápis Laurin & Klement montován na chladiče automobilů vyjíždějících z mladoboleslavské továrny, na zátkách chladiče už letěl okřídlený šíp. V roce 1926 byla s podporou silného koncernu zahájena rozsáhlá přestavba mladoboleslavské automobilky, která byla započata výstavbou nové karosárny a pokračovala výstavbou moderní haly montovny a mechanických dílen. Celý ten stavební ruch trval až do roku 1930, ale už v roce 1928, na zářijové XX. mezinárodní výstavě automobilů v Praze, se motoristické veřejnosti představil první výsledek snahy o vytvoření stavebnicové řady automobilů – automobil nesoucí netypické označení Škoda 4R, který měl navazovat na předchozí mladoboleslavské modely 100-120 a rozšířit nabídku ve střední třídě. Ostatně na obou typech je možné vystopovat celou řadu prvků shodných se staršími modely Laurin & Klement. Zatímco číslice 4 signalizovala počet válců motoru, písmeno R v názvu typu mělo symbolizovat jednu z novinek poprvé použitou na mladoboleslavských automobilech. Byla jí tzv. „hlava Ricardo“, nově tvarovaná hlava válců, jejímž účinkem mělo být dosažení zvýšení pružnosti i výkonu řadového motoru. Druhou novinkou bylo použití brzd na všech kolech, a to nejen u osobních, ale i u nákladních automobilů. Kromě brzd na všech kolech byly vlastnosti podvozku zlepšeny ještě opačným uložením předních per, jejichž závěsy byly umístěny vpředu namísto vzadu. Výsledkem bylo zmírnění nepříjemných nárazů při jízdě na nerovném povrchu.

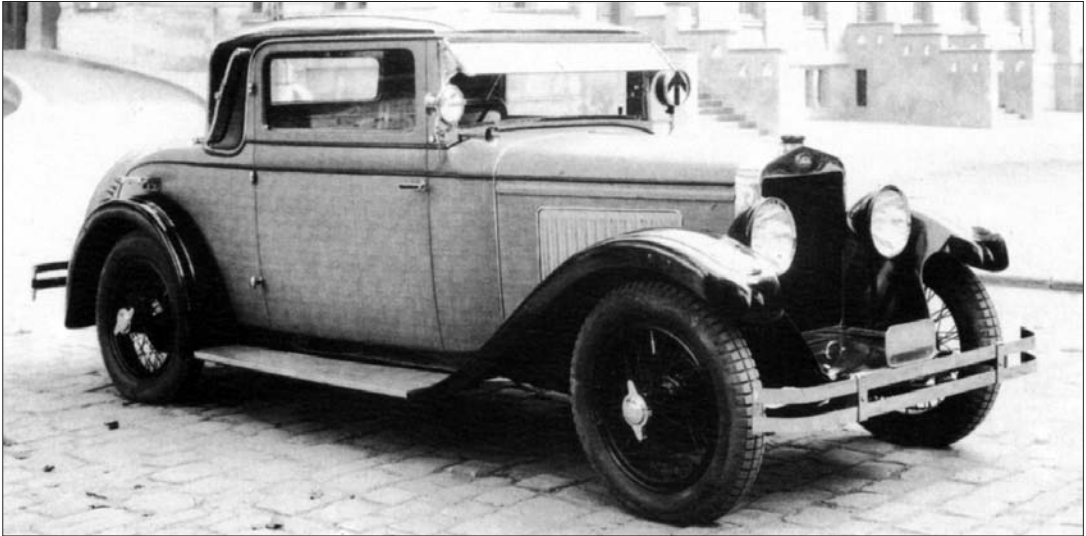


**Reklamní leták na Škodu 4R z roku 1928 v provedení faux cabriolet, tedy falešného kabrioletu**

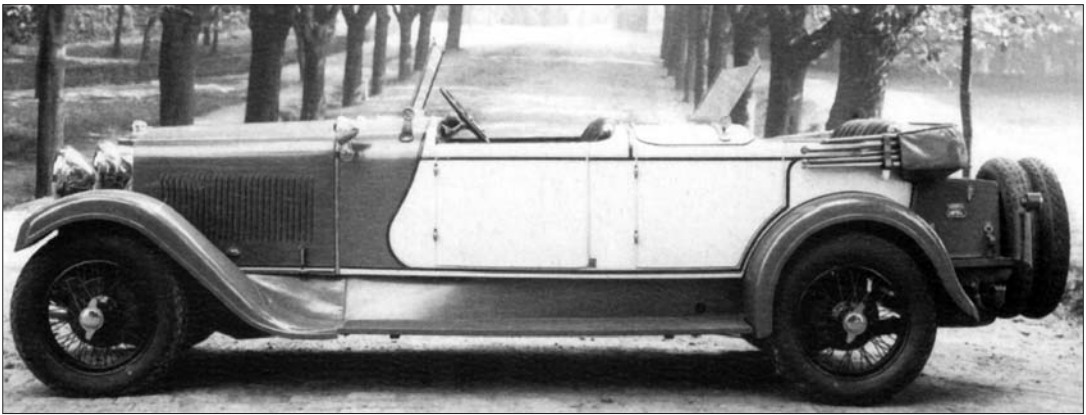
Řadový čtyřválec s rozvodem SV, klikovou hřídelí uloženou ve třech ložiskách a písty z hliníkové slitiny měl objem 1944 cm<sup>3</sup> a dával výkon 23,5 kW (32 k)/2800 ot/min. Pohon vačkového soukolí obstarávalo bezhlučné soukolí z textgumoidu a převodovka měla čtyři stupně pro jízdu vpřed a zpátečku.



Škoda 4R měla kola obuta do pneumatik o rozměrech 5,25-20“, v porovnání s větším šestiválcem 6R měla kratší rozvor náprav 2950 mm, měřila na délku 4690 mm a vážila 1280 kg. Nejvyšší rychlost 90 km/hod a spotřeba paliva 14–15 litrů paliva na 100 km tedy plně odpovídala jejím proporcím.



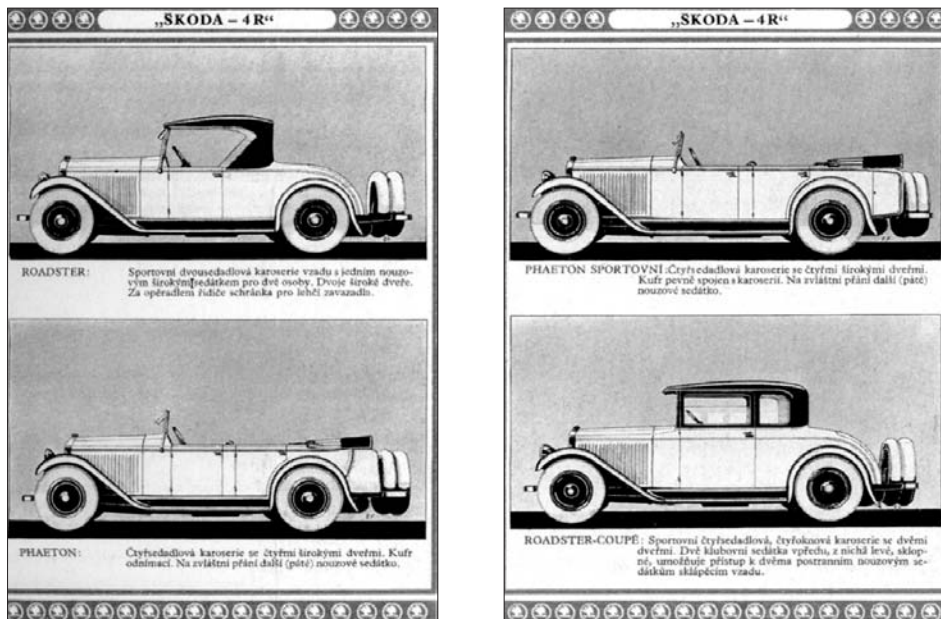
*Plzeňská karosárna Brožík postavila na podvozku Škoda 4R kupé, které se však hodilo spíše na cestování než pro sport*



*I takhle mohla vypadat sportovní karoserie na konci dvacátých let. Dvojitý sportovní phaeton Škoda 6R z roku 1929. Jeho karoserie byla s největší pravděpodobností postavena v továrně Aero.*

Přestože základním typem karoserie pro řadu R byl otevřený phaeton, v nabídce nechybělo ani provedení charakterizované jako sportovní a zákazník mohl dokonce odjet v kupé nebo roadsteru. Mimo to bylo možné objednat zcela individuální provedení u některé ze specializovaných karosáren. Tak například v pražské továrně Aero byl postaven sportovní faeton na podvozku Škoda 6R a plzeňská karosárna Brožík postavila na podvozku Škoda 4 R pohledné kupé.

Hlavní účelem vývoje stavebnicové řady bylo v první řadě dosažení nižších výrobních nákladů a tím pádem i prodejních cen. Výsledkem bylo použití motorů se stejným zdvihem i vrtáním, tím pádem i stejných pístů, ventilů, ojnic apod. Stranou nezůstal ani podvozek s typizovanými brzdovými bubny a řízením, standardizovány měly být i převodovky.

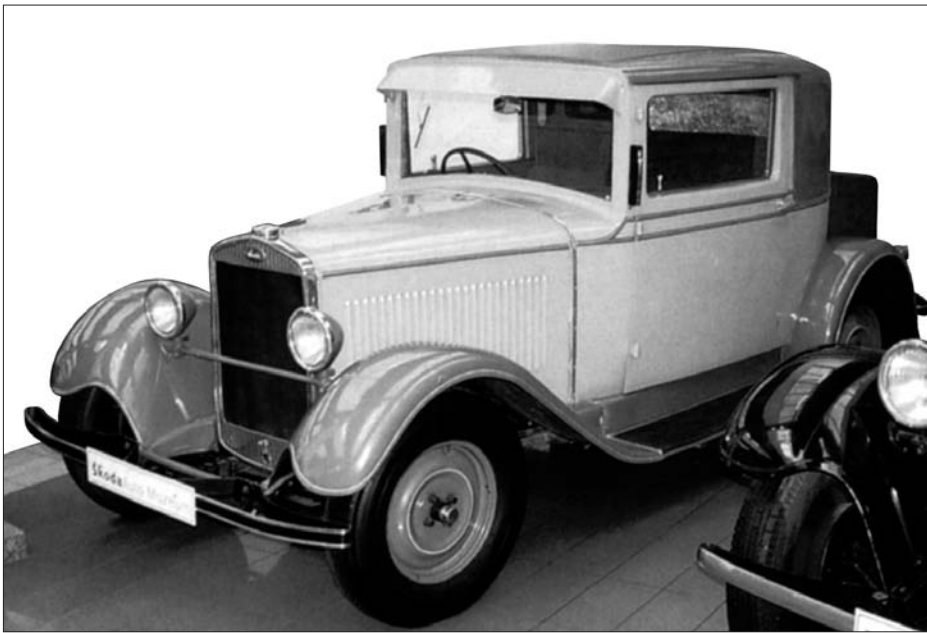


**Nabídka sportovních karoserií na podvozku Škoda 4R dokumentují reklamní letáky**

Všechny tyto komponenty byly použity i při konstrukci dalšího člena stavebnicové řady Škody 6R, který měl splňovat požadavky na velký cestovní vůz při zachování jednoduché konstrukce, nenáročnosti, spolehlivosti a nadprůměrné trvanlivosti. Jeho řadový šestiválec s ventilovým rozvodem SV o objemu 2916 cm<sup>3</sup> a výkonu 50 k (37 kW)/3000 ot/min měl válce vcelku s klikovou skříní ze slitiny hliníku, litinový blok společný pro všech šest válců a snímatelnou litinovou hlavu rovněž vybavenou Ricardovým spalovacím prostorem. Ventily po levé straně byly neprodyšně zakryté dvěma odnímatelnými víky a vzájemně zaměnitelné. Kliková hřídel byla vykována z chromniklové oceli a uložena ve čtyřech širokých kluzných ložiskách, vylitých samozřejmě kompozicí. Dva horizontální karburátory Zenith byly umístěny na pravé straně motoru, spolu s čističem benzínu. Magnetka Scintilla se samočinnou regulací předstihu byla kombinovaná s dynamem a poháněl ji řetězový převod od vačkové hřídele. Chlazení bylo vodní termosifonové, podporované ventilátorem. Měkký záběr motoru zabezpečovala suchá vícelamelová spojka, která byla se čtyřstupňovou převodovkou ve společném bloku s motorem s mohutnými upevňovacími nálitky vyztužujícími přední část klasického šasi. Podvozek byl tvořen masivním žebřinovým rámem snýtovaným z výlisků. Přední náprava, vykováná z niklové oceli do profilu tvaru I, byla odpružená podélnými listovými péry. Zadní tuhá náprava byla typu banjo, lisovaná z ocelového plechu a s rozvodovkou vyjímatelnou vcelku. Kuželové soukolí stálého převodu s gleasonovým ozubením a diferenciál byly snadno přístupné zadním víkem. Celý podvozek byl lakován černou barvou. Na drátových kolech Rudge & Whitworth s mechanickými brzdami Perrot byly balonové pneumatiky o rozměrech 6,00-20". Elektrická výstroj zahrnovala nejen elektrický startér, ale i dva zapalovače doutníků. Přístrojová deska byla osazena vedle rychloměru také osmidenními hodinami, houkačka měla dvě tlačítka a výbavu doplňovala síťka na noviny a dvě vázy.

Automobil s celkovou délkou 5150 mm byl určen pro přepravu čtyř až pěti osob a dosahoval nejvyšší rychlosti 100 km/hod při průměrné spotřebě paliva 16 až 20 l na 100 km. Rozchod kol byl 1380 mm a rozvor náprav 3460 mm. Nádrž byla umístěna vzadu a měla objem 72 l. Vůz byl široký 1700 mm, dlouhý 5150 mm a vysoký 1880 mm. Samotný podvozek vážil 950 kg a pohotovostní hmotnost celého vozu byla 1720 kg.

Takže opět – oba dva typy unifikované řady 4R i 6R, přestože v jejich nabídce nechyběly ani sportovní karoserie, nelze považovat za čistokrevné sportovní automobily, a pokud jde o samotnou myšlenku unifikace co největšího počtu dílů, byla určitě dobrá, a jestliže by se povedlo přejít na výrobu ve větších sériích, zcela jistě by bylo možné dosáhnout i velmi zajímavých prodejních cen. Jenže ani jeden z obou typů nebyl příliš úspěšný, jejich konzervativní koncepce nebyla pro zákazníky lákavá. Vždyť vysokou životnost a solidnost zpracování nabízely u svých výrobků i další automobilky a k tomu ještě něco navíc. První skutečné škodovky – typy 4R a 6R – nebyly pro svou konzervativnost úspěšné, ale to již mladoboleslavští konstruktéři pracovali na nových typech se středními a malými objemy motorů.



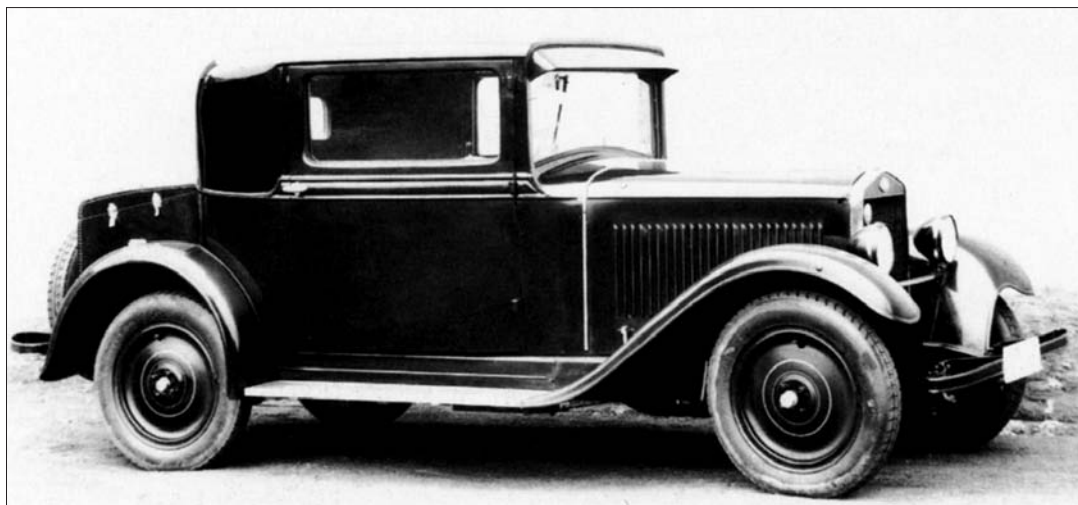
*Škodu 422 vyráběnou v rozmezí let 1930 až 1932 jste si mohli koupit i jako dvousedadlové kupé, kabriolet nebo i roadster*

## Léta hospodářské krize

Navzdory tomu, že rokem 1929 se datuje počátek světové hospodářské krize, v Mladé Boleslavi 4 011 zaměstnanců vyrobilo během jednoho roku 4 895 vozidel a výroba se začala orientovat na novou generaci osobních automobilů jednotného konstrukčního stylu a unifikovaných motorů, na jejichž vývoji se podílela italská firma Pellegati. Avšak výrobní program vycházející z poválečného vývoje typu 110 nemohl obstát delší dobu ani po zavedení zdokonalených typů 4R a 6R, které se nevyráběly déle než pouhé dva roky. Po dokončení nové karo-



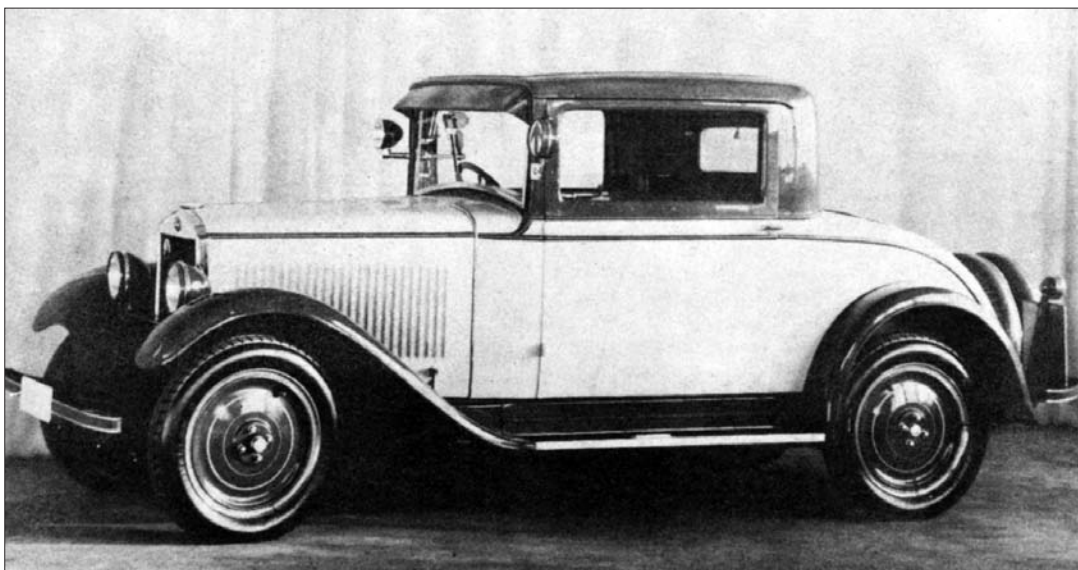
*Škoda 422 z roku 1930 se sportovní karoserií roadster původně sloužila jako „showcar“*



*Škoda 422 z roku 1930 s karoserií kupé sice nepředstavovala zrovna ideál supersportovního automobilu, ale jistou dávku sportovního espritu jí upřít nelze*

sárny a mechanické dílny s pásovou montážní linkou vybavenou moderními obráběcími stroji bylo třeba přijít s vývojově zcela novou konstrukcí přizpůsobenou novým podmínkám ve výrobě a odpovídající požadavkům trhu.

Vedení mladoboleslavské automobilky se však muselo potýkat s jiným problémem, téměř stejně hrozivým jako hospodářská krize. Tím problémem byla těžkopádnost centrálního vedení z Plzně, které místo pružnějších reakcí na požadavky zákazníků a úspor přineslo ještě větší režijní náklady. Jediným možným způsobem řešení tohoto problému byla celková reorganizace a tak od 1. ledna roku 1930 se mladoboleslavská továrna stala součástí koncernu ASAP – Akciové společnosti pro automobilový průmysl. Jejím hlavním cílem bylo zvýšení rentability a jedním z prvních kroků k jeho dosažení byla smluvní dohoda s automobilkou Praga, ke které došlo koncem roku 1931. Jejím základem nebylo v podstatě nic jiného než rozdělení trhu tak, aby si obě automobilky navzájem nekonkurovaly. Dalším spojencem měla být kopřivnická Tatra, ta si však vzala čas na rozmyšlenou a nová společnost nazvaná Motor, která zahájila činnost 1. 1. 1932, si musela vystačit pouze se dvěma zakládajícími členy, ASAP a Pragou. Od ASAPu získala do pronájmu továrnu v Mladé Boleslavi, výrobu v Plzni, opravny na Smíchově, všechny prodejny, expedici a převzala také veškeré zásoby surovin. Dva kohouti na jednom smetišti, to nedělá dobrotu a existence Motoru netrvala déle než dva měsíce. Nedošlo ani k naplnění hlavního předpokladu, totiž zjednodušení typizace a vytvoření nového výrobního programu. Už v prvních dnech po založení nové společnosti docházelo ke sporům prakticky ve všech otázkách řízení, výroby i zásobování a nejlepšími řešeními této situace se nakonec ukázalo zrušení celého projektu, který měl podle původní smlouvy vydržet dvacet let.



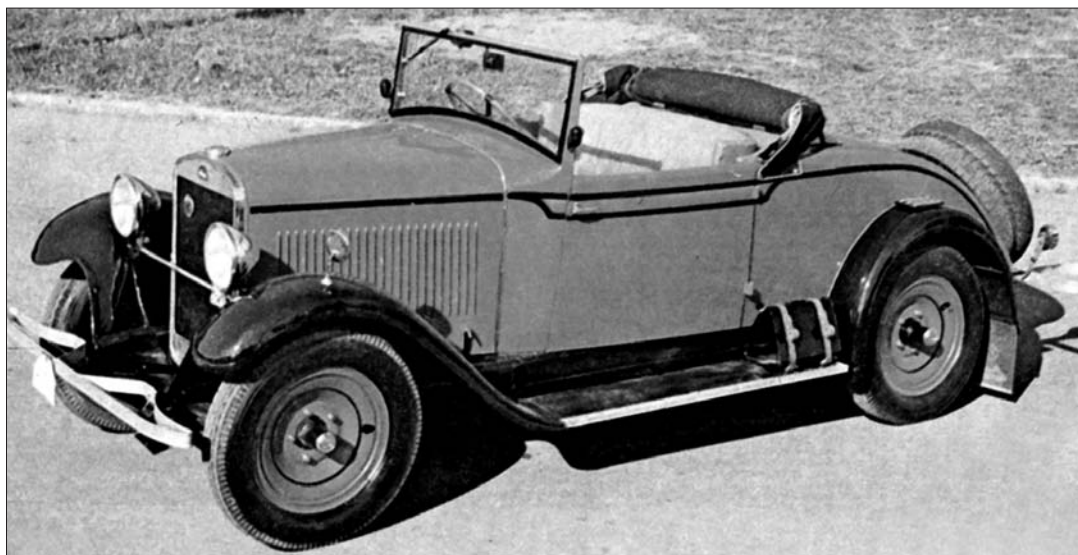
**Dvoulístné kupé Škoda 422 z roku 1931 bylo poháněno řadovým čtyřválcem SV o objemu 1195 cm<sup>3</sup>**

Mezitím přišla Škodovka v roce 1929 a 1930 na trh hned s několika novými modely, které měly, stejně jako typy 4R a 6R, celou řadu společných dílů, ale pro boj s konkurencí byly už mnohem lépe připraveny a dokonce se objevilo i několik sportovních karoserií, i když na podvozcích jinak obyčejných cestovních modelů. Nejlevnějším typem byl čtyřválcový 422, o něco větší 430 a odvozený 430D patřily už spíše do střední třídy, vyšší třídu představovaly šestiválce 645 a 650 a vrchol nabídky tvořil luxusní osmiválec 860. Novinkou byl i způsob označování jednotlivých modelů – první číslice udává počet válců, následující dvojčíslí představuje výkon v koních.

V létě roku 1930 jste si mohli koupit nejmenší automobil z Mladé Boleslavi – typ Škoda 422 nabízený ve standardním provedení se čtyřsedadlovou karoserií, čtyřválcovým motorem s rozvodem SV, objemem 1195 cm<sup>3</sup>, výkonem 22 k (16,2 kW) při 3400 ot/min<sup>-1</sup> a třístupňovou převodovkou s třetím stupněm v přímém záběru. Motor měl termosifonové chlazení, tlakové oběžné mazání se zubovým čerpadlem, akumulátorové zapalování Scintilla 12 V a směs připravoval karburátor Zenith U26, popř. U2.

Rám vozu byl tvořen ocelovými výlisky spojenými s tuhými nápravami odpruženými podélnými půleliptickými pery. Všechna kola byla vybavena mechanickými brzdami, parkovací brzda působila na zadní kola. Vůz měl rozchod kol 1300 mm, rozvor 2600 mm a při hmotnosti s uzavřenou karoserií 950 kg dosahoval největší rychlosti 75 km/hod. Přestože se jednalo o nejlevnější model, nic vám nebránilo, abyste si jej pořídili třeba jako dvoumístné kupé, kabriolet nebo dokonce roadster.

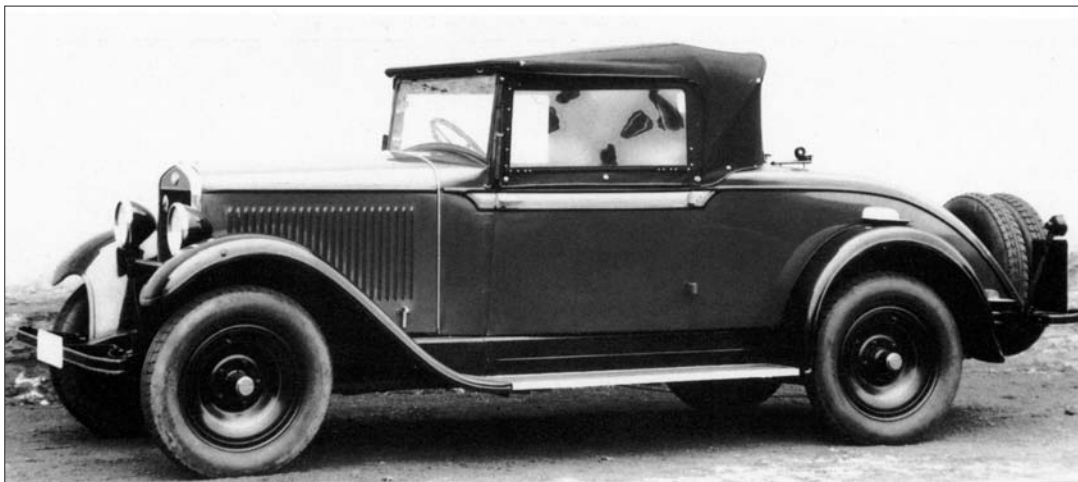
Z obchodního hlediska se jednalo zcela jistě o velmi úspěšný typ, do ukončení výroby v polovině třicátých let bylo vyrobeno téměř tři a půl tisíce automobilů. Malý, cenově dostupný vůz byl přesně to pravé, co Škodovka potřebovala.



**Roadster Škoda 430 z roku 1929 byl i přes sportovní tvar karoserie spíše solidně stavěným cestovním automobilem**

Základním modelem nově koncipovaných automobilů z Mladé Boleslavi byl však o něco větší model, který byl poprvé předveden na pražském podzimním autosalonu v roce 1929 jako třetí typ nové řady. Jeho uvedení na trh předcházely mnohem větší a luxusnější modely 860 a 645, o kterých ještě bude řeč. Typ 430, ze kterého byl odvozen i nejmenší typ 422, poháněl čtyřválec s rozvodem SV o objemu 1661 cm<sup>3</sup> a výkonu 30 k (22 kW) při 3000 ot/min. Šlo o první výrobek zbrusu nové tovární haly, zatímco ve starých dílnách už zůstaly pouze pomocné provozy. V porovnání s předchozím typem L&K 110 vyniká jeho pokrokové řešení. Složitý odlitek původního motoru vyžadující neméně složitou montáž byl nahrazen technologicky výhodnější konstrukcí s blokem válců děleným v ose hlavních ložisek, s pětikrát uloženou klikovou hřídelí a jednoduchou, tuhou hlavou válců. Všechna vrtání a dosedací plochy jsou orientovány do pravoúhlé soustavy, což je výhodnější z hlediska velkosériové výroby a současně usnadňuje případné opravy. Řadicí páka třístupňové převodovky už nadobro opustila své původní místo v kulise vně karoserie a přestěhovala se na podlahu uprostřed vozu. Podvozek auto-

mobilu klasické koncepce byl tvořen obdélníkovým rámem s podélnými výztuhami. Zadní nápravu představoval výlisek z ocelového plechu, přední z chromniklové oceli a obě nápravy vzdálené od sebe rovných 2800 mm byly odpruženy listovými pery. Při celkové délce 4330 mm a hmotnosti 1220 kg dosahoval typ 430 nejvyšší rychlosti 85 km/hod. K bezpečnému zastavení i z této rychlosti sloužily brzdy Perrot ovládané lanky. Karoserie lakované pyroxylinovými barvami byly nabízeny v provedeních otevřený faeton či sedan s prodlouženým rozvorem a později přibyl ještě dvoudveřový tudor, kupé a dvoudveřový roadster se třetím, pomocným sedadlem v zádi vozu. Co do počtu prodaných kusů si typ 430 nezařadil s úspěšným typem 422 a hned v příštím roce se dočkal také modifikace vybavené o něco větším motorem, která se v názvu lišila pouze tím, že přibýlo velké písmeno D.

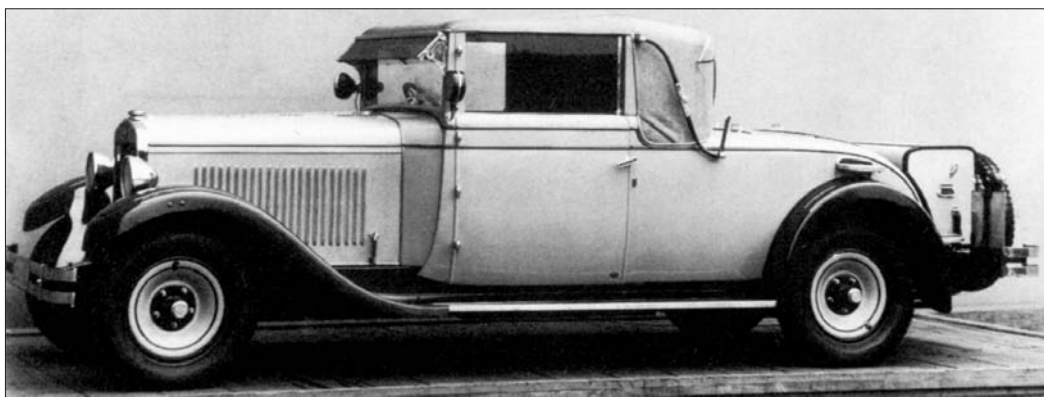


**Škoda 430 z let 1929 až 1932 byla nabízena rovněž jako roadster se třetím, nouzovým sedadlem v zádi vozu, ale její tvar nijak nevybočoval z dosavadní mladoboleslavské produkce**

Od výchozího typu se model 430D nelišil jenom motorem o objemu 1802 cm<sup>3</sup> a výkonu 30 k (22 kW). Jeho převodovka měla čtyři rychlostní stupně a poprvé se jako součást standardního vybavení objevilo akumulátorové zapalování. Zpočátku byl model 430D nabízen především s otevřenými karoseriemi s plátěnou střechou, ale velmi brzy začala převažovat poptávka i po dvou či čtyřdveřových uzavřených karoseriích a našli se i zájemci o sportovní verzi roadster. Ostatně na pražském autosalonu v roce 1931 vystavovala Škodovka typ 430 s karoserií kupé, kterou prezentovala jako sportovní. I když po pravdě řečeno v případě mladoboleslavských modelů z dvacátých let se spíše než o sportu může mluvit o solidnosti konstrukce a z ní vyplývající spolehlivosti. Na každý pád se jednalo o pohledný automobil, o čemž se mohli přesvědčit i návštěvníci Retro Prague v roce 2001, kde byl identický vůz znovu vystavován – sedmdesát let od své premiéry. V roce 1932 byla karoserie modernizována použitím šikmého čelního skla a módního zešíkmení se dočkala i maska chladiče.

Jako druhá novinka byl předveden v roce 1929 na pražském autosalonu typ Škoda 645, vedle šestisedadlového provedení zde byl model 645 vystaven také jako dvoudveřový tudor a dokonce jako velmi pohledný kabriolet. Nabídku ještě později doplnil i sportovní roadster. Škoda 645 byla na svou dobu velmi luxusní a na trhu dokonce ohrožovala špičkový typ vlastní značky – velký 860.

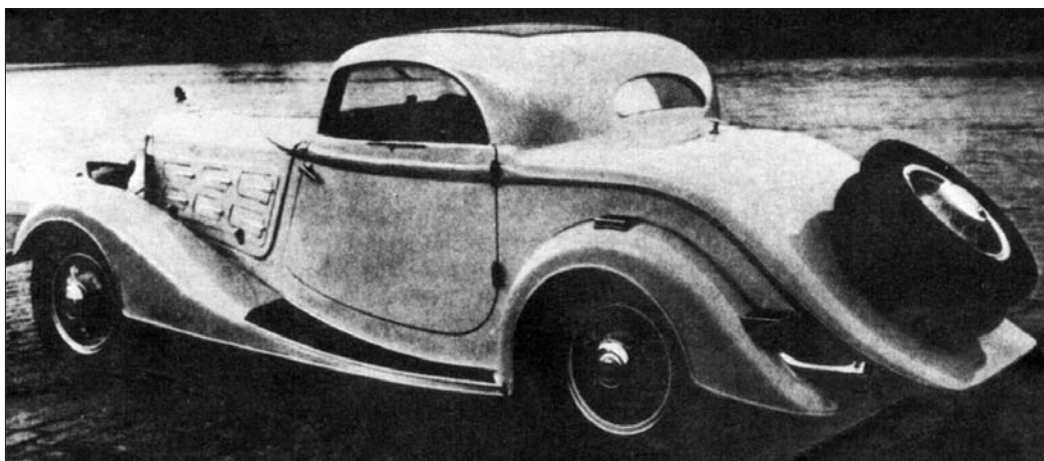
Že se jedná o příslušníka téže modelové řady jako menší 430 dokazoval, kromě stejně řešeného podvozku, také motor, který ač šestiválec, měl stejné hodnoty vrtání a zdvihů jako menší 430. Stačilo přidat dva válce a s objemem 2492 cm<sup>3</sup> rázem stoupl i výkon na 33,1 kW, tedy 45 k. Podvozek byl sice řešen obdobně jako u typu 430, ale byl dodáván ve dvou různých délkách, což umožňovalo montáž různých karoserií od sice otevřeného,



*Luxusní Škoda 645 z roku 1929 se sportovní karoserií postavenou u firmy Brožík v Plzni*



*Škoda 645 jako luxusní kupé z roku 1930*

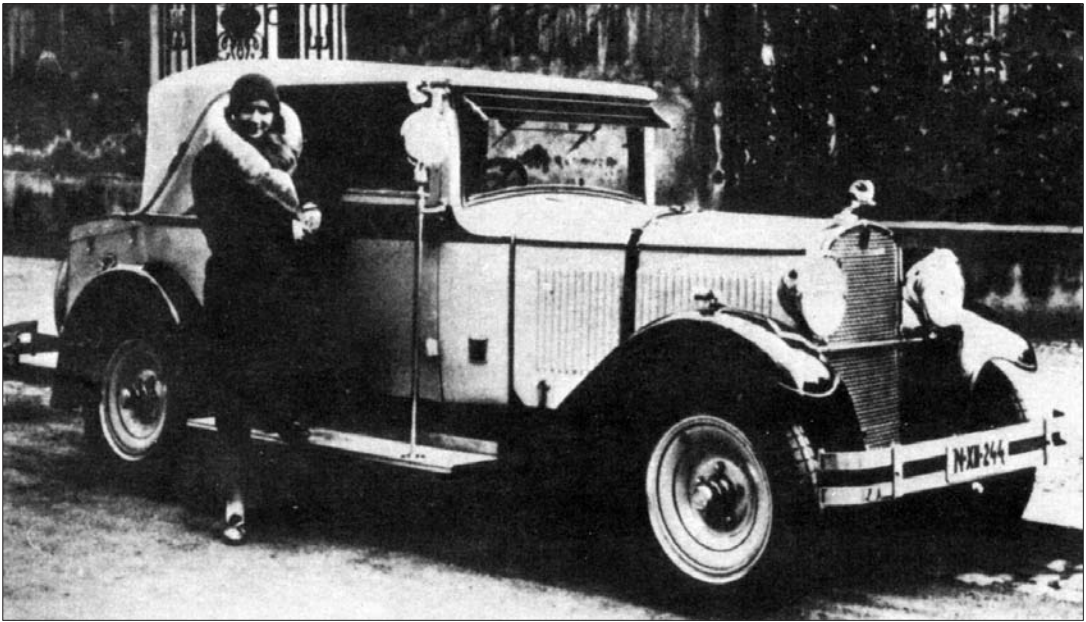


*Zřejmě nejkrásnější karoserií nesla tato Škoda 645 z roku 1934. Autorem velkého coupé byla karosárna Sodomka z Vysokého Mýta.*



ale přesto luxusně vybaveného phaetonu, přes čtyřsedadlovou limuzínu až po už zmiňované noblesní šestisedadlové provedení. Luxusní šestiválec byl mnohem žádanějším artiklem než jeho reprezentativní osmiválcový kolega typu 860, do roku 1934 bylo vyrobeno a prodáno téměř 760 vozů.

Železo se má kout, dokud je žhavé, a tak k typu 645 brzy přibyl ještě silnější šestiválec, jehož výkon díky zvětšenému vrtání stoupl na 50 k (36,8 kW) a samozřejmě vyrostl i objem na 2704 cm<sup>3</sup>. Nový typ byl označen Škoda 650. Na rozdíl od typu 430D bylo dynamoakumulátorové zapalování nabízeno jako dražší varianta magnetoelektrického zapalování osvědčené značky Scintilla. Čtyřstupňová převodovka umožňovala naplno využít vlastností motoru a pohodlí cestujících bylo zajištěno prostřednictvím čtvrteliptických podélných per s pákovými tlumiči na obou nápravách, vzdálených od sebe slušných 3375 mm. Bohatosti výbavy a velikosti luxusního automobilu odpovídala i hmotnost 1650 kg, ale i tak bylo možné uhánět rychlostí až 110 km/hod. Také na podvozek typu 650 byly montovány na zakázku vyrobené sportovní karoserie, ale jeho motor osvědčil svoje kvality též jako pohonná jednotka užitkového automobilu Škoda 206, který patřil k nejúspěšnějším dvoutunovým nákladním automobilům své doby.



*Tentýž vůz Škoda 645, tentokrát jako luxusní kabriolet – rovněž z roku 1930*

Vlajkovou lodí boleslavské automobilky byl model Škoda 860, rovněž představený na pražském autosalonu v roce 1929. Pomíneme-li první osmiválec typu FF z roku 1907, který byl ovšem spíše jakýmsi nosičem technologií a jehož hlavním úkolem měla být demonstrace schopností mladé automobilky, pak je model 860 prvním sériově vyráběným osmiválcem v Mladé Boleslavi. Škoda 860 se představila poprvé na pražském autosalonu v roce 1929 jako samostatné leštěné šasi a tři různé karoserie. V sérii byla vyráběna jako phaeton, kabriolet, faux-kabriolet a sedmimístná limuzína. Tedy nic pro sportovce, ale alespoň že tu byl kabriolet. Navíc se jedná o automobil natolik výjimečný, že si zaslouží trochu pozornosti, i když vybočuje z tématu. Už počet válců s devětkrát uloženou klikovou hřídelí spolu s objemem 3888 cm<sup>3</sup> a výkonem 60 k (44,2 kW) spojených s třístupňovou převodovkou v bloku s motorem a mechanickými brzdami s posilovačem doplněnými servobrzdou Dewandre na všechna čtyři kola i způsob výroby, kdy na montáži při použití nejkvalitnějších materiálů pracovali pouze vybraní

řemeslníci, jej pasují do role prestižního automobilu nejvyšší třídy. Tomu odpovídají impozantní rozměry – rozvor náprav 3570 mm, délka 5425 mm a hmotnost 1900 kg – i výkony – nejvyšší rychlost 110 km/hod při spotřebě paliva 16 až 20 litrů na 100 km – a výbava: šest až sedm sedadel, dřevem obložená přístrojová deska obsahující i ukazatel sklonu vozu, vytápění, schránka s toaletními potřebami, telefon k řidiči, tři svítilny, záclonky. Přes všechny superlativy se občas v tisku nebo i odborné literatuře můžete dočíst, že jako představitel luxusních automobilů se 860 nemohla vyrovnat velkým dvanáctiválcům Walter a Tatra. Což je pravda, pokud máme na mysli výkon, výbavu a snad i impozantnost vzhledu. Ale na druhé straně – dvanáctiválcové Waltery Royal byly postaveny v pouhých třech kusech, dalších patnáct smontovaných motorů se automobilových karoserií nedočkalo. Ani dvanáctiválcová Tatra 80 na tom nebyla lépe, počet vyrobených vozů nepřekročil třicetku a daleko lépe se prodávala o něco chudší šestiválcová Tatra 70 (50 kusů). Zato velkých 860 bylo postaveno na padesát kusů, které si dokázaly najít své zákazníky.



**Nejmenší, ale zřejmě nejlepší předválečný šestiválec z Mladé Boleslavi nesl označení Škoda 633. Na snímku je sériový kabriolet z roku 1931.**

Přestože v roce 1930 měla křivka grafu znázorňujícího dosažené výrobní počty ještě pořád úhel vyšší než čtyřicet pět stupňů, brzy mělo dojít ke zlomu. Koncem roku zaklepala světová hospodářská krize i na brány mladoboleslavské automobilky. Po zkrácení pracovní doby na 36 hodin týdně bylo nutné přistoupit k prvnímu propuštění, z celkového počtu 4 278 odešlo 836 pracovníků. V roce 1931 došlo k dalšímu zkrácení pracovního týdne na 4 dny a počet zaměstnanců klesl na 2 181. Bylo totiž propuštěno dalších 935 lidí. V roce 1932 pokles stále pokračoval o dalších 439 propuštěných. Přitom závodu patřilo na celém území státu 22 prodejen, 23 expozitur a v 56 městech měla Škoda servis. V roce 1933 klesla výroba dokonce na 1 607 jednotek za rok, tedy ani

ne na polovinu výroby předchozího roku a v plném pracovním poměru zůstalo pouhých 1 556 pracovníků. Během posledních tří let bylo propuštěno 2 733 osob.

Jak se říká, všechno zlé může být k něčemu dobré a nejinak je tomu i v automobilovém průmyslu. Právě díky krizi a zhoršenému odbytu se objevil snad nejlepší typ značky počátku třicátých let. Dobový tisk sice mladoboleslavským vyčítal, že od roku 1929 prakticky nepředvedli nic nového, ale nebyla to tak docela pravda. V roce 1931 se objevil ve výrobě nový model označený jako Škoda 633, doplňující modely 645 a 650.



***Škoda 633 z roku 1931 byla nejen pohledný, ale i úspěšný automobil***

Úsporný šestiválec znamenal rozšíření dosavadní typové řady, které odpovídal jak zvoleným stylem karoserie, tak celkovou koncepcí a v celém tehdejším výrobním programu značky představoval zcela určité nejzdařilejší model. Svými parametry se řadil na rozhraní nižší a střední třídy. Šestiválcový motor o objemu 1792 cm<sup>3</sup> měl výkon 33 k (24,2 kW) a vynikal velmi pružným chodem. Jeho válce byly odlity do jednoho bloku se snímatelnou hlavou a ventilovým rozvodem SV. Čtyřstupňová převodovka tvořila s motorem celek uložený na pryžových blocích. Podvozek si zachovával tradiční koncepci rámu z plechových výlisků s tuhými nápravami, jejichž brzdy na všech čtyřech snímatelných ocelových kolech byly ovládány šesti lanky. Škoda 633 nabízená v provedení sedan, tudor nebo kabriolet se vyznačovala šikmou přední stěnou, táhlými blatníky a maskou chladiče šípovitého tvaru s ozdobnou mřížkou mírně skloněnou zpět. Karoserie byla tvořena kostrou z tvrdého dřeva pokrytou panely z ocelového plechu a u kabrioletu, jehož skládací střecha byla zevnitř potažena sukrem, šlo celé přední okno sklopit. Automobil měřil na délku 4200 mm při rozvoru náprav 2775 mm. 1150 kg vážící vůz dosahoval největší rychlosti 100 km/hod při poměrně příznivé spotřebě 9 až 11 litrů paliva. Přestože ve své době jen těžko hledal konkurenta co do nabízených vlastností, dopady hospodářské krize na peněženky potenciálních

zákazníků byly přece jen příliš citelné, aby se dočkal odpovídajícího zájmu. Ale více než pět set kusů prodaných v dobách s vysokou nezaměstnaností nejlépe vypovídá o kvalitách nejmenšího šestiválce z Mladé Boleslavi.

Se Škodou 633 je spojena i jedna dnes už zapomenutá dálková jízda, kterou uskutečnil v roce 1933 sedmadvacetiletý Ing. Jiří Hanuš, jehož otec byl v letech 1919–1923 generálním ředitelem Škodových závodů. Přesto neměl Hanuš junior tovární podporu a na cestu po trase z Alžíru přes El Goleu, Timimounu, Adrar, Gao, Niamey, Ouagadoougou, Bamako a Kayes až do hlavního města Senegalu, tedy napříč Saharou, vyrazil jako soukromník. Na cestu se vydal z Radlíku u Jesenice nedaleko Prahy 17. února 1933 a už za týden vykládali jeho šestsetřiatřicetku v přístavu Alžír. Odtud se Hanuš vydal napříč Saharou jako první Čechoslovák, a to se sériovým automobilem bez jakýchkoli úprav. Přesně za měsíc, 17. března, dorazil do Dakaru, kde se nalodil. V Marseille opět sedl za volant a zamířil domů. Šestsetřicetrojka absolvovala trať v celkové délce 9 716 km bez nejmenších problémů při průměrné spotřebě 13,75 l/100 km.



**Škoda 637 z let 1934 až 1935 byla vyráběna ve třech různých provedeních, z nichž nejsportovnějším dojemem působil dvoudveřový tudor nesoucí označení Škoda 637K**

Povzbuzení úspěchem malého šestiválce připravili v Mladé Boleslavi pro rok 1932 silnější a větší variantu typu 633. O málo větší šestiválcový motor o objemu 1961 cm<sup>3</sup> a výkonu 37 k (27,2 kW) pojmenovaný Škoda 637 umožnil zvětšit rozvor náprav podvozku, na který byly montovány větší čtyř a šestisedadlové karoserie, přičemž se většina součástí shodovala s typem 633. Nová škodovka byla hodnocena velmi vysoko, bohužel, hospodářské poměry se natolik zhoršily, že vůz střední třídy neměl v té době na trhu příliš mnoho šancí na úspěch. Většina zájemců o nový automobil dávala přednost menším a levnějším modelům, pro úzkou vrstvu dostatečně movitých zájemců nebyl šestiválec střední třídy dostatečně reprezentativní a nepomohlo ani to, že jeho karoserie v provedení tudor nepostrádala určitý sportovní švih. Vozů typu 637 bylo vyrobeno pouze pár kusů – přesně 17, ale po zvětšení podvozku a úpravách motoru se stal základem pro nový vůz nazvaný Škoda Superb 640. Nicméně i relativně neúspěšný typ 637 se dokázal prosadit i ve sportu. V roce 1933 v závodě 1000 mil československých obsadila Škoda 637 druhé, třetí a čtvrté místo ve dvoulitrové kategorii, když celkové vítězství patřilo Ing. Muchovi na voze Praga Alfa. V roce 1934 dojelela Škoda 637 s otevřenou karoserií řízená posádkou Kratochvíl-Štěp a Koudelka v témže závodě na druhém místě ve třídě do 2000 cm<sup>3</sup>.

Přepracovaný podvozek obchodně neúspěšné šestsetřicetsedmičky se znovu objevil v roce 1934. Naleštěná robustní konstrukce s pružným uložením motoru v pryži byla během pražského autosalonu na stánku ASAPu prezentována jako jeden z budoucích typů nového výrobního programu. Přinášela novinku, která se v následujících letech měla stát poznávacím znamením všech nových modelů nesoucích značku Škoda. Vpředu rozvidlená centrální páteřová roura umožňovala nejen pružné uložení motoru a čtyřstupňové převodovky se synchronizací, ale i ochranu motorového celku. Podvozek s centrálním mazáním měl všechna kola nezávisle odpružena. Zadní náprava byla tvořena dvěma výkyvně zavěšenými polonápravami a párem příčných per, přední náprava měla po každé straně dvě ramena, mezi nimiž byla zavěšena kola a mohutné příčné péro. Ve výčtu novinek by neměl chybět ani nový karburátor umožňující zvětšit výkon malého šestiválce až na 45 k (33 kW).