



Jiří Mewald

Škoda 1202

historie, vývoj, technika, sport

retro



Jiří Mewald

Škoda 1202

historie, vývoj, technika, sport

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **tretně stíháno**.

Jiří Mewald

Škoda 1202

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, **www.grada.cz**

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 5363. publikaci

Odpovědná redaktorka Marta Chovančíková

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 160

První vydání, Praha 2013

Vytiskla tiskárna GRASPO CZ, a. s., Zlín

© Grada Publishing, a. s., 2013

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

ISBN 978-80-247-4744-6

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-8867-8 (ve formátu PDF)

ISBN 978-80-247-8868-5 (ve formátu ePUB)

Obsah

1	Předehra	7	13	První vylepšení	97
2	Tudor.....	13	14	Výběhový typ.....	103
3	Škoda 1200	19	15	Poslední vylepšení.....	109
4	Sériový sedan.....	25	16	Nástupci, kteří nenastoupili..	119
5	Rok 1953.....	29	17	Stejná závodí.....	123
6	Samostatné automobilky.....	35	18	Na mistrovství republiky	129
7	Mezityp lidového vozu	41	19	Vítězství na dosah.....	135
8	Škoda 1201	47	20	Okruhový speciál.....	141
9	Přípravy na nový vůz.....	65	21	Technické údaje	147
10	Škoda 1202	71		Literatura	152
11	Vývoj.....	81		Poděkování	152
12	Výroba	91		Barevná příloha.....	153



suhrovinky
perníky

jemné
čívo

4893485

1

Předehra

Automobily Škoda s páteřovým rámem, motorem vpředu a pohonem zadních kol se v mladoboleslavské automobilce vyráběly od roku 1933 do začátku sedmdesátých let. Konstrukce vynikala torzní tuhostí, výhodným uložením motoru v rozvidleném rámu a vynikajícím rozložením hmotnosti mezi přední a zadní nápravu. První v řadě těchto škodovek byl typ 420-Standard nahrazený vzápětí výborným a velmi oblíbeným popularem, který v nabídce doplnily modely Favorit, Rapid a Superb. Vrcholem této koncepce byly vozy Octavia a Felicia z přelomu 50. a 60. let, posledními mohykány pak vozy Škoda 1202 vyrobené roku 1971.

◀ Dodávka Škoda 1101 patrně z roku 1947, kdy pan Váňa ještě mohl mít vlastní cukrárnu.

Po celá třicátá léta minulého století patřil vůz Škoda Popular k nejúspěšnějším automobilům československé výroby, a to nejen na domácím trhu, ale také v zahraničí. Vyrábět se nepřestal ani během druhé světové války. Roku 1940 byla představena jeho vylepšená verze Popular 1101, za příplatek vybavená čtyřstupňovou převodovkou. Vůz poháněl OHV motor s tzv. mokrymi, tedy přímo chlazenými vložkami válců – takže technologie, kterou Škodovka předběhla velké evropské automobilky o mnoho let. Vyrobeno jich bylo 1019 kusů.

V říjnu 1945 vydal prezident Beneš dekrety o znárodnění klíčového průmyslu a to se týkalo také mladoboleslavské automobilky. O tom, co bude vyrábět, se začalo rozhodovat jinde. Po druhé světové válce se v celé řadě zemí zdálo, že užitečným nástrojem pro obnovu zničeného hospodářství je plánování ekonomiky. Československo k nim patřilo



zejména po květnu 1946, kdy zde první poválečné volby vyhrála komunistická strana. Pro komunisty mělo plánování ještě jeden zásadní rys. Bylo prvním krokem k nastolení nového pořádku podle sovětského vzoru. O výrobním programu jednotlivých továren tak začali rozhodovat úředníci různých nově vzniklých generálních ředitelství a ministerstev a jejich hojně sestavovaných komisí. Přestože během války v několika automobilkách tajně připravili projekty osobních automobilů pro mírovou výrobu, bylo ke konci roku 1945 „kdesi nahoře“ rozhodnuto, že vyrábět se bude pouze osmiválcová Tatra 87 a čtyřválcová Škoda 1101.

Národní shromáždění schválilo zákon o dvouletém hospodářském plánu č. 192/46 Sb. na konci října 1946 s účinností od 1. ledna příštího roku. Plán předložený komunistickým předsedou vlády Klementem Gottwaldem navazoval na Košický vládní program a pro Československo znamenal počátek cesty k socialismu. V té době si málokdo připouštěl, že cesta vede z kopce. Dvouletý plán mimo jiné stanovil, kolik se má v příštích letech vyrobit osobních a nákladních automobilů, motocyklů a autobusů ve stanovených objemových třídách. Za všeobecného nedostatku základních surovin byla upřednostněna výroba nákladních vozů a autobusů a osobní automobily v plánu zůstaly spíš



◀ Sanitka Škoda 1101 vyrobená ve Vrchlabí. První kus zde smontovali 30. dubna 1946.

◀ Sanitka Škoda 1101 v Káhiře.

z důvodu exportu. Z plánovaného počtu 11 500 osobních automobilů již mělo být vyrobeno 1180 dodávkových vozů na základě Škody 1101 neboli typu 938, tedy přepracovaného vozu Škoda Popular.

Během prvních tří let po druhé světové válce se československé hospodářství vrátilo na úroveň z roku 1937. V té době ještě nebylo zcela jasné, jakým směrem se bude československá ekonomika ubírat. Uspořádání tehdejšího národního hospodářství umožňovalo kroky k oběma variantám – směrem k tržní ekonomice, nebo k centrálně plánované ekonomice. Po komunistickém převratu v únoru 1948 bylo rozhodnuto. Československé hospodářství se přeměnilo na ekonomiku důsledně dodržující model centrálního plánování a zejména po ustavení Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP*, r. 1949) docházelo k jeho přeorientování na východní trhy, na státy tzv. lidových demokracií. Československo se stalo dodavatelem strojů a celých technologických celků pro ostatní země RVHP. Upřednostňován byl především těžký průmysl a význam ostatních, pro běžný život obyvatel důležitých odvětví, jako je potravinářský nebo spotřební průmysl, klesal.

Po únoru 1948 byla hospodářská politika vykonávána jedinou vládnoucí stranou podle sovětského vzoru se všemi typickými rysy komunistického systému – znárodněním soukromých podniků, postupnou likvidací živ-

nostníků a kolektivizací zemědělství. Typické byly nepřiměřeně vysoké výdaje na vojenské účely a také vysoký podíl zbrojní výroby v různých odvětvích průmyslu. Po první dvouletce se základním ekonomickým zákonem v Československu stala pětiletka nebo také „první pětiletý národohospodářský plán 1949–53“. Vznikl na základě tzv. generální linie výstavby socialismu schválené 9. května 1948 na IX. sjezdu KSČ. Podobně jako v předchozím plánu určoval i tento zákon (č. 241/1948 Sb.), připravený Ústřední plánovací komisí, kde se co bude vyrábět, za jakou cenu, jaké budou mzdy a kolik bude pracovníků v jednotlivých podnicích. Záhy však začaly sovětské delegace při různých jednáních vyvíjet nátlak na zvýšení růstu výroby těžkého a chemického průmyslu a zejména na růst zbrojní výroby. Plán byl tedy roku 1951 navýšen a zbrojní výroba zaznamenala v letech 1950–53 vzestup o 353 %, zatímco civilní průmysl za stejné období vzrostl jen o 67 %. Plán však často zůstával pouze zbožným přáním na papíře a z nejrůznějších důvodů se ho nedařilo splnit. V letech 1953 až 1955 byla ekonomika řízena náhradními ročními plány, protože k ekonomickým problémům se připojily i následky politických čistek a procesů, které postihly řadu odborníků. Na uprázdněná místa se tak často dostali „uvědomělí soudruzi“, tj. zapálení členové komunistické strany, jejichž jedinou kvalifikací byla členská legitimace.

* RVHP – Rada vzájemné hospodářské pomoci – společenství bývalých socialistických států včetně Sovětského svazu, které koordinovalo ekonomické aktivity v jednotlivých členských zemích.



Sanitní vozy Škoda 1101 byly o něco kratší, než by bylo potřeba. Aby se do nich pacient na nosítkách vešel, musela být stěna oddělující prostor posádky vedle sedadla řidiče vyboulená, a místo pro spolujezdce se tak smrštklo na polstrovaný kryt rezervního kola.





2

Tudor

V mladoboleslavské automobilce začali plnit pětiletku výrobou modernizovaného typu Škoda 1102. Již poslední vyrobené kusy vozu Škoda 1101 měly jinou masku chladiče s pěti mohutnějšími vodorovnými žebry. Typ 1102 měl navíc nárazník v barvě karoserie s vyleštěnou lištou z lehkého kovu pevně sešroubovaný s blatníky, na bocích přibýly větrací klapky a páka řazení se přesunula podle tehdejší módy pod volant. Přestože se Škoda 1102 vyráběla především jako čtyřmístný čtyřdveřový sedan, zůstalo jí lidové jméno tudor (z anglického two door – dvoudveřový), kterým byl označován i její předchůdce

Škoda 1101. Nejhezčí byly sportovní dvousedadlové roadstery, které měly na rozdíl od ostatních verzí dělené čelní sklo.

Přidáním jednoho nebo dvou plátů k zadnímu listovému péru se zvýšila tuhost odpružení a byl vytvořen základ pro užitkový automobil. V Mladé Boleslavi však nebyli schopni plnit plán, a tak bylo rozhodnuto, že užitkové verze budou vyrábět znárodněné karosárny Sodomka ve Vysokém Mýtě, Petera ve Vrchlábí, Brožík v Plzni a také bývalá karosárna Jawa v Kvasínách. Uvedené podniky vyráběly od roku 1951 dodávky i provedení station wagon, ale protože neměly patřičné strojní vybavení, vyráběl každý z podniků něco a jednotlivé součásti si potom navzájem dodávaly ke kompletaci. Oficiálně se tomu říkalo mozaiková metoda výroby. Vzhledem k tomu, že nebyl k dispozici závazný technický výkres, vozy z jednotlivých továren se v detailech lišily. V Plzni,

◀ Roadstery Škoda 1102 byly určeny pouze na export.

Pro osobní automobil, jehož střecha pokračuje i nad velkým zavazadlovým prostorem a jehož karoserii vzadu ukončují další svislé dveře, se používají různá pojmenování. V česky a německy mluvících zemích se ujalo označení *kombi* podle možnosti použít automobil jak pro přepravu osob, tak nákladu. V Anglii začali používat výraz *estate* a ve Francii *break*, Italové ho označují *familiare* a Američané vymysleli název *station wagon*.

V Británii se pro takový tvar karoserie používá také název *shooting-brake*. Tento název má zajímavý původ. Výraz *brake* se v devatenáctém století používal pro čtyřkolový kočár, na němž bylo pouze sedátko kočího a plošina pro případného pomocníka při zajíždění mladých koní ve dvoj- nebo čtyřspřeží (angl. *breaking in*). Postupně se tyto vozy začaly na anglických panstvích používat pro lovecké účely – odvážely lovce, jejich psy, honce a nakonec i ulovenou zvěř. Tak vznikl název *shooting-brake*, který byl později přenesen i na podobně používané automobily. Ve Francii se tento výraz překládal jako *break de chasse*, doslovně „lovecký break“, a označení zůstalo například vozům Citroën dodnes.

Český výraz *stejn*, lidově také *stejšna*, vznikl počeštěním amerického výrazu *station wagon*, ve zkratce STW. Těmito písmeny byly v letech 1952 až 1971 označovány automobily Škoda s užitkovou karoserií, a to přesto, že jinak soudruzi pečlivě dbali na to, aby imperialisté nemohli ovlivnit žádnou část našeho života.

Kde se vzalo označení *station wagon*? Termín pochází z dob, kdy všichni cestovali převážně vlakem a zůstávali stát na nádraží s hromadou zavazadel. Vhodně upravená zadní část nájemné drožky pak pomohla cestujícímu vše

přemístit k domovu. Američané si pro tyto povozy vymysleli výrazy jako *carryall's* nebo *suburban* (název pak používala značka Plymouth až do sedmdesátých let) a také *station wagon* označující vozidlo přepravující cestující a náklad (wagon) z vlakového nádraží (*station*).

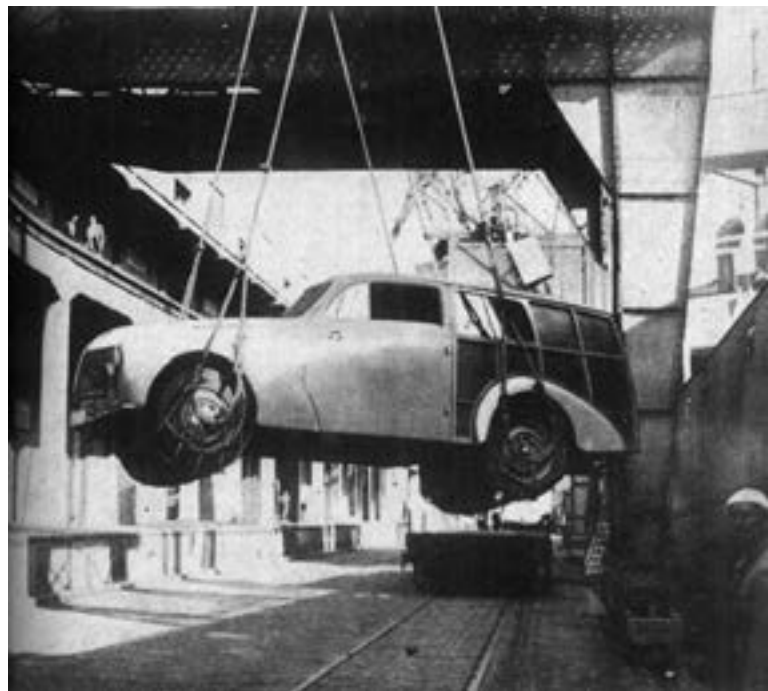
V některých pramenech se uvádí, že éra stejnů začala roku 1923, kdy automobilka Star začala prodávat první automobil jako *station wagon*. Bez ohledu na sériovou produkci však prvenství patrně náleží některé z nesčíslných malých firem nakupujících samostatné podvozky Ford, White, Chevrolet a mnoha dalších značek, na něž pak stavěly vlastní dřevěné karoserie STW. Zákazníky byli většinou majitelé hotelů, kteří vylepšovali své služby hotelovým hostům, ale celkově byla poptávka minimální. Roku 1937 byl tento typ karoserie vyráběn sériově přímo v automobilce Ford. Ve stejném roce představil svůj stejn také Pontiac jako variantu modelu Deluxe Six. Označoval ji však nikoli jako STW, ale STAWAG. V té době už podobnou karoserii nabízel také Packard, Oldsmobile, Studebaker, Pontiac a řada dalších amerických automobilek, ale jejich stavbu zadávaly nezávislým karosárnám, z nichž patrně nejznámější byla U. S. Body and Forging.

Po druhé světové válce nastala zlatá éra stejnů. Zatímco na začátku padesátých let tvořily tyto vozy pouze 3 % americké produkce, na jejich konci to již bylo 17 % a například roku 1958 byl *station wagon* nejprodávanějším modelem značky Plymouth. V té době už měly všechny stejniny celokovovou karoserii – posledním skutečným woodie byl v roce 1953 Buick Roadmaster Estate Wagon. V prosperující americké společnosti se stejniny staly nejoblíbenějším rodinným automobilem.

+ Vysokém Mýtě a ve Vrchlabí vznikly v několika kusech zajímavé „úsporné verze“ station wagonu bez vnějšího oplechování, s viditelnou dřevěnou kostrou karoserie, které v té době v Americe prosluly jako woodie.

Nejvýznamnější úpravou tudoru byly ve Vrchlabí ručně vyráběné sanitky – první automobily, které se zde po válce vyráběly. K jejich výrobě dobře posloužilo dřevo získané z lesů zakoupených na stojato bývalým majitelem továrny panem Peterou dávno před válkou. Sanitní vozy Škoda 1102 byly velmi rozšířené a s úspěchem se vyvážely do zahraničí, i když pacient se do nich vešel jen stěží. Aby se do vozu vešla nosítka, musela být stěna oddělující prostor posádky vedle sedadla řidiče vyboulená. Místo pro spolujezdce, nazývaného tehdy „samaritán“, se tak smrštklo na polstrovaný kryt rezervního kola. Pro delší jízdy to bylo velmi nepohodlné, i kdyby se spolujezdec nemusel ještě navíc dělit o místo s hasicím přístrojem.

Koupit si nový automobil v tehdejším Československu nebylo jednoduché. Kdo měl o nový vůz zájem, musel nejdříve zažádat o poukaz na koupi vozu na příslušném národním výboru, byl zařazen do pořadníku a potom čekal. Přednost měli ti, kteří automobil potřebovali k výkonu povolání. Kdo ale nedostal tzv. přidělenku ministerstva dopravy, mohl čekat několik let. V květnu 1946 stál tudor 67 700 Kčs, o rok později o 20 tisíc více, ale bez pneumatik! Kdo chtěl jezdit, musel si je sehnat sám. Bez poukazu v tzv. volném prodeji bylo možné sehnat vůz již s pneumatikami, ale člověk si musel připravit asi 400 tisíc korun a vypravit se s nimi do jedné z dvaceti poboček Ústřední prodejny známé pod zkratkou ÚP20. Ta v té době obhospodařovala veškerý volný prodej motorových vozidel, tedy i motocyklů.



▲ Na prvních poválečných autosalonech vzbudily velkou pozornost vozy Aero Minor. Více než polovina vyrobených vozů byla vyvezena do zemí celého světa včetně Egypta anebo tehdejšího Siamu, dnešního Thajska. Jejich výroba byla ukončena v roce 1951.

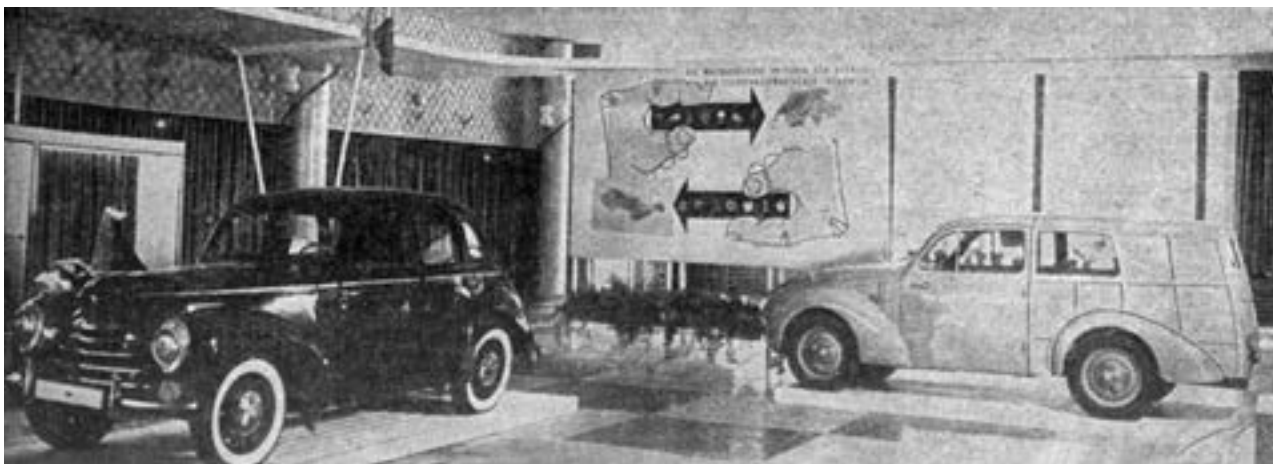
V době, kdy se slušná měsíční mzda pohybovala kolem 4000 korun, si tak většina lidí o novém tudoru mohla nechat pouze zdát a roadster jako by ani neexistoval. Až na pár kusů byly všechny roadstery určeny pro export a v zahraničí skončila i většina ostatních tudorů z celkového počtu 66 904 vyrobených kusů (Š 1101 a Š 1102). Například v Belgii se roku 1947 prodalo 1454 vozů, a tak jich zde jezdilo víc než na silnicích Československa. Tudory se s úspěchem vyvážely nejen do ostatních států západní Evropy a Skandinávie, ale například i do USA či Austrálie a dalších koutů světa. V prospektu z roku 1947 se továrna chlubila sanitkou, která sloužila na soukromé porodní klinice v Káhiře. Na přání zákazníků z exotických zemí se tudor vyráběl v tropické úpravě, tj. s volantem vpravo, koženým čalouněním, výklopným čelním sklem a tachometrem v milích.

Již v roce 1947 publikoval ing. František Mackrle* úvahu o vyhlídkách československého automobilového průmyslu. Základem plánování výroby automobilů v Československu se v té době opět stávala myšlenka malého automobilu dostupného širokým vrstvám obyvatelstva. Při srovnání

* Ing. František Mackrle byl odborným asistentem Ústavu stavby strojů ČVUT v Brně. V roce 1924 nastoupil jako konstruktér do brněnské Zbrojovky a do roku 1928 zde pracoval jako vedoucí konstrukce. Až do začátku války pak pracoval ve Škodových závodech v Plzni. Po válce nastoupil zpět do Škodovky, ale o několik let později odcestoval natrvalo do USA, kde pracoval u Ford Motor Co. na vznětových motorech.

soudobé produkce světových automobilek a předpokladu vývoje v následujících letech došel Mackrle k tomu, že takový vůz by měl stát do 40 000 tehdejších korun. Ve své úvaze mimo jiné píše: „U nás postupovali jsme vcelku, vzhledem k našim poměrům sice pomalu, ale podobně jako jinde. Ze všech pokusů o „lidový“ a „malý“ vůz zbyl jako základ pořádnější výroby vůz 1,1 l (à la Popular), o váze 800 kg, spotřeby 8 l na 100 km, který považujeme za vůz malý a po důkladném propracování schopný polopásové výroby 200–300 kusů denně. Při tomto množství nesmí cena vozu překročit 40 000 Kčs, má-li se v uvažovaném množství prosadit... V našem plánovacím úřadu byla stanovena směrnice pro výrobu jen dvou vozů, a sice vůz o obsahu asi 1,1 l a druhý o obsahu 2 l. Vůz s obsahem 750 ccm byl přijat jako zkušební... Abychom vytvořili vůz 1,1 l za 40 000 Kčs a i za nižší cenu, nutno jej vyrábět na pásu, na linkách, v automobile dostatečně veliké a zařízené z předchozí výroby tak, aby nebylo potřeba ji stavět celou novou. Zbudou ještě k provedení značné investice spojené se zdokonalením strojního parku, jako opatření nových strojů na opracování bloku válců, pístů, ojníc, zalomených hřídelí, povrchového kalení, ozubených koleček, rychlostních skříní, zadních os, nosných per, chladičů a hlavně lisovaných součástek karoserie, která je u nás zatím nejdražší, podstatné zdokonalení kováren, lisoven atd., abychom se mohli přiblížit výrobnímu času 200 hodin na vůz.“ Několik set automobilů denně však byla automobilka v Mladé Boleslavi schopná vyrábět až o sedmáct let později po zprovoznění nové továrny v roce 1964.

Potřeby stanovené budovatelskými plány a také požadavky Rady vzájemné hospodářské pomoci mohl plnit jen modernizovaný průmysl, který potřeboval stroje a technologie ze zahraničí a k tomu byly zapotřebí valuty. Aplikace



modifikované Leninovy poučky na průmysl Československa v té době tedy zněla Vyvážet! Vyvážet! Vyvážet! Přes halasné bratření s Východem ale československá ekonomika potřebovala příjmy z exportu na Západ a v padesátých letech to byly naše osobní automobily, které byly stále jednou z nejlepších vývozních komodit. Na prvních poválečných autosalonech vzbudily patřičnou pozornost například vozy Aero Minor. Více než polovina vyrobených vozů se vyvezla nejen do zemí evropských, ale také do Uruguaye, Brazílie, Argentiny, Egypta a tehdejšího Siamu, dnešního Thajska. Zájem byl i o samotné podvozky vhodné k různým dostavbám anebo o zakoupení licence. V konstrukční kanceláři již byl připraven inovovaný typ Minor III, který se však už do výroby nedostal. Přestože vůz byl úspěšný, uzákoněný plán s ním dále nepočítal

a výroba byla ukončena v roce 1951 po 14 187 vyrobených kusech. Pro výrobu osobních vozů byla v centrálně řízené ekonomice nadále určena automobilka v Mladé Boleslavi. Zvýšení produkce, a tím také exportu automobilů, bylo možné pouze zavedením jejich pásové výroby – přesně tak, jak to předpokládal Mackrle. V automobilce Škoda v Mladé Boleslavi však zatím vyráběli vůz s dřevěnou kostrou karoserie, která se potahovala plechem, tedy konstrukcí vhodnou pro výrobu v menších karosárnách, ale nikoli pro plynulou výrobu na pásu.

▲ Na výstavě v Curychu byl roku 1950 čtyřdveřový vůz Škoda 1102 vystaven společně s úspěšným Aero Minorem v provedení STW.



3

Škoda 1200

Na konstrukci nového automobilu s celokovovou karoserií, která by umožňovala pásovou výrobu za většího využití lisovaných dílů a svářecích poloautomatů, začali v Mladé Boleslavi pracovat v září roku 1948. Tým vedený Josefem Velebným navrhl moderní karoserii oblých tvarů s lomeným čelním sklem a řadou moderních prvků, kterou otestoval v aerodynamickém tunelu. Na rozdíl od typů 1101 a 1102 se dveře již otvíraly po směru jízdy a měly zapuštěné vnější kliky. K dalším znakům patřila výklopná větrací okénka, posuvné prostorné přední sedadlo a zcela nová přístrojová deska.

První prototyp se čtyřdveřovou karoserií sedan na původním krátkém šasi Škody 1101 zhotovili v roce 1949 a podrobili ho intenzivním provozním zkouškám. Již v září měl testovaný sedan najeto 30 000 kilometrů. Velebný zároveň připravoval výkresy roadsteru a také prototypu terénní verze s pohonem všech kol označeném jako typ 965. Ke zkouškám v terénu byly pravděpodobně postaveny dva vozy a v jednom z nich byl vyzkoušen i dvouválcový motor Tatra. Na rozdíl od dalších postavených prototypů – roadsteru a dodávky – se však terénní vozy do výroby nedostaly.

Sanitní karoserie byla původně navržena na stejném podvozku, ale protože by se opakovaly problémy s nosítky známé ze Škody 1102, byl připraven návrh sanitky na prodlouženém podvozku s rozvorem 2785 mm. Vyrábět však dva různé podvozky odporovalo záměru sériové výroby,

◀ Definitivní podoba sedanu Škoda 1200 na reklamní fotografii.