



# AUTO ŠKODA

NA MEZINÁRODNÍ  
AUTOMOBILOVÉ  
VÝSTAVĚ V PRAZE

---

1930

## *Do Autosalonu 1930*

vstupuje automobilka ŠKO-

DA po rušném období všestranné činnosti výrobní, prodejní a organizační.

Automobilní oddělení Škodových závodů stalo se ve výrobě, prodeji i administrativě autonomní, založením samostatné jednotky koncernu Škodových závodů pod firmou „**Akciová společnost pro automobilový průmysl**“, krátce ASAP. Od minulého Salonu přinesl výrobní program ASAPu v pevně členěné seriové výrobě, k dosavadním typům čtyřválce Škoda 430, šestiválce Škoda 645 a osmiválce Škoda 860, nový typ čtyřválce Škoda 422. Tento malý vůz dává svou konstrukcí, zpracováním, výpravou, výkonem i cenou nejširším vrstvám možnost, aby si opatřily levný dopravní prostředek, který spojuje výhody kvalitního pohodlného vozu s krajní úsporností v nákladech pořizovacích i udržovacích. Všechny další typy vyšších kategorií (430, 645, 860) jsou při stejné dokonalosti odstupňovány podle požadavků klientely.

Vozidla pro dopravu nákladů a pro hromadnou dopravu osob představují skutečná maxima toho, k čemu jsou určena. Jsou to dokonalé vozy nejširší užitkovosti a přísné ekonomie.



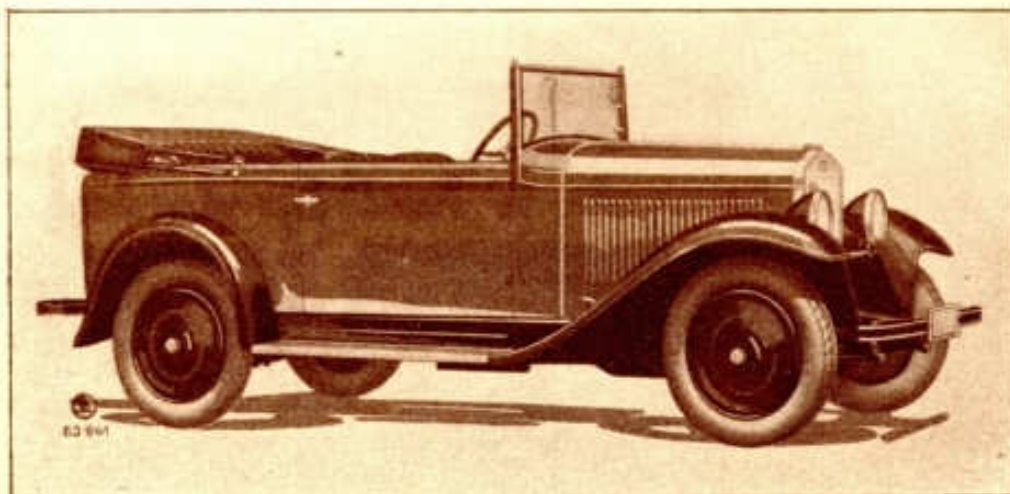
## Obliba vozu „Škoda“ -

a to se týče všech typů výrobního programu 1930 — dokumentuje podstatně zvýšený prodej za první tři čtvrtletí. Tento úspěch není dílem náhody, nýbrž dokladem široké důvěry v AUTO ŠKODA, opodstatněné výsledky, dosaženými v r. 1930 na všech soutěžích, jichž se vozy účastnily. Ať to byly soutěže spolehlivosti, 22. června napříč Šumavou, 31. srpna na okruhu rakovnickém, 7. září na okruhu jihočeském, nebo soutěž spotřeby 3. srpna na okruhu slánském nebo soutěže elegance v Karlových Varech 2. července a 21. září v Olomouci, automobily ŠKODA docílily vždy a všude nejlepších výsledků.

Přistoupíme-li k jednotlivým typům ŠKODA, jimiž Salon jest obelán, ukazuje nám nejprve nejmenší z vystavovaných vozů,

### Škoda 422,

co automobilka Škoda dovedla vytěžit z koncepce vozidla tohoto formátu. Bez rozpaků možno tvrdit, že Čtyřistadvacítka byl konečně zdárně vyřešen problém malého

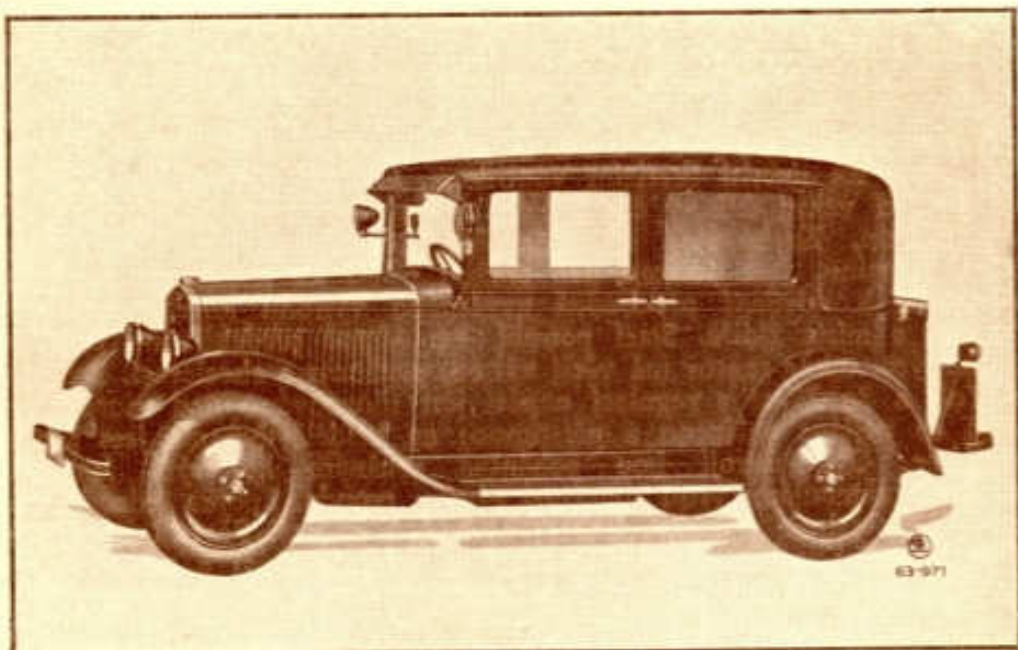


Phaeton „ŠKODA-422“

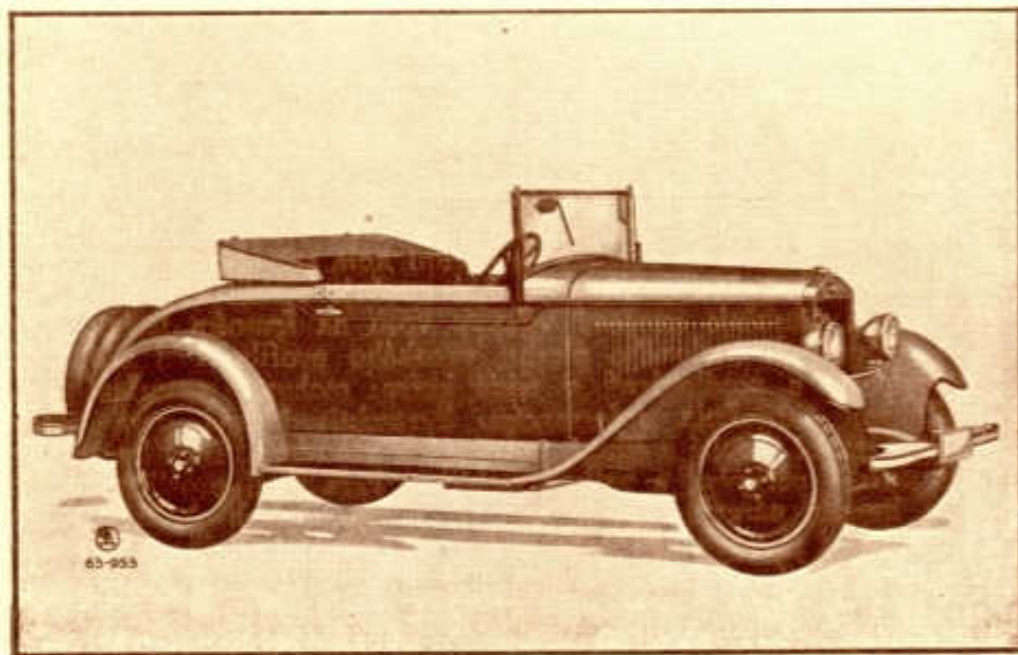
vozu pro každého, problém vozu tak zv. lidového, dostatečně malého a současně dostatečně velkého.

Na stánku vidíme všechna běžná provedení Čtyřistadvacítky: Chassis, Touring, Roadster, Tudor, Sedan, Coupé, Coupé

Spécial (3 sed.) a Cabriolet. Je to výběr přizpůsobený našim poměrům, požadavkům a vkusu všeho zákaznictva, výběr při veškeré racionalisaci tak bohatý, že jej nenajdeme u žádného jiného vozu stejné třídy ani doma, ani za hranicemi.



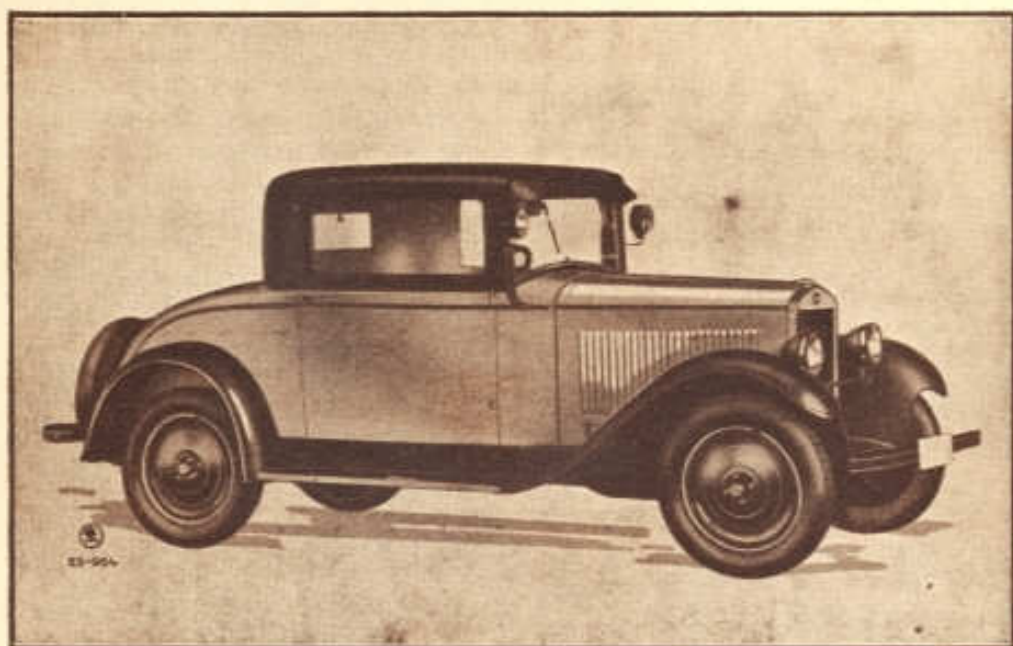
*Sedan „ŠKODA-422“*



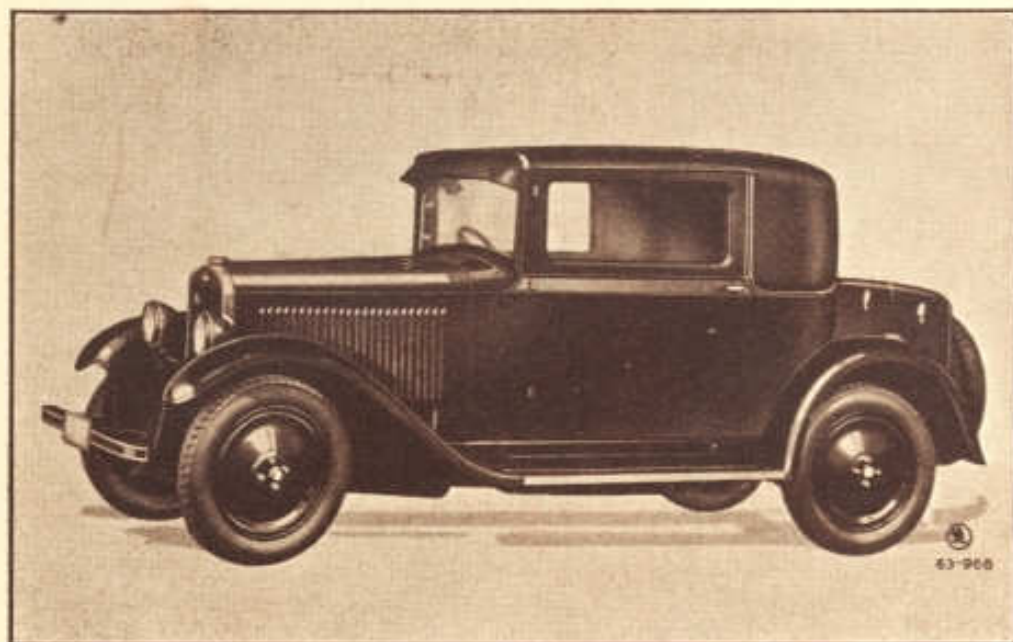
*Roadster „ŠKODA-422“*

**Motor** čtyřválcový má brzdový výkon 22 HP. Válce tvoří jeden celek, hlava válců je snímací. Rozvodové ústrojí je poháněno bezhlučným řetězem. Silný klikový hřídel je uložen ve třech kluzných ložiskách, kombinován s antivibrátorem a zaručuje spolu s bezhlučným řetězem rozvodu tichost chodu při všech otáčkách a chod bez vibrací. Ocelové ojnice nesou hliníkové písty, které svou konstrukcí vylučují klepání motoru za studena; písty mají mimo dva kroužky těsnící dva kroužky stírací, které zabraňují vnikání oleje do spalovacího prostoru a tím se docílí nejmenší spotřeby oleje a zamezuje tvoření karbonu. Silné pístové čepy jsou uloženy volně jak v pístech, tak v ojnících, aby bylo jejich opotřebení co nejmenší. Mazání motoru je oběžné a tlakové. Tlak oleje lze měnit škrticím ventilkem. Olejová pumpa má chránící koš, tvořící velmi účinný čistič oleje. Taktéž vačkový hřídel je mazán pod tlakem. **Karburátor** nejmodernější konstrukce má dvojnásobné čištění benzínu. Jest zařízen pro změnu směsi ke snadnému spouštění motoru a k docílení přechodně zvýšeného výkonu korektorem, přístupným s místa řidiče. Ssací potrubí jest účinně předehříváno potrubím výfukovým, takže motor má větší výkon, pružnost a akceleraci. **Dynamo** 12 Volt a 80 Watt s regulací napětí jest montováno nad motorem a proto co nejlépe chlazeno a přístupno; na hřídeli dynama jest uložen ventilátor. Obě ústrojí jsou poháněna pružným klínovým řemenem; 12voltový akumulátor tvoří důležitou rezervu proudu. **Spojka** jednodisková, suchá, nepotřebuje obsluhy. Zabírá pružně a měkce. Převod spojky na pedál je velký, takže obsluha je lehká a zabírání vozu s místa pružně. **Převody** mají tři stupně vpřed a jeden vzad. Řadicí páka je dlouhá, zapérovaná do neutrální polohy. Převody jsou absolutně bezhlučné. **Kardanový hřídel** má dva zapouzdržené, dobře utěsněné klouby a jest staticky i dynamicky vyvážen. **Zadní náprava** z ocelového plechu tvaru „banjo“ má bezhlučné kuželové soukolí „Gleason“. Diferenciál jest dobře přístupný zadním víkem. Náboje kol jsou uloženy přímo na konci hnacích hřídelů zadní nápravy a nesou brzdové bubny zvláště velkých rozměrů. **Přední náprava** silně dimensovaná je lisována z chromoniklové oceli o velké houževnatosti. Náboje kol běží na silných kuželových ložiskách a nesou rovněž veliké brzdové bubny předních brzd. **Řízení** šroubem a matkou vyznačuje se snadností a spolehlivostí, kterých je dosaženo zvláštní konstrukcí, užívanou na nejluxusnějších vozech. Přední kyvné závěsy předních per a dvojitě odpérované kulové klouby řídicího táhla zabraňují přenášení všech rázů do převodu řídicího ústrojí a tím i do volantů. Při jízdě ze zatáčky se přední kola samočinně vyrovnávají do přímého směru. Velký rozchod kol zvyšuje stabilitu vozu hlavně v zatáčkách a zmenšuje stranové výkyvy vozu na špatném terénu. **Rám** je silný, lisovaný z ocelového plechu vysokého profilu, nad zadní nápravou vyhnutý a prodloužený v nosič kufru; mohutné vyztužení rámu pěti příčkami zabraňuje deformacím. **Perování**: Nosná pera přední i zadní jsou velmi dlouhá a šikmo položená k ose rámu. Tato konstrukce zaručuje měkké pérování a velkou stabilitu. Pera mají protilisty, působící jako tlumiče nárazů. **Brzdy** jsou na všech čtyřech kolech. Ruční a nožní brzdění je vzájemně neodvislé a vyznačuje se velkou účinností. **Kola** jsou snímací, disková a nesou nízkotlaké pneumatiky 4.50—18 palců SS. Volba silných pneumatik zajišťuje malé opotřebení a zpřijemňuje jízdu i na špatných cestách. **Benzinová nádrž** o obsahu 35 l jest umístěna pod krytem motoru, takže benzin přitéká ke karburátoru vlastním spádem. Velký obsah nádrže jest dobrou cestovní rezervou. Trojcestný kohout nádrže vpředu u řidiče umožňuje buď částečné neb

úplné vyprázdnění nádrže. Postavení kohoutu na částečné vypouštění dává řidiči jistotu, že v nádrži zůstane vždy ještě 10 l benzínu, takže má možnost doplnit včas jeho zásobu.



*Coupé „ŠKODA-422“*



*Coupé Spécial „ŠKODA-422“*

Karoserie jest dvojitá. Čtyřsedadlová otevřená s dvěma širokými dveřmi a čtyřsedadlová zavřená, rovněž s dvěma dveřmi. Karoserie je velmi pohodlná, prostorná, pevná a bezhlučná. Vzadu jest zapuštěna

do rámu, což podmiňuje její nízkost a tím dobrou stabilitu vozu. Přední sedadla jsou nízká a posuvná, takže poloha při řízení je pohodlná a neunavuje. Otevřené modely jsou měkce polštářovány a potaženy pravou koží, modely zavřené vynikají měkkým čalounováním prvotřídními látkami. Zavřené modely jsou účinně větrány. Standardní kufr vzadu vozu dopiňuje táhlý vzhled karoserie a zvyšuje komfort cestování.

### Technická data 422

Počet válců . . . . .	4
Vrtání válců . . . . .	∅ 65 mm
Zdvih pístů . . . . .	90 mm
Obsah válců . . . . .	1.195 litru
Normální počet otáček . . . . .	2800 v min.
Výkon na brzdě . . . . .	22 ks
Největší rychlost jízdy asi . . . . .	75 km/hod.
Nejmenší rychlost na přímý záběr . . . . .	asi 6-8 km/hod.
Obruč kola . . . . .	18× 4" - SS
Pneumatiky (u vozů otevřených) 4.50—18" (26×4.50" - SS)	balonové
Pneumatiky (u vozů zavřených) 4.75—18" (26×4.75" - SS)	balonové
Rozchod kol . . . . .	1300 mm
Rozvor náprav . . . . .	2600 mm
Největší délka vozu (s nárazníky) . . . . .	3970 mm
Největší šířka vozu . . . . .	1600 mm
Největší výška vozu (zavřeného) . . . . .	1650 mm
Výška rámu od země . . . . .	410 mm
Světlá výška vozu . . . . .	180 mm
Váha chassis s normální výpravou . . . . .	730 kg
Váha otevřeného vozu . . . . .	950 kg
Váha zavřeného vozu . . . . .	1000 kg
Počet sedadel v karoserii . . . . .	4
Největší přípustné zatížení chassis . . . . .	650 kg
Spotřeba benzínu na 100 km . . . . .	asi 5,5-6,5 kg
Spotřeba oleje na 100 km . . . . .	asi 0,2 kg

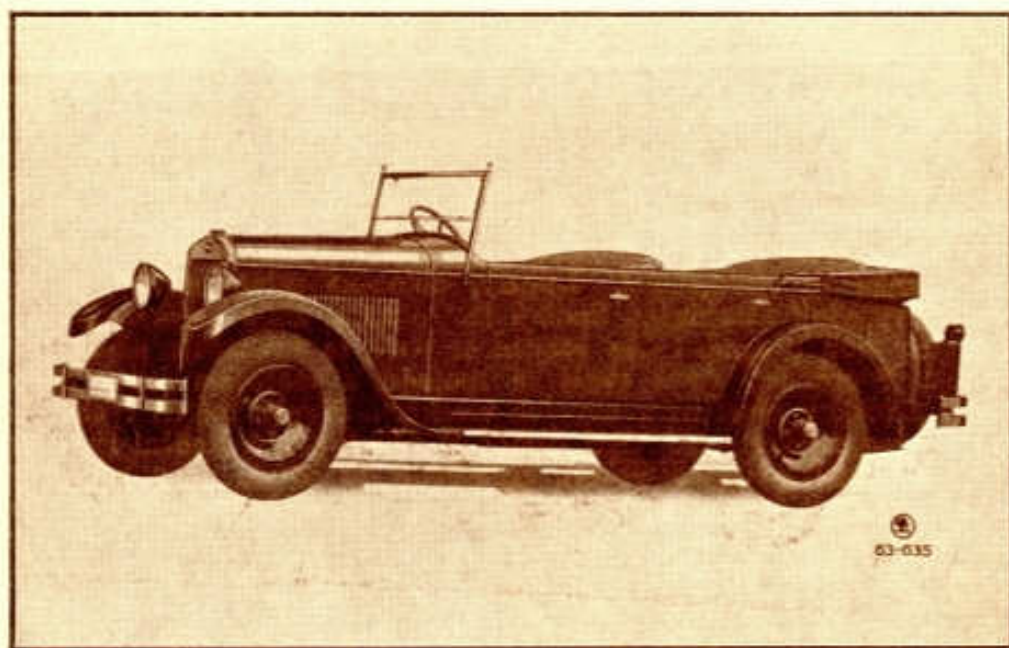


Vzorný typ vozu střední velikosti jest dnes populární

## Škoda 430

Čtyřistatřicítka jest vůz, ve kterém u srovnání se čtyřválcí by nikdo netušil rovněž pouhý čtyřválec. Svým zevnějškem, kvalitou i výkonností dobyla Čtyřistatřicítka rychlým tempem místa, které jí právem náleželo. Nové, podstatně nízké ceny tohoto typu, při nově obohacené výpravě, jen dále zrychlují tento pochod. Na stánku jest 430 jako Touring, Tudor, Sedan a Cabriolet, ve tvarech, jež plně odpovídají třídě, kterou tento vůz na našem automobilním trhu zaujímá.

Zvláštní péče byla věnována vytvoření nového modelu šestisedadlového Sedanu 430 se skleněnou mezistěnou, která z něho činí zavřený rodinný vůz par excellence.



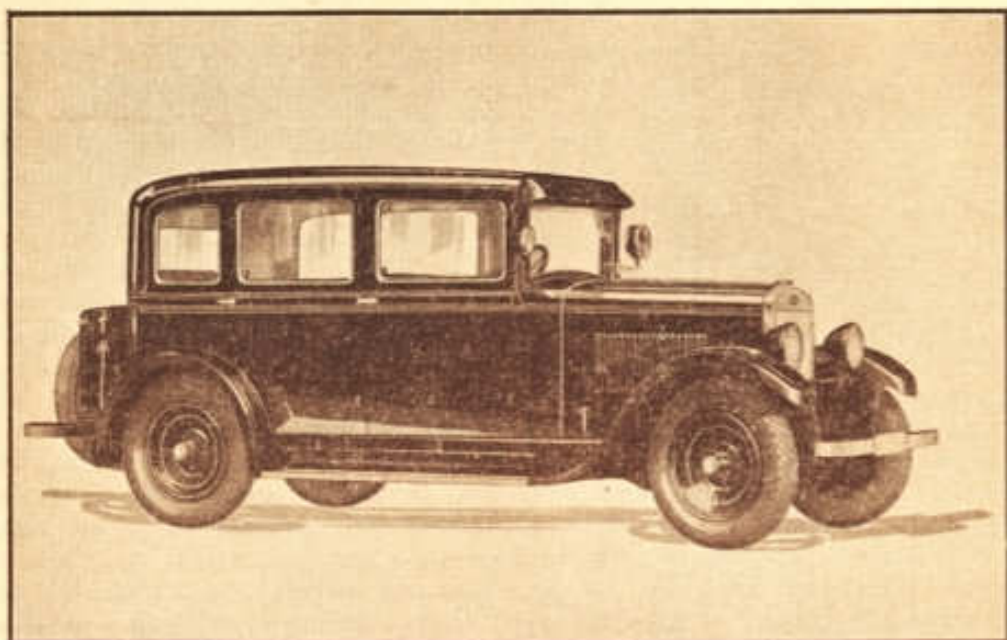
Phaeton „ŠKODA-430“

Čtyřválcový motor má trvalý výkon 30 ks na brzdě. Obsah válců je 1.66 litru. Válců tvoří s motorovou skříní jeden celek, hlava válců jest snímací. Ventilový rozvod s vačkovým hřídelem je uspořádán v motorové skříní po levé straně; jeho pohon obstarává bezhlučný řetěz. Klikový hřídel velmi silně dimensovaný, uložený v šesti ložiskách, má protizávaží, napomáhající statickému i dynamickému vyvážení klikového bez vibrací. Ojnice jsou ocelové, spodní ložiska kluzná s vlisovanou mechanikou, takže chod motoru je klidný a prakticky ve všech otáčkách komposicí. Písty vylučují svou speciální konstrukcí klepání motoru. Čepy pístů, velmi silně dimensované, jsou volně uloženy v pístech

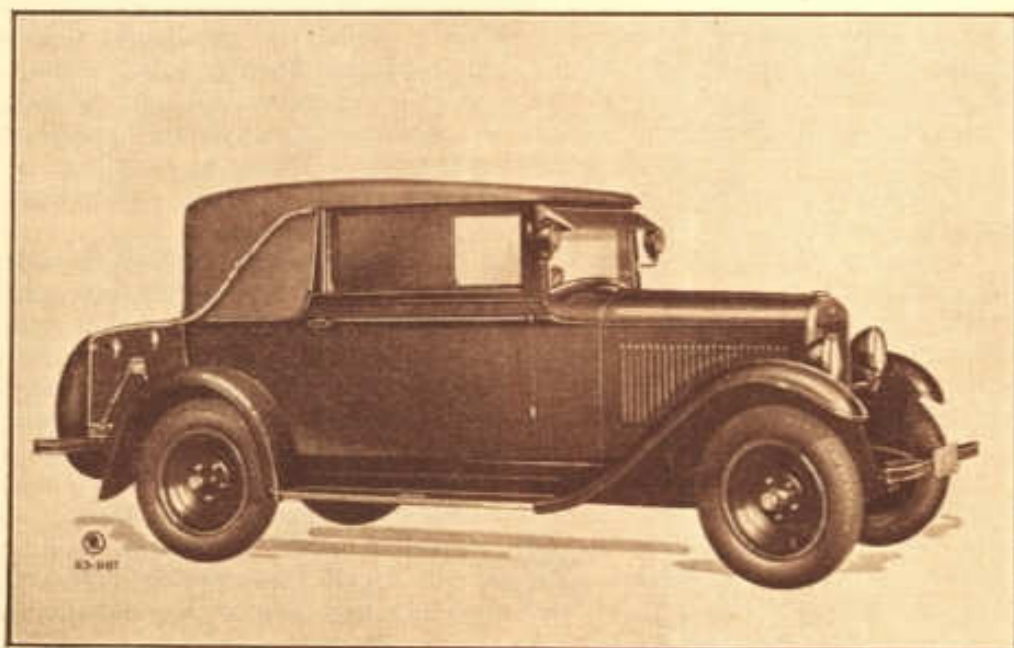


i v ojnicích, což je velmi důležité, neboť takový čep se samovolně otáčí a tím po delším provozu nevzniká vůle jako při čepu pevném (tření je totiž rozděleno na celý obvod). **Mazání motoru** je oběžné, tlakové, obstarávané olejovou pumpou. Pumpa, opatřena sítím proti vnikání nečistot do oleje, je umístěna na spodku motorové skříně, poblíž spodního víka, sloužícího ke kontrole klikového mechanismu. Tlakový olej je rozváděn do všech ložisek klikového hřídele, do čepů ojnic a k vačkovému hřídeli; roztrhovaný olej maže písty a celý klikový a rozvodový mechanismus. V olejovém potrubí je zařazen redukční ventil, sloužící k regulaci tlaku oleje a olejový filtr. **Dynamo 12 V 80 W** s regulací napětí je montováno nad motorem. Tímto umístěním je dosažena nejen nejsnadnější přístupnost, nýbrž dynamo je tím, že se nachází v přímém proudu vzduchu za ventilátorem, velmi účinně chlazeno. **Propeleťový ventilátor** je montován totiž přímo na hřídeli dynama a jeho pohon, stejně jako pohon dynama, obstarává gumový klínový řemen. **Zapalování** je bateriové. **Rozdělovač zapalování** je poháněn prodlouženým hřídelem olejového čerpadla a je rovněž účinně chlazen vzduchovým proudem; též jeho přístupnost je velmi snadná. **Změna předstihu zážehu** je samočinná. **Karburátor** nejnovější konstrukce, vyznačující se snadnou demontáží, má zařízení pro změnu směsi k ulehčení spouštění motoru a k dosažení přechodného zvýšení výkonu; tento korektor je ovladatelný s místa řidičova. **Nassávací potrubí** leží pod potrubím výfukovým, takže je účinně zahříváno. **Přehřívání benzinové směsi** má přirozeně velmi příznivý vliv na chod motoru; motor pracuje elasticky, z nejmenších otáček jde v bezvadných přechodech do nejmohutnější akcelerace. Na karburátor je montován účinný čistič vzduchu zabraňující vnikání prachu do motoru, a přímo u karburátoru čistič benzínu. **Chladič** je zapuštěn hluboko do rámu, takže jeho vysoký tvar spolu s dlouhým krytem motoru propůjčuje vozu krásné výtvarné linie. **Spojka** je vícedesková. Lamely, obložené osinko-kovovým pletivem, nevyžadují ošetřování. Spojku lze ovládat zcela nepatrnou silou, její záběry jsou pružné, takže rozjíždění vozu se vyznačuje příkladnou klidností. **Převodová skříň** tvoří se spojkou a motorem jeden celek, uložený pružně v rámu na gumových vložkách. Převod má tři rychlostní stupně vpřed a jeden vzad, třetí stupeň je přímý záběr. **Řadění rychlostí** se děje dlouhou, pružnou pákou, umístěnou ve středu vozu a končící kulovou rukojetí takřka až u volantu, aby byla v bezprostředním dosahu řidičovy ruky. Páka je napružena, takže řadění rychlostí je bezhlučné a účinkem protiper je dosažen samočinný návrat páky do její střední polohy. **Elektrický spouštěč** je montován v převodové skříni, takže je dobře přístupný. **Kardanový hřídel** s dvěma zapouzdrěnými klouby je staticky i dynamicky úplně vyvážen. **Zadní náprava**, konstrukce „banjo“, lisovaná z ocelového plechu a svářená, obsahuje kuželové soukolí „Gleason“ a diferenciál, snadno přístupný zadním víkem. **Hřídele zadní nápravy** zvláštní konstrukce jsou pružné, takže tlumí veškeré rázy a umožňují elastické rozjíždění vozu s místa i při řadění rychlostí, a tím i přispívají k šetření mechanismu, zvláště všech převodů, kloubů, spojky a celého pohybového ústrojí motoru. **Náboje kol** jsou uloženy přímo na mostu nápravy, takže hřídele zadní nápravy nejsou namáhány na ohyb, nýbrž jen na kroucení. **Přední náprava** i řídící páky jsou kovány z chromoniklové oceli veliké houževnatosti. **Náboje kol** běží v mohutě dimensovaných kuličkových ložiskách a nesou brzdové bubny zvláště velkých rozměrů o průměru 320 mm. **Řízení** má charakter nejlepší třídy kvalitních vozů: sestává ze šroubu a matky.

Vyznačuje se naprostou spolehlivostí a lehkostí chodu. Přední konce předních per jsou uloženy na závěsech kyvně. Řídící tyč je dvojitě odpérována. Obě tyto konstruktivní přednosti zaručují řízení prosté



*Sedan „ŠKODA-430“*



*Cabriolet „ŠKODA-430“*

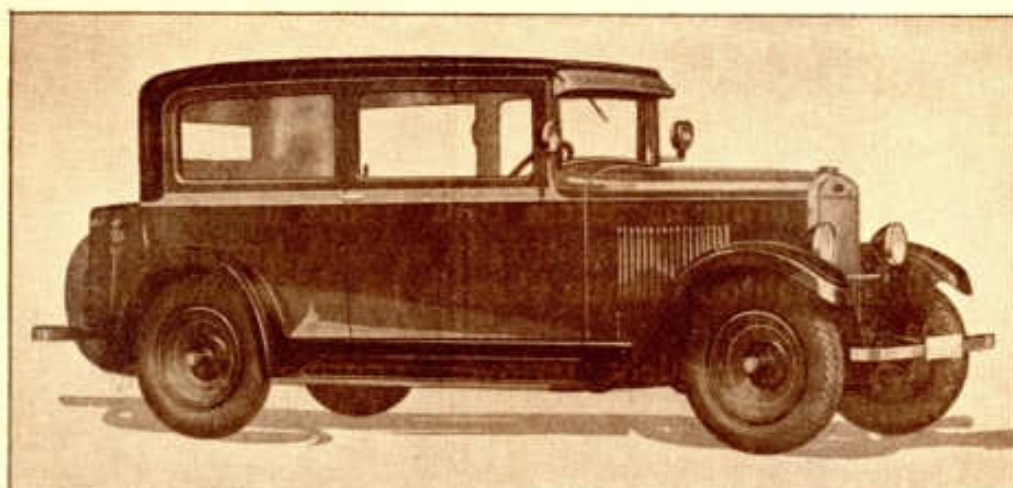
všech nárazů, neboť zcela zabraňují, aby se nárazy přenášely do řídicího ústrojí a tím do volantů. Řízení se vyrovnává samočinně do přímého směru jízdy. Volant je pružný, což řízení dále zpříjemňuje.

**Rám**, lisovaný z ocelového plechu, je vysokého profilu, vpředu zúžený, vzadu vysoko nad hnací nápravu vyhnutý a prodloužený v nosič kufru. Vyztužení rámu obstarávají čtyři příčky a dvě podélné výztuhy u motoru. Nosič náhradních kol je až za plošinou pro kufr. Nosná pera přední i zadní jsou velmi dlouhá a uložena šikmo k ose rámu. Velká délka per a jejich šikmé uložení propůjčují vozu měkké perování a stabilitu při jízdě na špatném terénu i při největších rychlostech. Pera jsou opatřena protilisty, působícími jako tlumiče nárazů. Brzdy jsou dvě, z nichž jedna, ovládaná pedálem, působí na všechna čtyři kola, druhá, ovládaná ruční pákou, na kola zadní nápravy. Tímto uspořádáním je dosažena úplná neodvislost brzd. Brzdy jsou velmi účinné; jejich vnitřní čelisti s osinko-kovovým obložení působí ve velkých brzdových bubnech. Ovládání brzd děje se systémem šesti ocelových lan. Kola jsou snímací, disková, pro balonové pneumatiky 28×5.25" SS. Volba předimenzovaných pneumatik zaručuje při malém opotřebení příjemnou jízdu i na špatných cestách. Benzinová nádrž obsahu 40 litrů je umístěna vpředu pod krytem motoru. Trojcestný kohout vpředu u řidiče umožňuje buď úplné vyprázdnění nádrže nebo jen částečné, jako záruku rezervy. Výfuk má bezhlučný tlumič nové konstrukce se zvláště velikou tlumicí komorou. Z tlumiče jsou plyny odváděny až nazad vozu, takže je vyloučeno, aby vnikaly do karoserie. Elektrické zařízení má bateriové zapalování s rozdělovačem a cívkou, dynamo s regulací napětí 12 Volt, 80 Watt, elektrický spouštěč 0.6 ks. Zapínací skříňka se zařízením pro spouštění, vypínání a zapínání zapalování, zapínání velkých i malých světel, kontrolní žárovka baterie a osvětlovací lampička pro přístroje jsou na vkusné, přístrojové desce čelní stěny. Zařízení pro tlumení světla, páčka ukazovatele směru jízdy a dvě tlačítka pro elektrickou houkačku jsou umístěny přímo na sloupku řízení. Reflektory, montované na silných držácích, mají tři světla, z nichž dvě pro jízdu a jedno signální. Zadní osvětlovací lampa jest současně Stop-lampou. Akumulátorová baterie je pružně zavěšena přímo na rámu tak, že je velmi dobře přístupna. Elektrické vedení je opatřeno přístupnými pojistkami pro všechny přístroje. Baterie velké kapacity a dynamo o velkém výkonu umožňují použití silných reflektorů a tím rychlou a bezpečnou jízdu za noci.

**Karoserie.** Dokonalé chassis, jako je chassis „430“, vyžaduje dokonalé karoserie. Phaeton, Tudor a Sedan 430 jsou tvarem, pohodlím, materiálem i provedením důstojným doplňkem mechanické části vozu. Konstrukce všech těchto tří standardních druhů karoserií jsou smíšené. Kostra je z tvrdého dřeva a obal z ocelového plechu — tedy provedení, kterého dnes používá také většina vozů amerických. Jsou to karoserie dokonale tuhé, robustní, nedeformující se a bezhlučné. Jsou elegantní. Všechny tři typy těchto karoserií jsou dostatečně dimenzovány, takže poskytují pohodlné a příjemné sezení. Zadní sedadla 112 cm široká, jsou mezi výkroji kol, takže mohou zde pohodlně sedět tři osoby. Výprava karoserií je vkusná a bohatá. Zvláště limousiny, dvoudveřový Tudor a čtyřdveřový Sedan jsou krásné cestovní salonky, tvořící s mechanickou částí vozu dokonalý celek.

### Technická data 430

Počet válců . . . . .	4
Vrtání válců . . . . .	∅ 72 mm
Zdvih pístů . . . . .	102 mm



Tudor „ŠKODA-430“

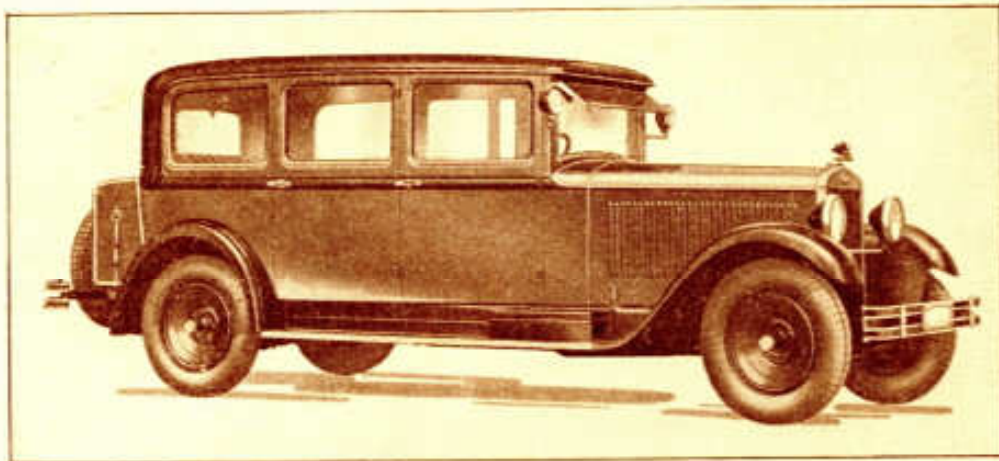
Obsah válců . . . . .	1.66 litru
Normální počet otáček . . . . .	2600 v min.
Trvalý výkon na brzdě . . . . .	30 ks
Největší výkon na brzdě . . . . .	34 ks
Největší rychlost jízdy . . . . .	asi 80 km/hod.
Nejmenší rychlost na přímý záběr . . . . .	asi 6-8 km/hod.
Obruč kola . . . . .	18×4" SS
Pneumatiky . . . . .	28×5.25" — SS, balon.
Rozchod kol . . . . .	1360 mm
Rozvor náprav . . . . .	2800 mm
Největší délka vozu (s nárazníky) . . . . .	4430 mm
Největší šířka vozu . . . . .	1660 mm
Největší výška vozu (zavřeného) . . . . .	1750 mm
Výška rámu nad zemí . . . . .	430 mm
Světlá výška vozu . . . . .	200 mm
Váha chassis s normální výpravou . . . . .	830 kg
Váha otevřeného vozu . . . . .	1100 kg
Váha zavřeného vozu . . . . .	1200 kg
Počet sedadel v karoserii . . . . .	4—5
Největší přípustné zatížení chassis . . . . .	800 kg
Spotřeba benzínu na 100 km . . . . .	asi 6.5—7.5 kg
Spotřeba oleje na 100 km . . . . .	asi 0.25 kg



## Škoda 645

jest nejmodernější čs. šestiválec, jímž automobilka ŠKODA vyrovnala s jistotou předskok zahraničních vozů, s nimiž úspěšně konkuruje na našem trhu. Tento ušlechtilý typ vozidla dává možnost vytvořiti řadu modelů, které provedením, pohodlím, kvalitou i cenou ukazují, jak daleko jest dnes auto-výroba ŠKODA.

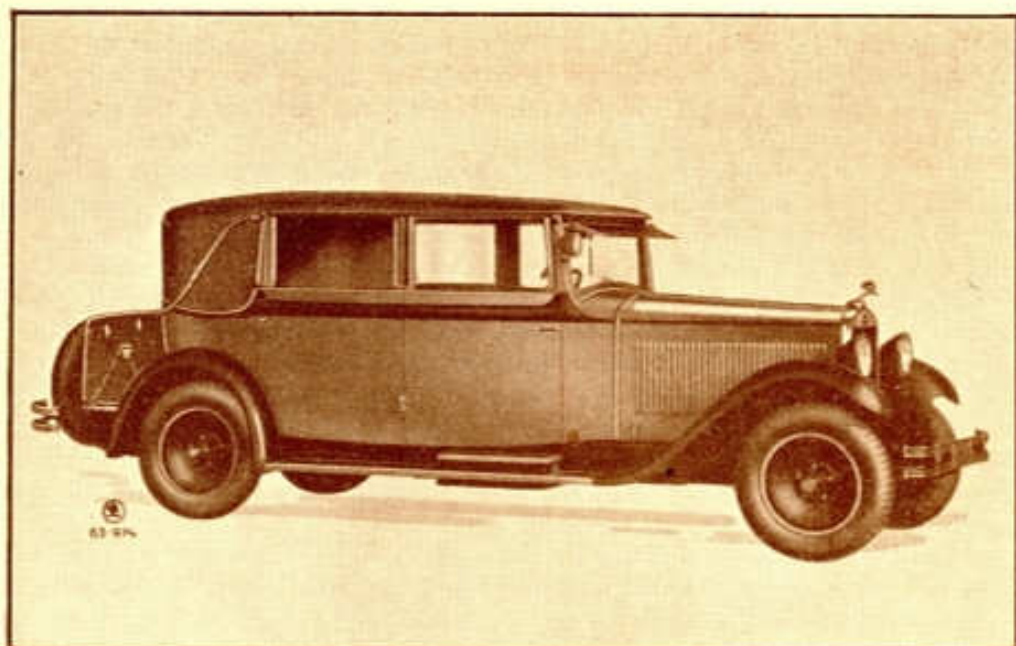
Vystavované modely seriové: Touring, Tudor, Sedan, Limousina, a zvláště modely speciální: Cabriolet, Faux-Cabriolet, Landalet, Aerable a Coupé Sport de luxe tvoří revuální výběr vozů, kde potřeba i vkus odběratelů mohou dojiti svého splnění bez výhrad a bez omezení.



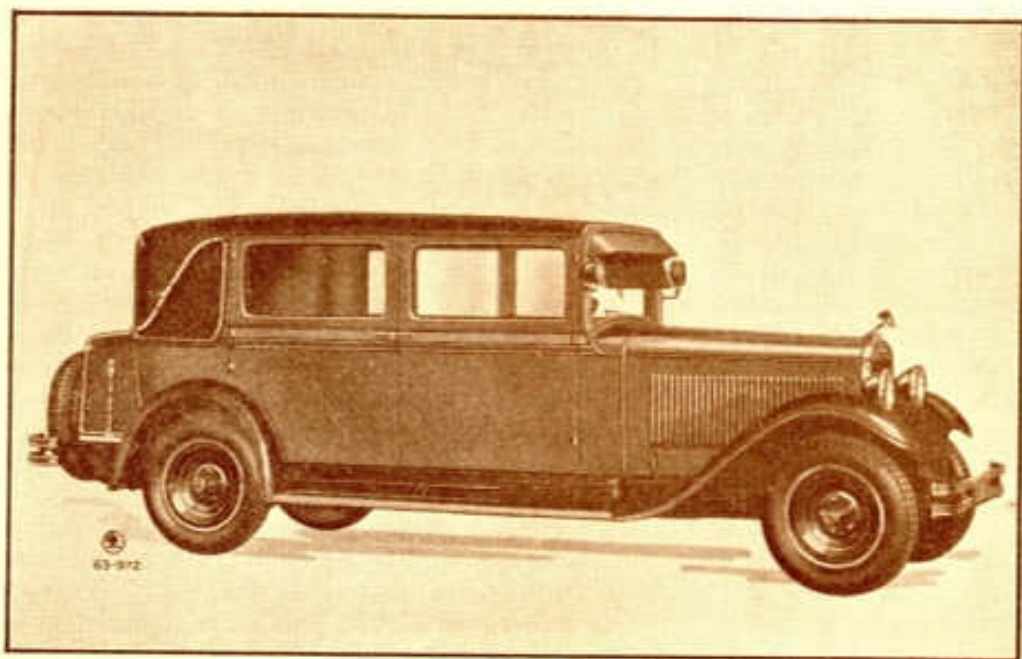
Limousina „ŠKODA-645“

Konstrukční principy tohoto moderního šestiválce jsou stejné jako u typu předcházejícího, neboť „645“ tvoří se „430“ typ sdružený, t. j. vůz společných detailů. Motor je šestiválec o trvalém výkonu 45 ks na brzdě. Válec tvoří s klikovou skříní jeden celek. Hlava válců je snímací Vačkový hřídel, uložený v klikové skříní po levé straně motoru, pohání svislé stojaté ventily. Rozvodové ústrojí je poháněno nehlučným řetězem na zadní straně motoru. Zdvihátka a zpruhy ventilů jsou snadno přístupny po odejmutí dobře utěsněného víka. Silný klikový hřídel s protizávažími, uložený v osmi kluzných ložiskách z nejlepší lisované komposice, jest opatřen tlumičem torsiálních vibrací a jest úplně staticky i dynamicky vyvážen. Ocelové ojnice jsou lisované do profilu I. Speciální hliníkové písty vylučují svou konstrukcí klepání motoru za studena. Mimo dva kroužky těsnící mají též jeden kroužek stírací, jenž zabráňuje vnikání oleje do spalovacího prostoru. Tím se dosáhne co nejmenší spotřeby oleje a zamezuje se tvoření karbonu. Pístové čepy jsou otočné v pístech i v ojnicích. Mazání motoru oběžné, tlakové, obstarává olejová pumpa, uložená ve spodku klikové skříně. Tlak oleje je měnitelný lehce přístupným škrticím ventilkem. Upotřebený olej se vrací zase do spodku

klikové skříně a k olejové pumpě. Do olejového potrubí je vřazen olejový čistič. Prodlouženým hřídelkem olejové pumpy je poháněn rozdělovač bateriového zapalování, který je umístěn zcela přístupně a je do-



*Cabriolet „ŠKODA-645“*



*Landulet „ŠKODA-645“*

konale chlazen. Změna předstihu je zcela samočinná. Dynamo o 12 V s regulací napětí, o výkonu 80 W, je montováno vpředu nad motorem na společném hřídeli s ventilátorem a poháněno klínovým řemenem z protkané gumy. Karburátor, opatřený čističem bezinu, jest nejnovější

konstrukce a zařízení pro změnu směsi jak ke snadnému spouštění motoru, tak k docílení přechodně zvýšeného výkonu. Ssací roura motoru jest účinně zahřívána přímo od výfukového potrubí. Účinný čistič vzduchu na karburátoru zabraňuje vnikání prachu do motoru. Před vtokem benzínu, přímo na karburátoru, je namontován dvojnásobný čistič benzínu s nádobkou na odlučování vody a nečistot. Chladič je hluboko zapuštěn do rámu; jeho tvar a dlouhý kryt motoru velmi přispívají vzhledu vozu. Vícelamelová spojka s lamelami ze speciálního osinkového materiálu je suchá a nepotřebuje obsluhy. Vypíná se zcela lehce a zaručeně pružné rozjíždění vozu. Převody: Převodová skříň tvořící s klikovou skříní celek, má tři stupně vpřed a zpětný běh. Radění rychlosti děje se dlouhou ruční pákou, umístěnou kyvně ve středu vozu, pružně zajištěnou jak v neutrální poloze, tak i v polohách všech rychlostí, takže při jízdě nehlučí. Podél skříně je zcela přístupně uložen elektrický spouštěč. **Zadní náprava:** Most zadní nápravy tvaru „banjo“ je lisován v celku; bezhlučné kuželové soukolí s ozubením „Gleason“ i diferenciál jsou po odejmutí zadního víka snadno přístupny. Pružné hřídele zadní nápravy zvláštní konstrukce tlumí všechny nárazy a podporují šetření celého mechanismu, zvláště převodových ústrojí a motoru. Náboje kol jsou uloženy přímo na koncích trub mostu zadní nápravy, takže hřídele zadních kol nejsou namáhány na ohyb. **Přední náprava** je vykována z chromo-niklové oceli veliké houževnatosti. Náboje předních kol, uložené v silných kuličkových ložiskách, nesou brzdové bubny velkých rozměrů. Řízení šroubem a matkou vyznačuje se naprostou spolehlivostí a lehkou ovládatelností. Kyvné přední závěsy předních per a dvojitě odperované kulové klouby řídicí tyče zabraňují přenášení všech rázů do převodu řídicího ústrojí a tím i na řídicí kolo. Při jízdě ze zatáčky se přední kola samočinně vyrovnávají do přímého směru. Také pružný volant velmi zpříjemňuje řízení vozu. **Rám,** lisovaný ze silného ocelového plechu, je vzadu prodloužen v nosič kufru. **Vozová pera** přední i zadní jsou velmi dlouhá. Tato okolnost ve spojení s protilisty a pásovými tlumiči u zadních kol zaručuje bezvadné perování a stabilitu i na nejhorších cestách. **Brzdy** na všechna čtyři kola, uváděné za jízdy v činnost jen pedálem, jsou velmi spolehlivé a účinné. Ruční páka ovládá zcela neodvisle obě kolové brzdy zadní nápravy. Vnitřní brzdové čelisti působí osinko-kovovým obložení na brzdové bubny velkých rozměrů. Pohon brzd jest obstaráván systémem šesti ocelových lan. **Benzinová nádrž** obsahu 55 l jest umístěna na zadním konci chassis. **Dokonalý tlumič** speciální konstrukce umožňuje bezhlučné odcházení výfukových plynů. Z tlumiče jsou plyny odváděny až nazad vozu, takže je vyloučeno, aby vnikly do karoserie. **Elektrické zařízení** obsahuje bateriové zapalování s rozdělovačem a cívkou, 12-voltové dynamo o výkonu 80 W s regulací napětí a elektrický spouštěč 1.3 ks.

Chassis jsou buď kratší, čtyř- až pětisedadlová, neb delší šesti- až sedmisedadlová. Pro dlouhé chassis tohoto modelu vyrábí se normálně čtyři druhy různých karoserií, a to 6—7 sedadlové phaetony, limousiny, landaulety, 4—5 sedadlové luxusní cabriolety. Pro chassis krátká jsou 4—5 sedadlové phaetony, sedany, tudory a cabriolety. Veškeré karoserie jsou provedeny z prima tvrdého, dokonale suchého dřeva a jsou kryty ocelovým plechem s podélnými lištami. Lakování karoserie je provedeno nitrocelulosovými laky prvotřídní jakosti o trvalém vysokém lesku ve vkusných kombinacích. Veškerá lesklá výzbroj je chromována. Stupačky jsou lemovány hliníkovou lištou a kryty rýhovanou gumou. Přístrojová deska je z ušlechtilého dřeva, leštěná, s vkusnou skřínkou pro přístroje.

## Technická data 645

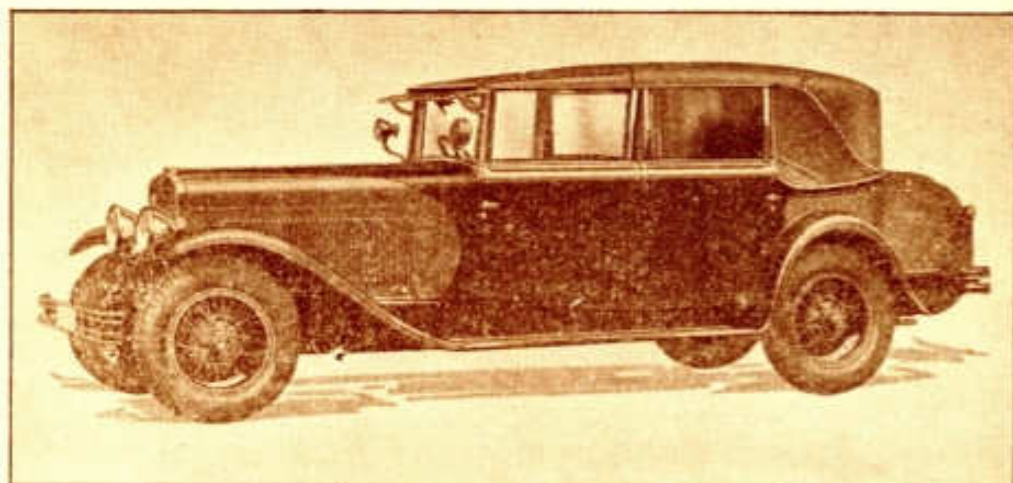
Počet válců . . . . .	6
Vrtání válců . . . . .	∅ 72 mm
Zdvih pístů . . . . .	102 mm
Obsah válců . . . . .	2.49 litru
Normální počet otáček . . . . .	2600 v min.
Trvalý výkon na brzdě . . . . .	45 ks
Největší výkon na brzdě . . . . .	50 ks
Ráfek kola . . . . .	18×4" SS
Pneumatiky . . . . .	5.50—18"
Rozchod kol . . . . .	1360 mm
Rozvor náprav — krátké chassis . . . . .	3025 mm
Rozvor náprav — dlouhé chassis . . . . .	3375 mm
Největší délka vozu (s nárazníky) — krátké chassis . . . . .	4750 mm
Největší délka vozu (s nárazníky) — dlouhé chassis . . . . .	5100 mm
Největší šířka vozu . . . . .	1660 mm
Největší výška vozu (zavřeného) . . . . .	1800 mm
Výška rámu nad zemí . . . . .	430 mm
Světlá výška vozu . . . . .	200 mm
Největší rychlost jízdy . . . . .	100 km/hod.
Nejmenší rychlost na přímý záběr . . . . .	4—6 km/hod.
Spotřeba benzínu na 100 km . . . . .	asi 10-10.5 kg
Spotřeba oleje na 100 km . . . . .	asi 0.30 kg





## Škoda 860,

osmiválec, vystavený ve dvou modelech, jako 7sedadlová Limousina Cabriolet, jest levný luxusní automobil, vzdálený jakékoliv průměrnosti, luxusní dopravní prostředek, který dodrží, co slibuje svým zevnějškem. „860“ vzbuzuje podiv vzhledem i výkonem.



Cabriolet „ŠKODA-860“

Osmiválec „ŠKODA-860“ jest nejvyšší třídou sdružených typů 430 a 645; proto jeho konstrukční směrnice jsou společné. Motor jest osmiválec o trvalém výkonu 60 ks na brzdě. Válec tvoří s klikovou skříní opět jeden celek, se snímací hlavou. Vačkový hřídel je umístěn po levé straně a pohání svislé ventily. Rozvodové ústrojí je poháněno nehlučným řetězem na přední straně motoru. Zdvihátka a zpruhy ventilů jsou snadno přístupné po odejmutí dobře utěsněného víka. Klikový hřídel, uložený v 9 kluzných ložiskách, je opatřen protizávažími a úplně staticky i dynamicky vyvážen. Antivibrátor v předu na hřídeli zabraňuje všem torsionálním vibracím. Ojnice profilu I jsou pevné a lehké. Speciální hliníkové písty vylučují svou konstrukcí naprosto klepání motoru. Mazání motoru oběžné, tlakové, obstarává olejová pumpa, uložená ve spodku klikové skříně. Tlak oleje je měnitelný lehce přístupným, škrticím ventilkem. Prodlouženým hřídelíkem olejové pumpy jest poháněn rozdělovač bateriového zapalování. Ruční i samočinná změna předstihu. Dynamo o 12 V a 105 W s regulací napětí, montované po pravé straně motoru, je poháněno bezhlučným řetězem. Ventilátor, umístěný na společném hřídeli s vodní pumpou, je hnán klínovým řemenem z protkané gumy. Karburátor, opatřený čističem benzínu, jest nejnovější konstrukce a zařízení pro změnu směsi, jak k snadnému spouštění motoru, tak k docílení přechodně zvýšeného výkonu. Vícelamelová spojka s lamelami ze speciálního osinkového materiálu je suchá a nepotřebuje tudíž obsluhy. Převody. Převodová skříň, tvořící s klikovou skříní celek uložený v rámu, má tři stupně vpřed s přímým záběrem pro třetí rychlost a zpětný běh. Podél skříně jest zcela přístupně uložen elektrický spouštěč.

Spojovací hřídel se dvěma zcela zapouzdřenými mechanickými klouby je staticky i dynamicky úplně vyvážen. **Zadní náprava:** Most zadní nápravy tvaru „banjo“; bezhlučné kuželové soukolí s ozubením „Gleason“ i diferenciál jsou snadno přístupny. Pružné hřídele zadní nápravy zvláštní konstrukce tlumí všechny nárazy a podporují šetření celého mechanismu. **Rám,** lisovaný ze silného ocelového plechu, je vzadu prodloužen v nosič kufru. **Vozová pera** přední i zadní jsou velmi dlouhá. Tato pera s protilisty a hydraulickými tlumiči vpředu i vzadu zaručují bezvadné perování a stabilitu i na nejhorších cestách. **Brzdy:** Na všechna 4 kola působí velmi účinná a naprosto spolehlivá podtlaková servobrzda Dewandre, která je doplněna ruční brzdou, působící zcela neodvisle na zadní kola. Vnitřní brzdové čelisti, působící na brzdové bubny zvláště velkých rozměrů, mají osinko-kovové obložení. **Benzinová nádrž** obsahu 55 l je umístěna na zadním konci chassis. Dopravu paliva ke karburátoru obstarává spolehlivý nassávač benzínu, přímo spojený s další velkou nádrží o obsahu 40 l, která působí co bezpečná reserva paliva. **Elektrické zařízení** obsahuje bateriové zapalování s rozdělovačem a cívkou, 12voltové dynamo o výkonu 105 W s regulací napětí a elektrický spouštěč 1,3 ks.

Vozy dodávají se karosované normálně jen jako limousiny. Na zvláštní přání jsou další provedení: Phaeton, Cabriolet a Faux-Cabriolet.

### Technická data 860

Počet válců . . . . .	8
Vrtání válců . . . . .	∅ 75 mm
Zdvih pístů . . . . .	110 mm
Obsah válců . . . . .	3,88 litru
Normální počet otáček . . . . .	2600 v min.
Trvalý výkon na brzdě při normálních otáčkách . . . . .	60 ks
Nejvyšší výkon na brzdě při 3300 otáčkách v min. . . . .	70 ks
Ráfek kola . . . . .	20×4,5" - SS
Pneumatiky . . . . .	6.50 20 (30×6.50")
Rozchod kol . . . . .	1400 mm
Rozvor náprav . . . . .	3570 mm
Největší délka vozu (s nárazníky) . . . . .	5425 mm
Největší šířka vozu . . . . .	1750 mm
Největší výška vozu (zavřeného) . . . . .	1880 mm
Výška rámu nad zemí . . . . .	505 mm
Světlá výška vozu . . . . .	220 mm
Počet sedadel v karoserii . . . . .	6—7
Největší rychlost jízdy . . . . .	110 km/hod.
Nejmenší rychlost na přímý záběr . . . . .	4 km/hod.
Spotřeba benzínu na 100 km . . . . .	asi 14-15 kg
Spotřeba oleje na 100 km . . . . .	asi 0.30 kg



## Nákladní vozy Škoda

splňují veškeré požadavky rentability, jako jest: maximum užítkovosti, provozní ekonomie, dopravní rychlosti, spolehlivosti a technické dokonalosti vozidla. Poněvadž požadavky, kladené na nákladní vůz, jsou různé a hledisko rentability je nejdůležitější, musí být u nákladních vozů řada odstupňovaných typů. Každý typ nákladního vozu Škoda představuje kategorii se svým vlastním hospodářským posláním. Pro menší náklady jest určen valník

### Škoda 104

jako rychlodopravní dodávkový vůz do nosnosti max. 1.500 kg.



Valník „ŠKODA-104“

Tento nový typ nákladního vozu povstal zdokonalením robustního, všestranně osvědčeného chassis modelu 154, spojeného s výkonným a velmi úsporným motorem modelu 430.

„Škoda-104“ zaručuje tudíž při velké ložné ploše a účelné konstrukci podvozku i karoserie nejvyšší rentabilitu provozu.

Motor se snímací hlavou má klikový hřídel uložen v šesti kluzných ložiskách. Rychlostní převody odstupňovány tak, že umožňují snazší jízdu do vrchu; brzdy, ovládané nohou, působí spolehlivě na všechna 4 kola, ruční páka ovládá brzdy zadních kol; rám vozu s pery i most zadní nápravy jsou podstatně zesíleny.

## Technická data 104

Výkon motoru . . . . .	. 30 ks
Nosnost . . . . .	. 1250—1500 kg
Počet válců . . . . .	. 4
Vrtání válců . . . . .	. $\varnothing$ 72 mm
Zdvih pístů . . . . .	. 102 mm
Obsah válců . . . . .	. 1.66 l
Počet otáček . . . . .	. 2.600 /min.
Počet ložisek klikového hřídele . . . . .	. 6
Brzda nožní . . . . .	. na 4 kola
Brzda ruční . . . . .	. na zadní kola
Kola . . . . .	. plechová, disková
Pneumatiky . . . . .	. 6.00—18" SS přední 7.00—18" SS zadní
Rozchod kol . . . . .	. 1360 mm
Rozvor náprav . . . . .	. 3030 mm
Délka a šířka vozu . . . . .	. 4860×1750 mm
Váha chassis kompletně vypraveného . . . . .	. 1000 kg
Ložná plocha . . . . .	. 2500×1700 mm
Výška plošiny nad zemí . . . . .	. 865 mm
Obsah benzinové nádrže . . . . .	. 70 l
Největší rychlost vozu . . . . .	. 60 km /hod.
Spotřeba benzínu na 100 km . . . . .	. 14—15 l
Spotřeba oleje na 100 km . . . . .	. 0.25 l

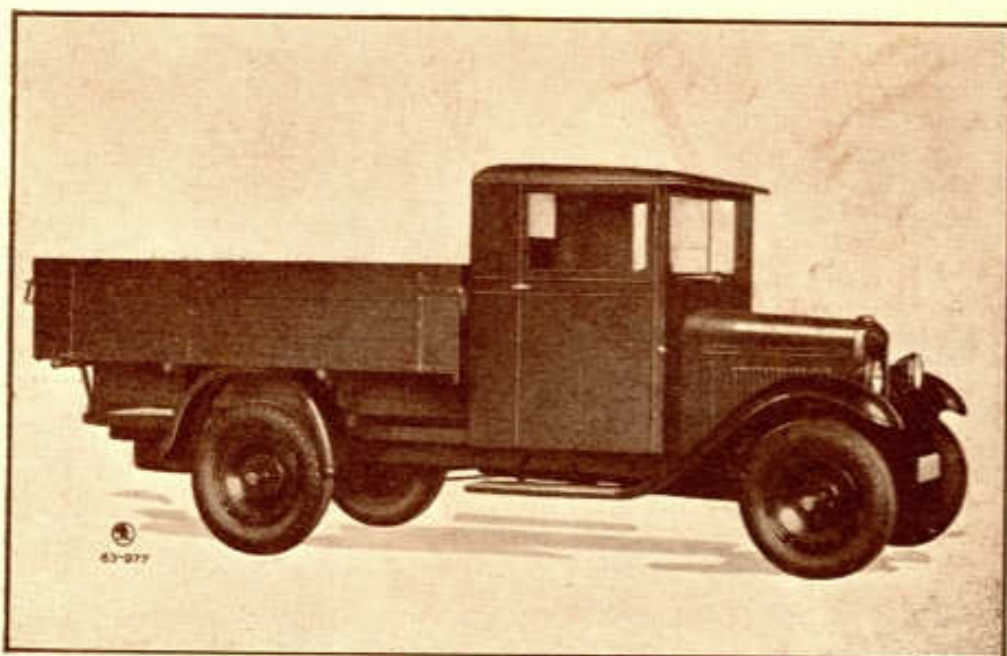


# Škoda 206

pro 2000 kg užitečného zatížení.

Při konstrukci tohoto nového typu nákladního vozu pro užitečné zatížení 2000 kg bylo použito rovněž zkušenosti s všestranně osvědčenými chassis modelů „ŠKODA-154“ a „ŠKODA-104“, při čemž vzat zřetel na potřebu rychlého dopravního vozu s nosností zvýšenou až na horní hranici lehkého nákladního valníku. „ŠKODA-206“ zaručuje při velké ložné ploše, účelné konstrukci podvozku i karoserie a větší dopravní rychlosti nejvyšší rentabilitu provozu.

Vůz jest opatřen výkonným a úsporným 6tvalcovým motorem se snímací hlavou a klikovým hřídelem, uloženým v osmi kluzných ložiskách. Rychlostní převody odstupňovány tak, že umožňují snazší jízdu do vrchu; brzdy, ovládané nohou, působí servobrzdou spolehlivě na všechna čtyři kola, ruční páka ovládá převodovou brzdou; rám vozu s pery i most zadní nápravy jsou velmi bohatě dimenzovány.



Valník „ŠKODA-206“

## Technická data 206

Výkon motoru	. . . . .	. 49 ks
Nosnost valníku	. . . . .	. 2000 kg
Počet válců	. . . . .	. 6
Vrtání válců	. . . . .	. $\varnothing$ 75 mm
Zdvih pístů	. . . . .	. 102 mm
Obsah válců	. . . . .	. 2.70 l
Počet otáček	. . . . .	. 2600 /min.
Hlava válců	. . . . .	. snímací
Uspořádání ventilů	. . . . .	. stojaté po straně
Počet ložisek klikového hřídele	. . . . .	. 8

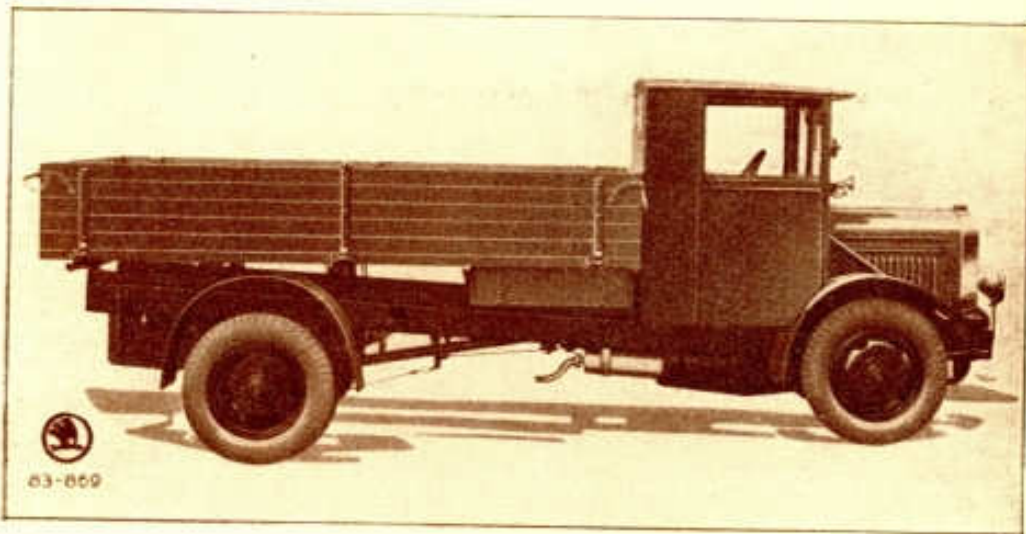
Zapalování	. . . . .	. bateriové, 12 V
Spojka	. . . . .	. jednodesková, suchá
Brzda nožní	. . . . .	. na 4 kola
Brzda ruční	. . . . .	. převodová
Pneumatiky buď balony	. . . . .	. 6.5×20" SS
nebo vysokotlaké	. . . . .	. 30×5" SS
Rozchod kol vpředu	. . . . .	. 1420 mm
Rozchod kol vzadu	. . . . .	. 1450 mm
Rozvor	. . . . .	. 3700 mm
Délka a šířka vozu	. . . . .	. 5780×2000 mm
Váha chassis kompletně vypraveného	. . . . .	. asi 1600 kg
Váha valníku s vodou, benzinem a olejem	. . . . .	. 2200 kg
Ložná plocha	. . . . .	. 3150×1950 mm
Obsah benzinové nádrže	. . . . .	. 72 l
Největší rychlost vozu	. . . . .	. 55 km/hod.
Spotřeba benzínu na 100 km	. . . . .	. asi 20 kg
Spotřeba oleje na 100 km	. . . . .	. asi 0.3 kg



# Škoda 304

Dalším reprezentantem z řady vozů nákladních jest valník typu „SKODA-304“. Jak již označení typu samo vysvětluje, jeho užitková nosnost činí 30 q a vyzbrojen jest čtyřválcovým motorem. Jest to vůz hodící se pro nejšířší použití k dopravě středních nákladů. Jeho robustně stavěný motor jest rovněž opatřen snímací hlavou, ve které jsou umístěny visuté ventily, poháněné od vačkového hřídele tyčemi a vahadélky. Mohutně dimensovaný klikový hřídel spočívá ve třech kluzných ložiskách, spojených s vrchním dílem klikové skříně. V rámu chassis zavěšen jest motor na třech bodech. Chladič posazen jest na konsolách, vybihajících z tělesa klikové skříně, takže spolu s rychlostní skříní, která s motorem tvoří agregát v jediném bloku, představuje kompletní jednotku a není tak vystaven otřesům a deformacím rámu. Touto důmyslnou úpravou předejde se defektům chladiče. Silně dimensovaná rychlostní skřín přenáší pohyb kardanovým hřídelem na zadní nápravu soukolím „Gleason“. Nožní brzda jest převodová, ruční působí na zadní kola. Na zvláštní přání může býti tento vůz vypraven též pneumatickou brzdou na všechna 4 kola.

Vystavený typ jest opatřen valníkovou karoserií s jednoduchými bočnicemi.



Valník „SKODA-304“

## Technická data 304

Nosnost valníku	3000 kg
Výkon motoru	45 ks
Počet otáček motoru	1400 /min.
Vrtání válců	105 mm
Zdvih pístů	140 mm
Počet válců	4
Obsah válců	4.85 litru
Rozchod kol vpředu	1786 mm

Rozchod kol vzadu . . . . .	1725 mm
Pneu: vpředu jednoduché, vzadu dvojnásobné . . . . .	32×6" SS
Ložná plocha . . . . .	3400×2000 mm
Výška ložné plochy nad zemí . . . . .	1025 mm
Délka a šířka vozu . . . . .	5780×2220 mm
Váha valníku . . . . .	3265 kg
Obsah nádrže . . . . .	140 litrů
Spotřeba benzínu na 100 km . . . . .	asi 23 kg
Spotřeba oleje na 100 km . . . . .	asi 0.8 kg
Maximální rychlost za 1 hod. (regulátor) . . . . .	40 km
Přípustné stoupání . . . . .	15%

## Škoda 304 s hydr. sklopnou karoserií

jest obdobné konstrukce jako následující typ 506, čerpadlo jest však zařízeno na ruční pohon. Sklápěcí část karoserie spočívá na čtyřech otočných ložiskách a po vyjmutí zajišťovacích kolíků je možno ji sklopiti speciálním hydraulickým zařízením nalevo, napravo nebo dozadu. Ložná plocha činí 3.400×2.000 mm s bočnicemi 500 mm vysokými.

## Škoda 304 N pro dopravu mléka

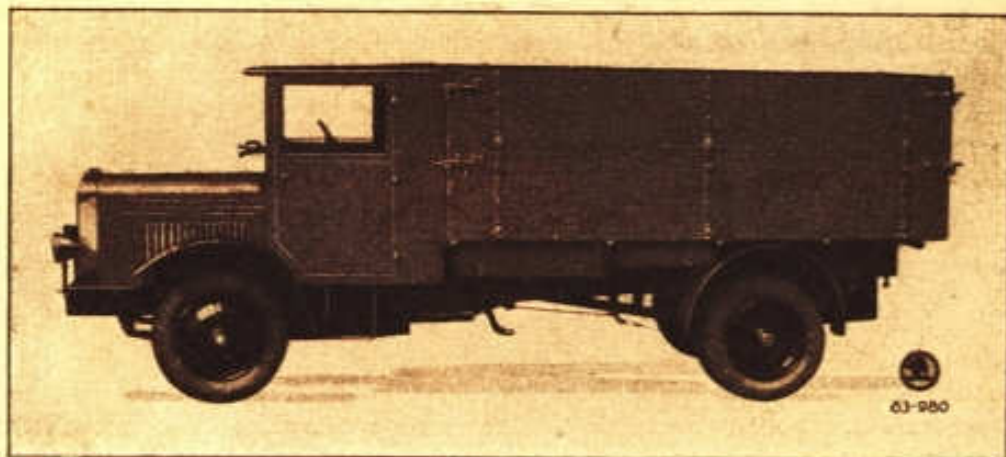
Karoserie jest dimensována pro dopravu 91 normálních konví pro 25 l (průměr 30 cm, výška 50 cm); při vlastní váze konví ca 7 kg jest váha plné konve ca 32 kg. Tonáž vozu jest tudíž zcela využita (zatížení valníku ca 2.912 kg). Nakládání a vykládání konví jest usnadněno nízko položenou podlahou (90 cm nad zemí). V důsledku toho manipulace s konvemi jest velice rychlá.





## Škoda 306

jest valník pro zvýšený výkon a zvětšenou dopravní rychlost. Je opatřen šestiválcovým motorem.



Valník „ŠKODA-306“ s dvojitými bočnicemi.



## Škoda 506

Posledním členem skupiny vozů nákladních jest typ „ŠKODA — 506“. Jest to robusní šestiválec, užitečné nosnosti 5 tun, pro rychlou dopravu těžkých nákladů, případně pro přívěs na dalších 5 tun. Motor jest obdobné konstrukce jako u typů předchozích, jimž byl vzorem. Jeho výkon a hospodárnost jsou obdivuhodné. Chassis tohoto typu jest vybaveno standardní pneumatickou servobrzdou na všechna čtyři kola. Vystavený typ má dvojité bočnice.

### Technická data 506

Nosnost valníku . . . . .	5000 kg
Výkon motoru . . . . .	67 ks
Počet otáček motoru . . . . .	1400 /min.
Vrtání válců . . . . .	105 mm
Zdvih pístů . . . . .	140 mm
Počet válců . . . . .	6
Obsah válců . . . . .	7.28 litru
Rozchod kol vpředu . . . . .	1780 mm
Rozchod kol vzadu . . . . .	1800 mm
Rozvor náprav . . . . .	4065 mm
Pneu: vpředu jednoduché, vzadu dvojnásobné . . . . .	36×8" SS
Ložná plocha . . . . .	4000×2200 mm
Výška plošiny nad zemí . . . . .	1120 mm
Délka a šířka vozu . . . . .	6620×2320 mm
Váha valníku . . . . .	4600 kg
Obsah nádrže . . . . .	140 litrů
Přípustné stoupání . . . . .	15%
Rychlost vozu (regulátor) . . . . .	35 km /hod.
Spotřeba paliva na 100 km . . . . .	32 kg
Spotřeba oleje na 100 km . . . . .	1 kg

### Škoda 506 s hydr. sklopnou karoserií

poskytuje ohromné úspory na čase a mzdě tam, kde jde o rychlé skládání sypkých hmot (písek, štěrk, uhlí atd.) Princip jest velmi jednoduchý. Sklápěcí část karoserie spočívá na čtyřech otočných ložiskách, zajištěných kolíky. Po vyjmutí příslušných kolíků možno karoserii sklopiti na levo, na pravo nebo do zadu hydraulickým zařízením, pozůstávajícím z hydraulického lisu s teleskopickými písty, regulačních a pojistných ventilů a olejového čerpadla. Doba sklápění a tedy skládání celého nákladu jest asi 3 min. Spuštění prázdné karoserie do normální polohy trvá pouze několik vteřin. Sklápěcí karoserie dodávány jsou

s vozy. Model 506 vybavený tímto sklopným zařízením má ložní plochu 4.000×2.100 mm s bočnicemi 500 mm vysokými, s čerpadlem, poháněným od motoru vozu.



Valník „ŠKODA-506“ s hydraulicky překlápěcí karoserií

## Dehtovací vůz Škoda 506N, Ammann

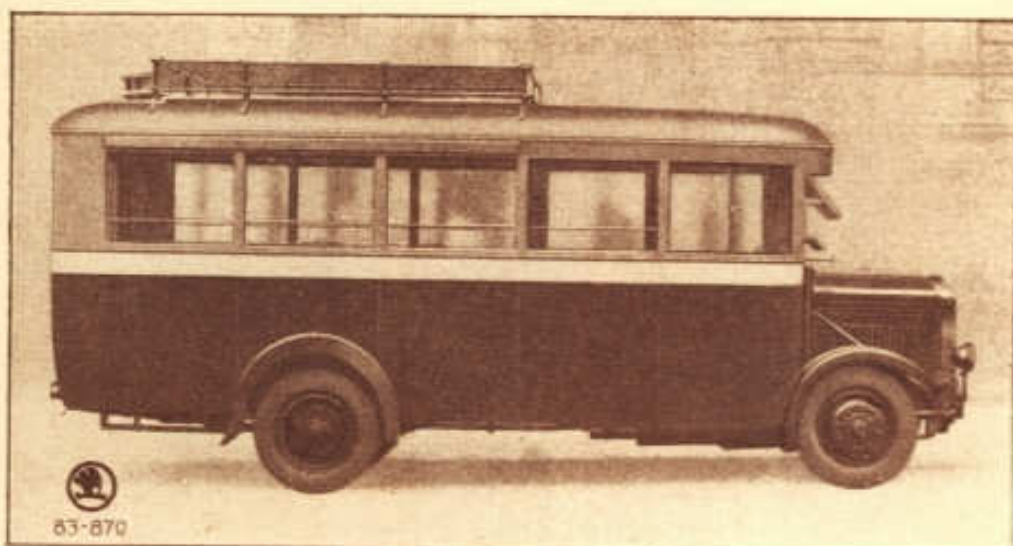
je universálním strojem pro povrchové úpravy vozovek. Snadno snímatelný agregát sestává z nádržky o obsahu 3.900 l, vytápěné naftou a z míchacího zařízení. Dehet jest ohříván na teplotu 120—150<sup>o</sup> C. Vestavený ventilátor slouží k dvojímu účelu a to k podporování intenzity hoření a k zbavení vozovky prachu proudem vzduchu, což jest důležité pro řádné přilnutí dehtu na vozovku. Rozstřikování pro pracovní šířku až 6.30 m děje se pomocí kompresoru pro 43 m<sup>3</sup>, který jest poháněn motorkem o výkonu 5 HP. Tentýž kompresor slouží současně i pro nasávání dehtu vytvořením vakua v kotlu a vysušování vozovky vzduchem pro případ, že jest vozovka vlhká. Množství rozstřikovaného dehtu na 1 m<sup>2</sup> řídí se rychlostí vozu, která jest pro tuto práci nízká, 3—7 km v hodině. Uvedený stroj možno používat i pro rozstřikování dehtu, všech emulzí a živice.

## Vlečné čtyřkolové vozy

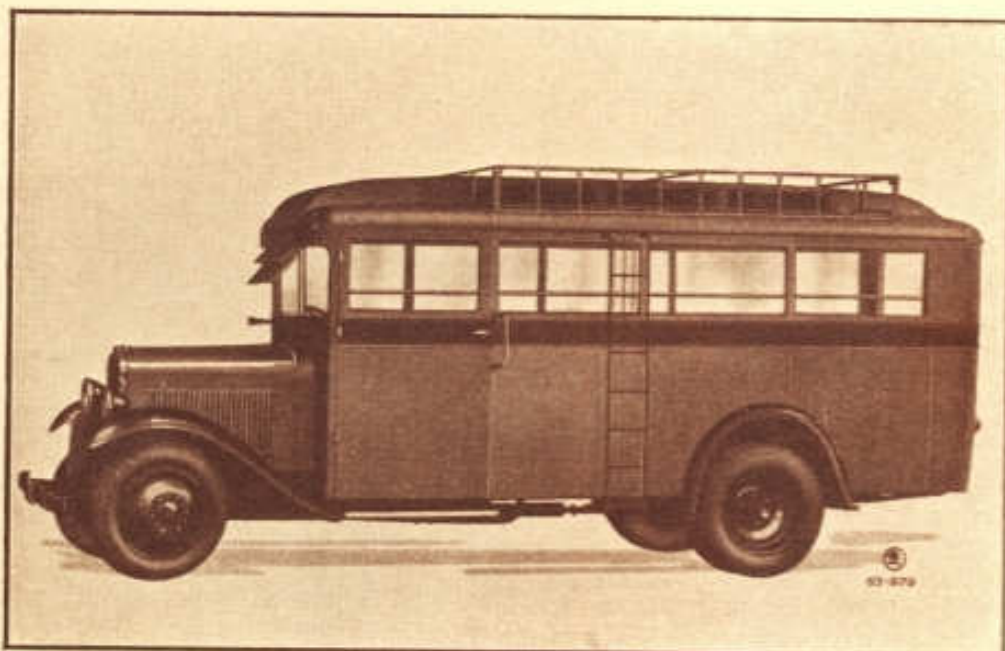
Vlečné vozy jsou vybaveny pneumatikovým orařováním a mají nosnost 5 t. Konstrukce přívěsu jest jednoduchá, solidní. Obě nápravy dobře odperovány a uloženy ve válečkových ložiskách. Přední náprava jest montována na samotném podvozku, otáčivém kolem hlavního rámu, takže přívěs dobře sleduje tažený vůz i v ostrých zatáčkách. Mazání veškerých čepů jest tlakové.

Vystavený vlečný vůz jest určen pro typ 506. Druhý vystavený vlečný vůz jest vybaven sklopným zařízením.

## *Autobusy Škoda*

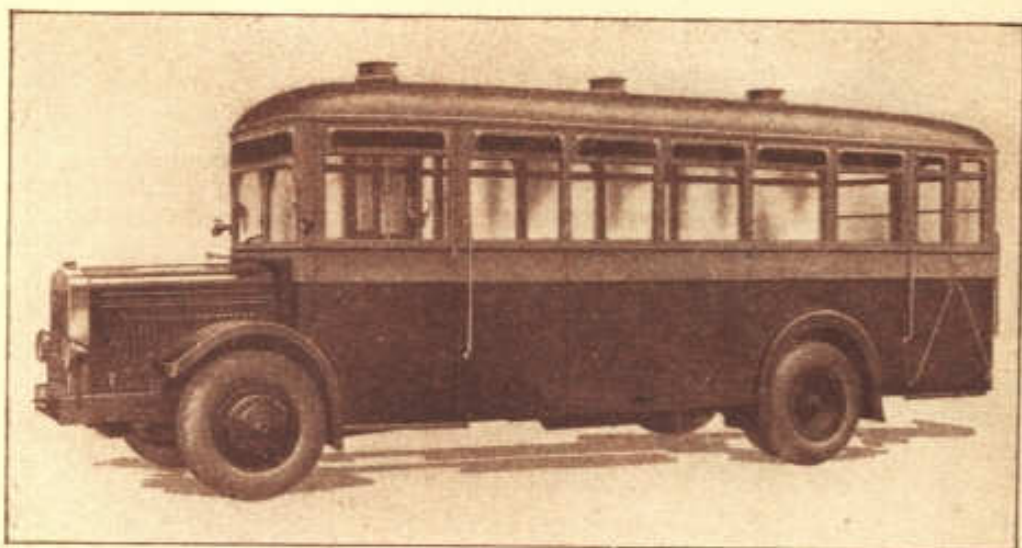


*Autobus „ŠKODA-304 N“  
(pro 19 sedících osob)*



*Autobus „ŠKODA-206“  
(pro 18 sedících osob)*

## *Autobusy Škoda*



*Autobus „ŠKODA-506 N“  
(pro 24 sedících osob)*



*Vyhlídkový autobus „ŠKODA-506 N“  
(pro 35 sedících osob)*