

Škoda 1101 STW ve stylu woody karosovaná v roce 1951 v Kvasinách

# TUDORY V PRACOVNÍM

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

Od podzimu 1946 se začala rozbíhat výroba užitkových verzí automobilů Škoda 1101. První na řadě byly sanitní vozy, po nich následovaly skříňové dodávky. Podvozky vyráběla mateřská automobilka v Mladé Boleslavi, karoserie vznikaly ve Vrchlabí.

Vrchlabská karosárna Petera byla v roce 1945 coby německý majetek zkonfiskována a dočasně přeměněna v družstvo Sevkar. V roce 1946 pak byla jako pobočný závod začleněna do AZNP Mladá Boleslav (Automobilové závody národní podnik). Během podzimu 1946 vznikly ve Vrchlabí první desítky sanitních automobilů Škoda 1101. Byly postaveny na standardním podvozku Š 1101 s páteřovým rámem a rozvorem náprav 2485 mm, jen šestnáctipalcová kola dostala větší pneumatiky rozměru 5,75 – 16. Sanitka byla určena k přepravě jednoho ležícího pacienta s doprovodem, přičemž lehátko umístěné v pravé části vozu zasahovalo do prostoru vedle řidiče. Případný spolujezdec vpředu tak měl k dispozici jen malé nouzové sedátko, pod nímž bylo ulo-

ženo náhradní kolo. Přístup do sanitního prostoru byl pouze odzadu, po pravé straně zavěšenými jednokřídlými dveřmi širokými 950 mm a vysokými 1030 mm. Sanitní Š 1101 stejně jako ostatní vozy této řady poháněl čtyřválec OHV o objemu 1089 cm<sup>3</sup> a výkonu 32 k (23,5 kW), spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Na rozdíl od užitkových verzí si sanitka zachovala standardní stálý převod v rozvodovce s hodnotou 4,78. Dlouhá byla 4140 mm, přes zadní blatníky široká 1500 mm a vysoká 1650 mm, vykazovala pohotovostní hmotnost 1090 kg a její užitečná hmotnost byla stanovena na



Nejrozšířenější užitkovou Š 1101 byla oplechovaná dodávka z Vrchlabí



Dřevo a plech: Škoda 1101 STW postavená v roce 1949 v Karose Brno



Vozy Š 1101 STW ve stylu woody měly boční dveře zavěšené vpředu

310 kg. Dosahovala největší rychlosti přes 90 km/h, jako trvalou rychlost však výrobce doporučoval jen 70 km/h.

V posledním čtvrtletí roku 1946 také ve Vrchlabí karosovali první skříňové dodávky Š 1101 s užitečnou hmotností 300 kg. Měly podvozek s koly obutými do pneuma-

tik rozměru 6,00 – 16 a „kratší“ stálý převod 5,25. Od podzimu 1948 se na zadní nápravu podvozku určeného pro dodávky montovalo zesílené listové pero a nosnost vozu byla zvýšena na 500 kg.

Dodávková Š 1101 měla za sedadly řidiče a spolujezdce mezistěnu oddělující kabínu

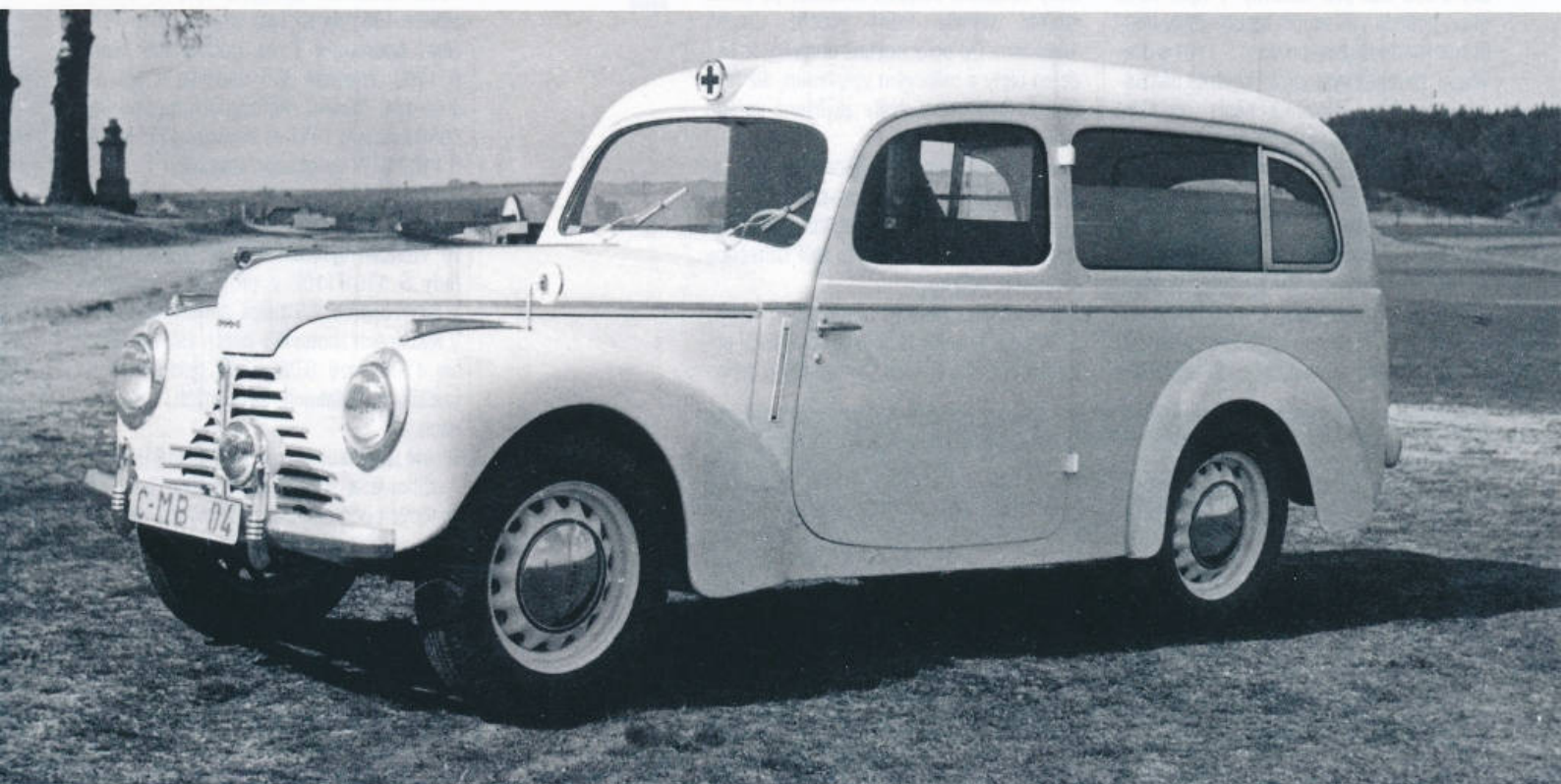


Skříňová Škoda 1101 Normand s dřevěnou kostrou karoserie (1948)

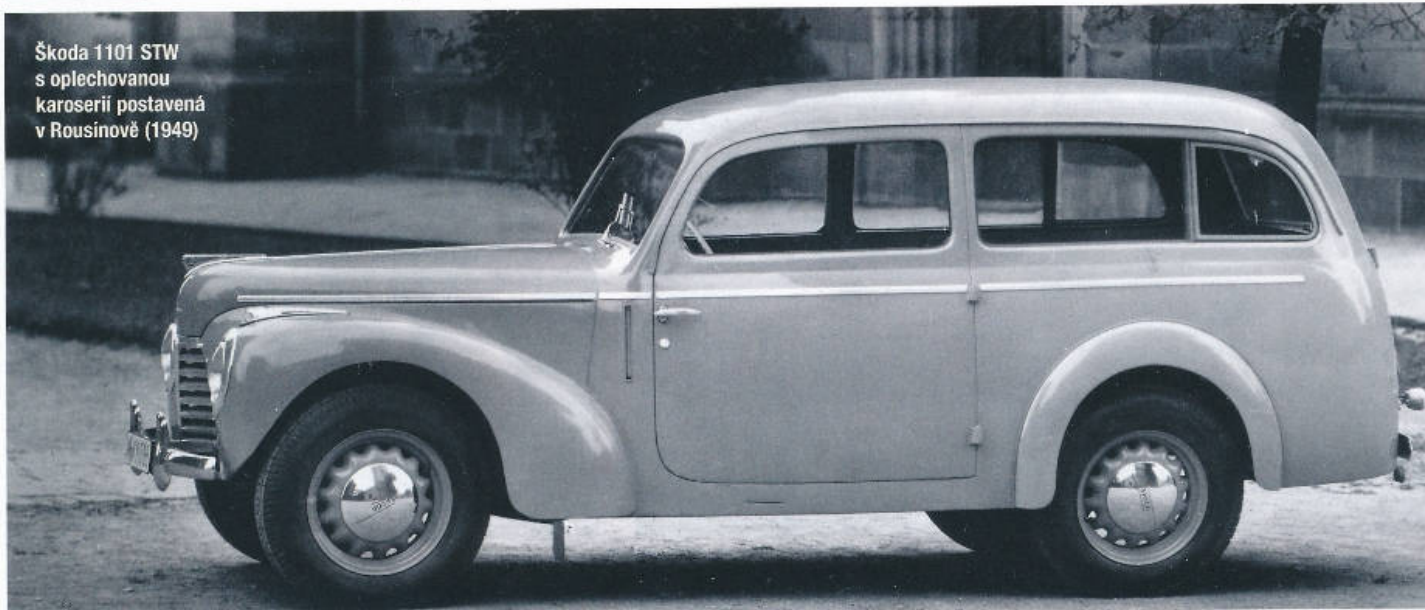
od prostoru pro náklad. U některých vozů bylo v horní části mezistěny okno s rámem široké 1080 mm a vysoké 450 mm, které se dalo vyklopit dopředu a uchytit pod stropem kabiny. Stejně řešení používaly už před válkou užitkové verze automobilů Popular.

Za mezistěnou se nacházela ložná plocha dlouhá 1500 mm a široká 1280 mm (mezi podběhy zadních kol 960 mm), vnitřní výška skříňe dosahovala až 1100 mm. Vzadu vpravo bylo pod podlahou vodorovně uložené náhradní kolo. Přístup do nákladního prostoru otvíraly 950 mm široké dveře v zádi, opatřené okénkem zevnitř chráněným mřížkou. Větrání zadní části karoserie umožňovaly vyklápěcí klapky umístěné nahoře za bočními dveřmi. Tudor v dodávkovém provedení byl dlouhý 4120 mm, široký 1500 mm a vysoký 1680 mm. Připravený k jízdě vážil 1050 kg a dosahoval největší rychlosti přes 80 km/h.

Sanitních vozů Š 1101 zhotovili v letech 1946 – 1952 ve Vrchlabí 4,5 tisíce



Škoda 1101 STW  
s oplechovanou  
karosérií postavená  
v Rousínově (1949)



Podle hlášení z března 1949 expedovali v roce 1948 z Mladé Boleslavi do Vrchlaví více než 800 podvozků pro sanitní automobily a 950 šasi pro dodávky. V říjnu 1948 otiskl podnikový časopis automobilky Ventil snímek dodávkového vozu Š 1101 s dřevěnou, navenek vystupující kostrou nákladního prostoru. Novinka nesla označení Normand, zřejmě inspirované francouzským pojmenováním Normande používaným už od dvacátých let pro tento druh karosérií. Zdá se, že skříňová dodávka ve zmíněném provedení zůstala solitérem. Na jaře 1949 však v téměř stylu „woody“ vznikly první vozy Škoda 1101 STW, neboli Station Wagon, určené pro přepravu osob i nákladu. Zpočátku je na podvozky

dodané z Mladé Boleslavi stavěl pobočný závod Karosa Brno.

Model Š 1101 STW měl mezi zadními podběhy nedělené sklopné sedadlo, po jehož složení vznikla ložná plocha dlouhá 1490 mm. Od oplechované dodávky se lišil nejen okny a celkovým vzezřením, ale také tím, že měl boční dveře zavěšené vpředu a nikoliv vzadu.

Podvozek byl shodný s dodávkou, měl zesílené listové pero zadní nápravy a „kratší“ stálý převod v rozvodovce. Vůz s pohotovostní hmotností 1070 kg měl užitečnou hmotnost 500 kg.

Koncem roku 1949 už automobily Š 1101 STW stavěly vedle brněnské i dvě další pobočky podniku Karosa Vysoké Mýto, býva-

lá karosárna Brožík v Plzni a někdejší karosárna bratří Lepilů v Rousínově.

Zatímco plzeňské vozy měly zvenku viditelnou dřevěnou kostru nástavby, byť v detailech odlišnou od brněnského provedení, automobily z Rousínova se vyznačovaly hladce oplechovanou karosérií. Lišily se i tím, že měly boční dveře zavěšené vzadu, a jejich boční okna byla vzadu opatřena menšími větracími okénky.

Koncem roku 1950 byla výroba vozů Š 1101 STW v Plzni a Rousínově ukončena a zčásti převedena do Vrchlaví, v Brně však pokračovala ještě další rok. V roce 1951 vozy tohoto typu s oplechovanou karosérií stavěl i pražský podnik Rudý Letov v Letňanech, provedení se zvenku viditelnou dřevěnou kostrou vyráběl od podzimu 1951 pobočný závod AZNP v Kvasinách.

Podle továrních záznamů bylo v letech 1950 a 1951 téměř šest stovek užitkových verzí postaveno i na podvozcích typu Š 1102, zejména 350 dodávek s pravostanným řízením zhotovených na podzim 1950 a na jaře 1951 ve Vrchlaví a 230 vozů Š 1102 STW vyrobených tamtéž.

Podle ne vždy jednoznačných dobových statistik bylo od roku 1946 do května 1952 ve Vrchlaví vyrobeno téměř 5 tisíc vozů řady Š 1101/1102 v provedení dodávka a STW a přes 4,5 tisíce sanitek Š 1101. V Kvasinách zhotovili v letech 1951 a 1952 asi 1100 vozů STW, další tisícovka jich vznikla v ostatních zmíněných karosárnách.

Stejně jako osobní vozy řady Š 1101/1102, i užitkové a sanitní automobily byly ve značných počtech exportovány do čtyř desítek zemí světa. Největším odběratelem sanitek bylo Polsko, ale také Jugoslávie, Maďarsko, Bulharsko a řada dalších zemí. Zvláštní zmínku si zaslouží tři desítky sanitních vozů Š 1101 dodané na podzim 1948 do Argentiny. Dodávky a vozy STW si získaly značnou popularitu v Nizozemí, Belgii, Rakousku a Švýcarsku, úspěšně se vyvážely i do Portugalska, Švédska a Egypta. ■

Na železničních  
vagoncích se  
Tudory přepravova-  
ly po dvou vedle  
sebe



Rousínovská  
Š 1101 STW měla  
boční okna  
zakončená  
větracími okénky