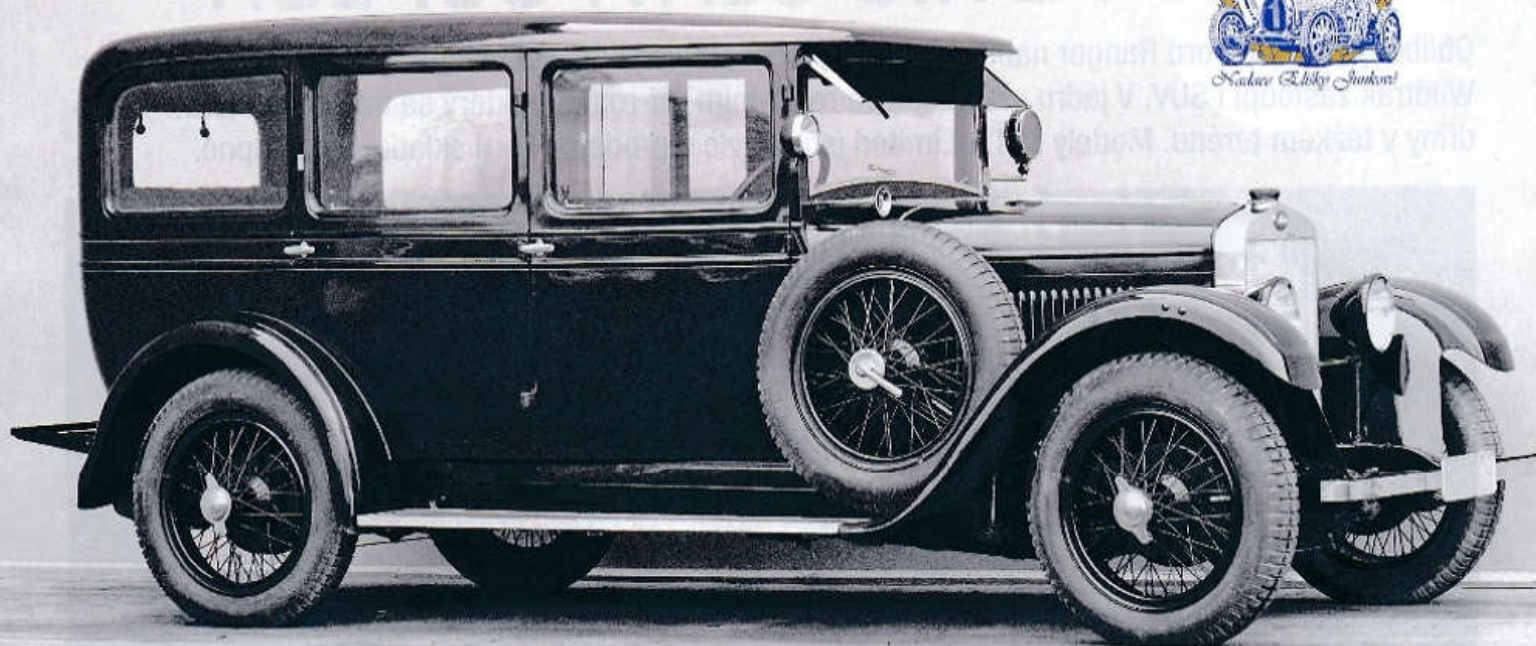


Šestimístná limuzína Škoda 4R,
poháněná čtyřválcem SV o objemu 1,9 l



S PÍSMENEM R

V září 1928 debutovaly na pražském autosalonu vozy Škoda 4R a 6R poháněné čtyřválcem a šestiválcem se spalovacími prostory Ricardo. Proto v jejich označení figurovalo písmeno R.

JAN TUČEK

Foto: archiv Škoda Auto

Od léta 1925 byla mladoboleslavská automobilka součástí plzeňského koncernu Škoda. Stávající typy vozidel se nadále vyráběly a prodávaly pod kombinovaným označením Škoda Laurin a Klement. Prvními vozy, nově vyvinutými po této fúzi, byly typy 4R a 6R, nesoucí už pouze značku Škoda. K zahájení pražského autosalonu vydala automobilka počátkem září 1928 tiskovou zprávu, kterou prakticky bez úprav zveřejnilo na redakčních stránkách několik deníků. Čítáme z ní alespoň hlavní body: „Hesla, jimiž se Škodovy závody řídily ve svém programu automobilní výroby, lze shrnout takto: Zvýšení provozní výkonnosti, pohotovosti a bezpečnosti vozidla. Zjednodušení



obsluhy vozidla. Snížení výrobních nákladů a tím i prodejních cen.“

První bod měly naplnit nové motory a převodovky, druhým bodem se rozuměl přechod na jednotné ovládání provozních brzd pedá-

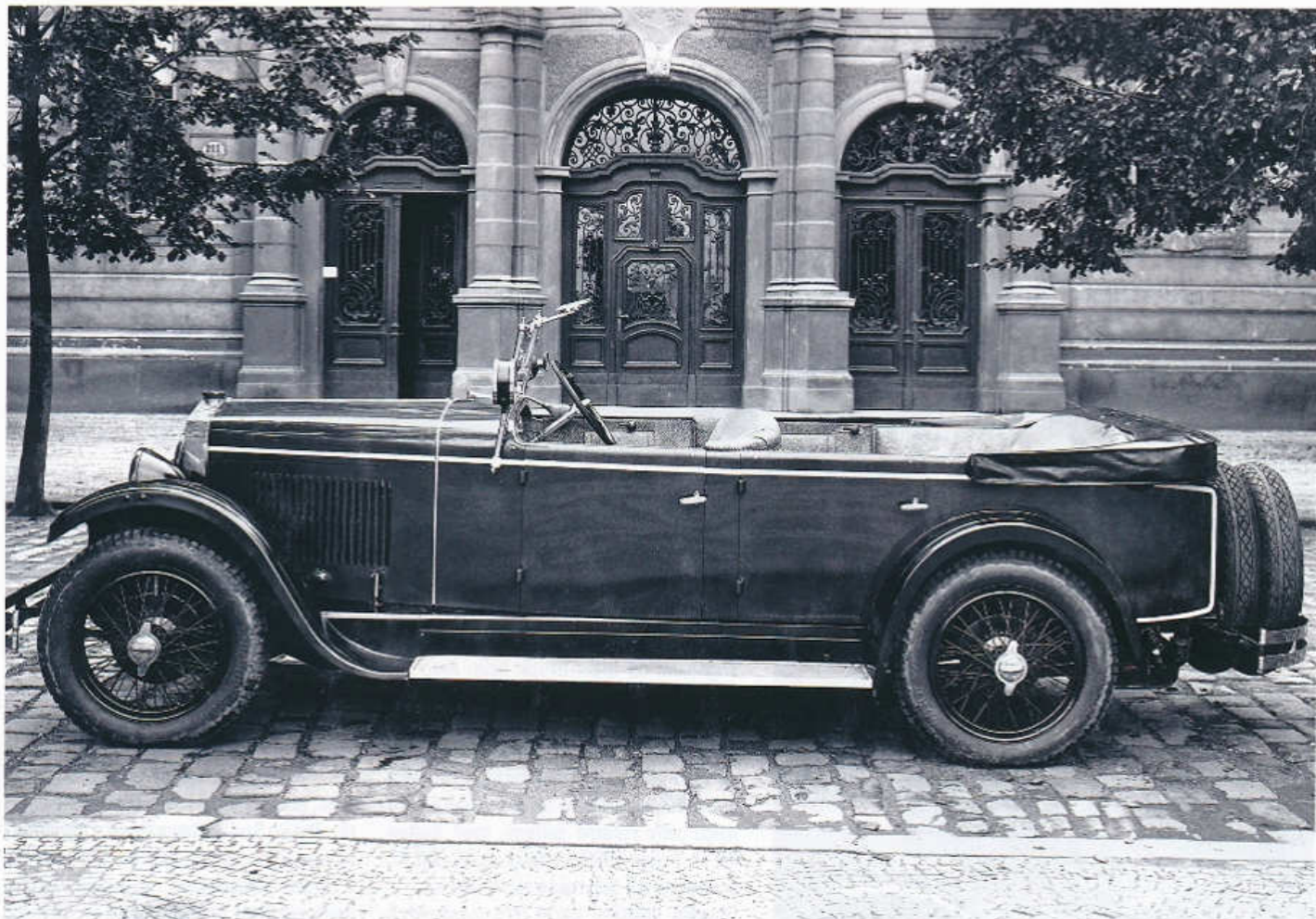
Limuzína Škoda 6R se šestiválcem 2,9 l, patrně karosovaná firmou Brožík

lem (místo dřívější kombinace páka-pedál), třetí bod souvisel s unifikací výrobního programu a novou organizací montáže vozů na výrobní lince.

Nové motory typů 4R a 6R se lišily počtem válců, měly však stejnou koncepci a řadu společných dílů. Oba měly rozvod SV s vačkovým hřídelem poháněným nehlukným soukolím, snímatelnou hlavu se spalovacími prostory Ricardo a stejné ventily, písty i ojnice. Při shodném vrtání 75 mm a zdvíhu 110 mm měl čtyřválec objem 1944 cm³ a s jedním karburátorem dával výkon 32 k (23,5 kW) při 2800 min⁻¹, zatímco dvěma karburátory osazený šestiválec nabízel z objemu 2916 cm³ rovných 50 k (37 kW).

Čtyřstupňová převodovka navazující na motor byla pro oba typy stejná, lišil se pouze stálý převod v rozvodovce zadní nápravy. Oba vozy měly klasický žebřinový rám snýtovaný z ocelových profilů a tuhé nápravy odpružené podélnými půleliptickými listovými pery. Zadní náprava typu „banjo“ s nehlukným kuželovým soukolím Gleason byla nové konstrukce a stejná pro 4R i 6R.

Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání již zmíněným pedálem, řízení bylo se šroubem a maticí, na oba typy se standardně montovala drátová kola Rudge-Whitworth s centrální maticí. Čtyřválec na nich měl pneumatiky 30 x 5,25 SS, šestiválec obouval větší pneu 32 x 6,00 SS. Zákazník si mohl objednat i plechová disková kola, později také ocelová

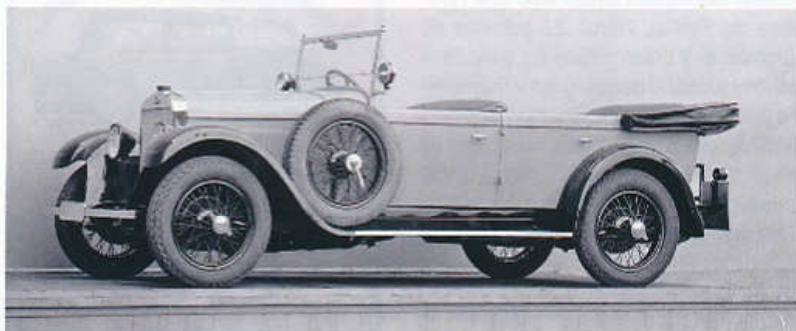


paprsková s dělenými ráfky. Palivová nádrž měla své místo mezi podélníky rámu za zadní nápravou. Vešlo se do ní 60, resp. 70 l benzínu, kupředu k motoru přiváděl palivo nasávač. Kompletní podvozek vozu Škoda 4R s rozvorem náprav 2,95 m a rozchodem

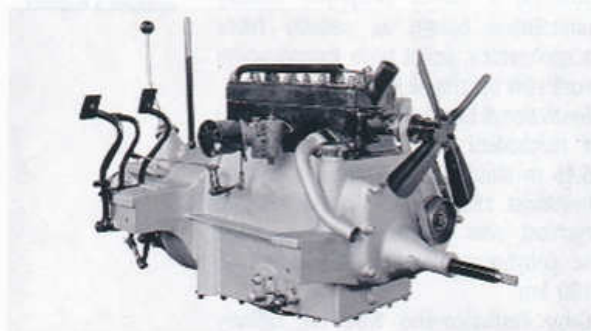
kol 1,38 m vykazoval hmotnost 950 kg. Automobil se 4,69 m dlouhou a 1,68 m širokou otevřenou karoserií vážil 1280 kg. Dosahoval největší rychlosti 90 km/h a spotřeboval 14 až 18 l benzínu na 100 km. V sezóně 1929 se ceny automobilů Škoda 4R pohybo-

Sportovní faeton Škoda 4R s karoserií zhotovenou v mateřské továrně

valy od 60 000 Kč za čtyřmístný faeton až do 82 500 Kč za šestimístnou limuzínu se šesti bočními okny. Automobilka nabízela za 55 000 Kč i samotný podvozek 4R, zakázková karoserie však přišla na dalších asi 20 000 Kč.



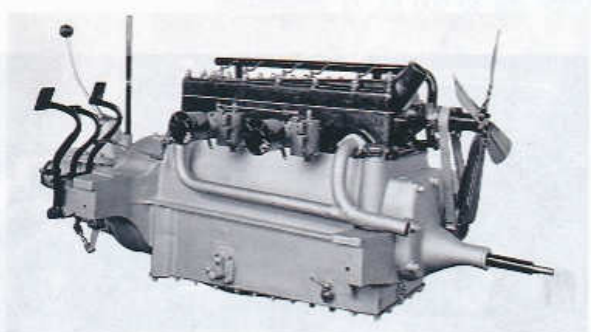
Šestimístný čtyřdveřový faeton Škoda 4R se vyvážel i do Jugoslávie (1929)



Poháněcí ústrojí typu 4R: na čtyřválec navazovala čtyřstupňová převodovka

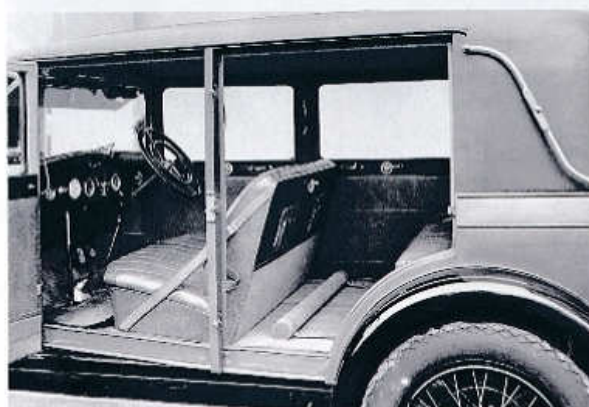
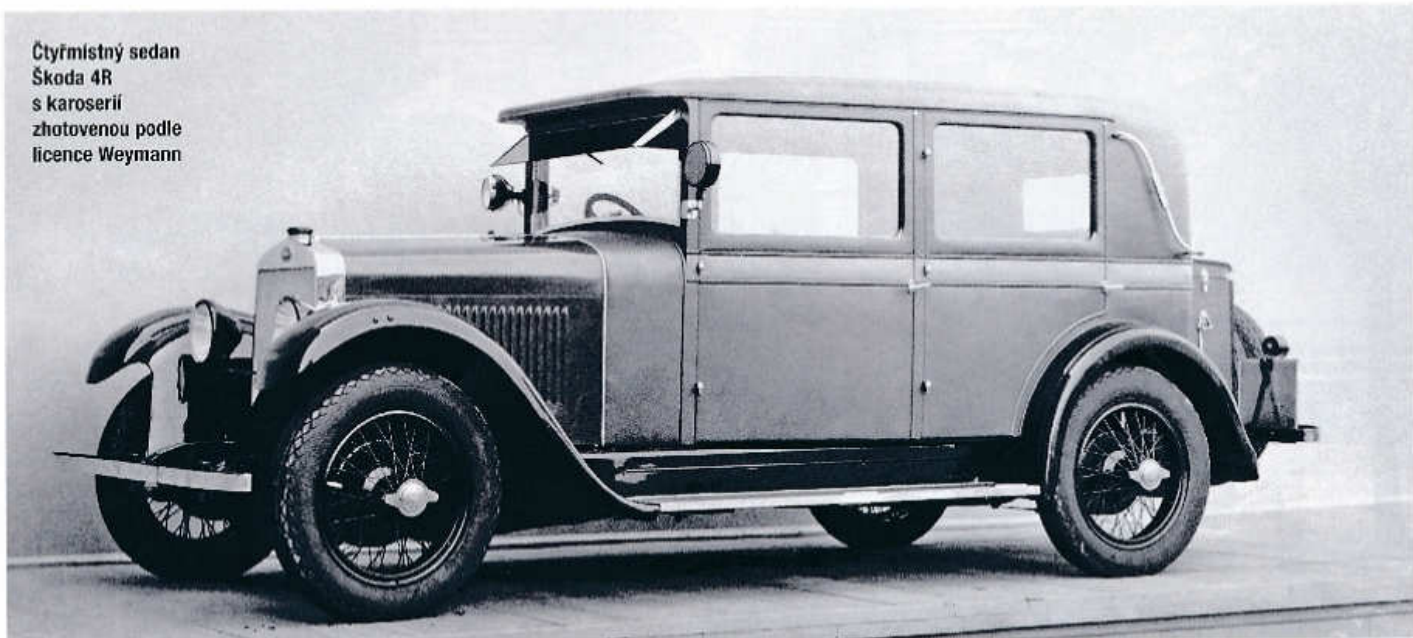


Šestimístná limuzína Škoda 6R z roku 1929 s tovární karoserií dlouhou 5,2 m



Také řadový šestiválec typu 6R byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou

Ctyřmístný sedan
Škoda 4R
s karoserií
zhotovenou podle
licence Weymann



Interiér sedanu
Škoda 4R Weymann
s koženým
čalouněním
sedadel a koberec

V prodejním prospektu figurovaly i dvoumístný roadster 4R s vyklápěcím nouzovým sedadlem v oblí zádi a kupé s krátkou střechou a dvěma sklopnými sedátky umístěnými bokem za sedadly řidiče a spolujezdce, počet takto karosovaných vozů však byl zřejmě jen velmi malý.

Šestiválcová Škoda 6R s rozvorem 3,46 m a rozchodem 1,38 m měla v podobě 5,15 m dlouhého šestimístního faetonu hmotnost 1500 kg a dokázala vyvinout rychlost přes 100 km/h. Její spotřeba se pohybovala mezi 16 a 20 l benzínu na 100 km.

Ceny šestiválcového typu 6R začínaly v roce 1929 na částce 70 000 Kč za podvozek ke karosování, zatímco šestimístný faeton stál 80 000 Kč. Za šestimístnou

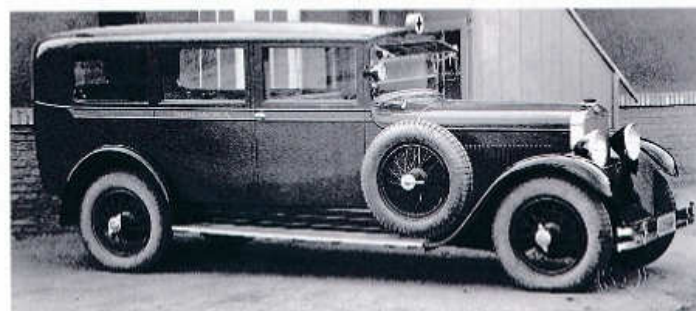
limuzínu s pružnou karoserií podle licence Weymann od firem Brožík nebo Aero zákazník zaplatil 97 500 Kč, za nejdražší oplechovanou limuzínu dokonce 99 000 Kč. Automobily Škoda 4R a 6R se vyráběly jen do roku 1930 a neznamenaly výraznější obchodní úspěch. V závěru kariéry byly jejich ceny výrazně sníženy, např. faeton 4R se v roce 1930 prodával za 55 000 Kč a limuzína 6R Weymann za 78 000 Kč.

Obvykle udávaný počet 975 vyrobených vozů Škoda 4R je po podrobném zkoumání tovární dokumentace nutno snížit na 970. Tři výrobní čísla byla totiž přiřazena pouze motorům 4R dodaným v listopadu 1930 firmě Stratílek do Vysokého Mýta pro pohon hasičských stříkaček a dvě výrobní čísla zůstala zcela bez záznamu.

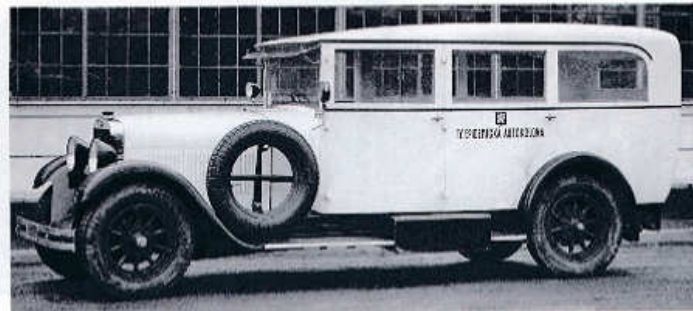
Několik automobilů tohoto typu bylo vyvezeno do Polska, celých 22 putovalo do Jugoslávie. V drtivé většině šlo o otevřené faetony s tovární karoserií, jen v Dubrovniku jich v letech 1929 – 30 jezdilo šest.

Šestiválcových vozů Škoda 6R vzniklo ve třech sériích celkem 322, menší počet z nich byl vyvezen do Polska a Jugoslávie. Tam jich odešlo sedm a jeden faeton 6R v částečně renovované podobě se dodnes dochoval v bělehradském automobilovém muzeu. Několic desítek automobilů tohoto typu, limuzín a šestimístné faetony, nakoupilo Ministerstvo národní obrany. Dvě desítky podvozků 6R posloužily ke stavbě

sanitních a zdravotnických vozidel určených zejména pro tzv. epidemické autokolony. Ministerstvo zdravotnictví v letech 1929 – 30 vytvořilo čtyři tyto formace určené k boji s ohnisky nakažlivých chorob. První sídlila v Užhorodě na Podkarpatské Rusi, druhá v Brně, třetí v Bratislavě a čtvrtá v Praze. Sanitní, laboratorní a dezinfekční vozy Škoda 6R karosovala firma Karosa v Praze-Holešovicích, speciální výbavu dodávaly firmy Novák a Jahn a Fr. Chvojka. Automobily Škoda 4R a 6R sloužily i v podobě pohřebních vozů, karosovala je např. firma Sodomka ve Vysokém Mýtě. ■



Sanitní Škoda 6R, upravená v létě 1930 z limuzíny v pražské karosárně Uhlík



Zdravotnická Škoda 6R, zhotovená firmou Karosa v Praze-Holešovicích (1930)