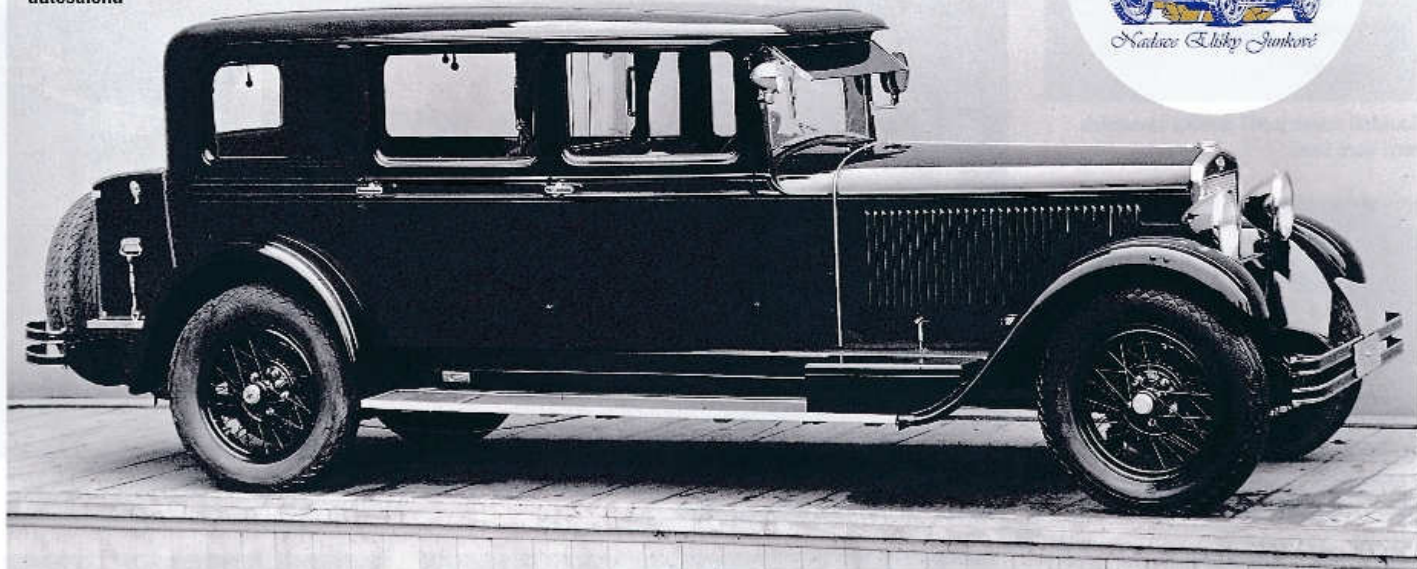


Limuzína Škoda 860, představená koncem října 1929 na pražském autosalonu



# OSMIVÁLEC

V říjnu 1929 představená Škoda 860 s řadovým osmiválcem 3,9 l se měla stát chloubou značky s okřídleným šípem. Leč nestala se.

JAN TUČEK

Foto: archiv Škoda Auto

Rok 1929 byl významným mezníkem v historii mladoboleslavské automobilky. V létě uvedla na trh první vůz nové unifikované řady, typ 430 poháněný čtyřválcem SV o objemu 1661 cm<sup>3</sup> a výkonu 30 k (22 kW), jehož označení prozrazovalo počet válců a výkon motoru v koních. Na přelomu října a listopadu slavily na pražském autosalonu premiéru dva další automobily nové řady: Škoda 645 s šesti-  
válcem 2492 cm<sup>3</sup> o výkonu 45 k (33 kW) a Škoda 860 vybavená řadovým osmiválcem, který z objemu 3888 cm<sup>3</sup> dával 60 k (44 kW). Navazovala na něj vícelamelová suchá spojka a třístupňová převodovka. Vodou chlazený osmiválec SV s devětkrát uloženým staticky i dynamicky vyváženým klikovým hřídelem, duralovými ojnicemi a hliníkovými písty měl tlakové oběžné mazání s regulací tlaku a dvojitým čištěním oleje. Váčekový hřídel umístěný v klikové skříni po levé straně motoru byl poháněn nehlukným řetězem. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V.

„Osmsetšedesátka“ měla stejně jako její menší sestry klasicky stavěný podvozek

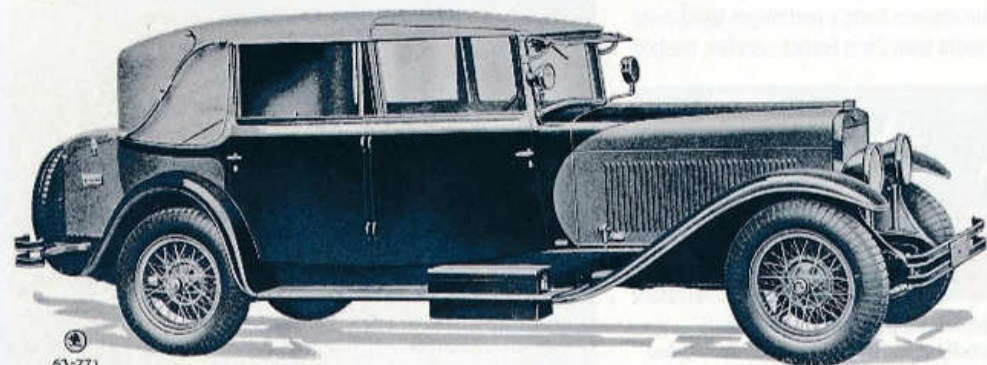
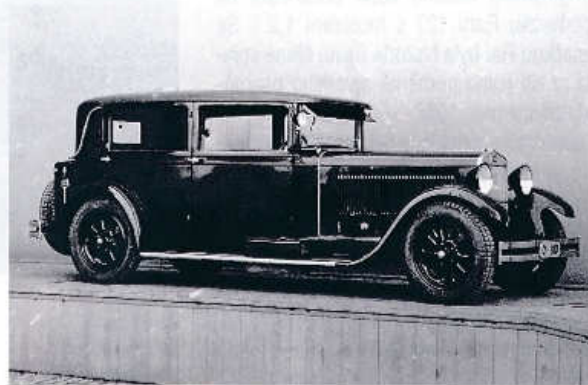
s obdélníkovým rámem a tuhými nápravami odpruženými podélnými půleliptickými listovými pery, doplněnými kapalinovými tlumiči. Řízení se šroubem a maticí mělo volant vpravo. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání lanky s podtlakovým posilovačem Dewandre.

Přenos točivého momentu k zadní nápravě zprostředkoval spojovací hřídel se dvěma zcela zapouzdřenými mechanickými klouby, zadní náprava typu „banjo“ byla opatřena bezhlukným kuželovým soukolím

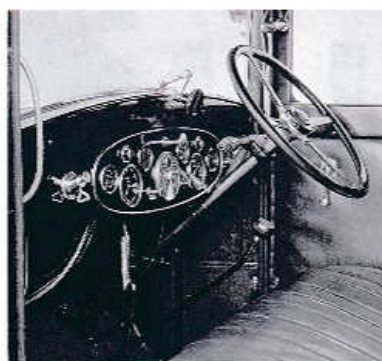
Solitér: výstavní sedan Škoda 860 v provedení faux-cabriolet z podzimu 1929

Luxusní čtyřdveřový kabriolet Pullman zhotovený pražskou karosárnou J. O. Jech

Gleason a diferencíalem. Škoda 860 byla standardně vybavena drátovými koly nesoucími balonové pneumatiky rozměru 6,50 – 20. Dvě náhradní kola byla obvykle připevněna na zádi, na přání zákazníka však mohla být i po obou stranách vozu na předních blatnících. Vůz měl dvě palivové nádrže: hlavní o objemu 55 l byla vzadu pod rámem a benzin k motoru z ní dopravoval nasávací, vpředu v motorovém prostoru byla záložní nádrž na 40 l paliva, které se ke karburátoru dostávalo samo-  
spádem.



63-771

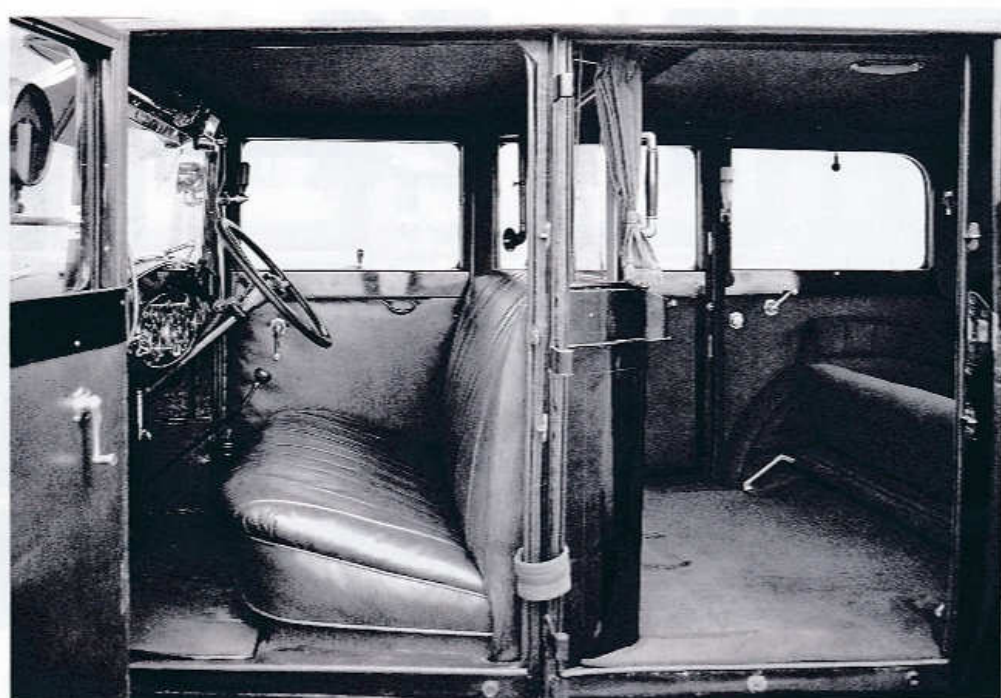


Pracoviště řidiče limuzíny Škoda 860 na snímku pořízeném v únoru 1930

Škoda 860 měla rozvor náprav 3570 mm a rozchod kol 1400 mm vpředu i vzadu, světlá výška podvozku měla hodnotu 220 mm. Podle továrních záznamů vykazoval kompletní podvozek typu 860 hmotnost kolem 1460 kg. Šestimístná limuzína byla dlouhá 5425 mm, široká 1750 mm a vysoká 1850 mm, z vlastní hmotnosti 2060 kg zatěžovalo 910 kg přední a 1150 kg zadní nápravu. U plně zatíženého vozu o celkové hmotnosti 2620 kg připadalo na přední a zadní nápravu 1030 a 1590 kg. Podle údajů výrobce dosahovala Škoda 860 největší rychlosti 110 km/h, přičemž na přímý záběr se mohla pohybovat pěším tempem kolem 4 km/h. V běžném provozu osmiválec spotřeboval na 100 km 19 až 20 l benzínu a 0,4 až 0,5 l oleje.

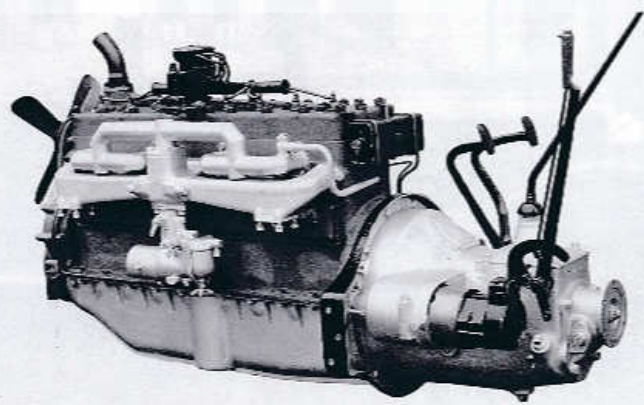
Na přelomu října a listopadu 1929 byl na pražském autosalonu vystaven leštěný podvozek typu 860, limuzína se šesti bočními okny, sedan se čtyřmi bočními okny ve stylu faux-cabriolet (falešný kabriolet), jenž byl jako jediný opatřen paprskovými ocelovými koly místo drátových, a luxusní čtyřdveřový kabriolet Pullman z pražské karosárny J. O. Jech.

Na jaře 1930 se začala rozbihat výroba padesátikusové série vozů Škoda 860, prvním zákazníkem, jenž si pořídil limuzínu tohoto typu, bylo v dubnu 1930 ředitelství



Interiér limuzíny Škoda 860: přední sedadla byla potažena kůží, zadní plyšem

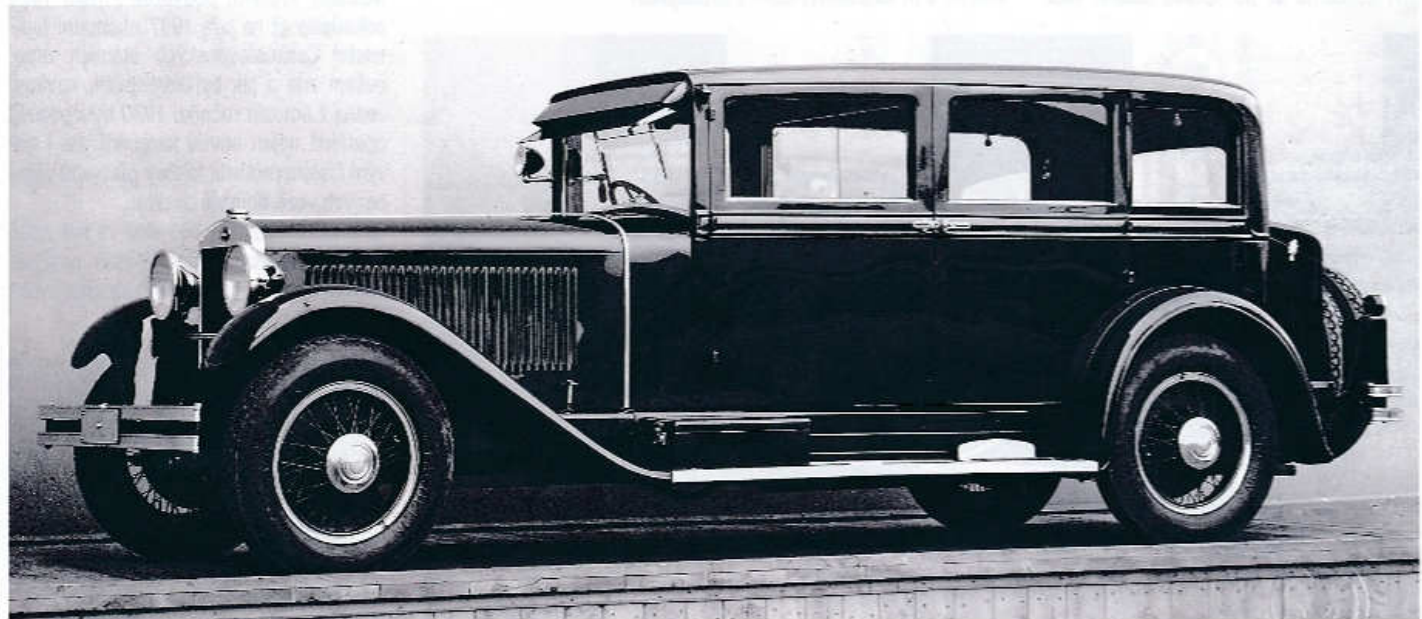
Řadový osmiválec SV o objemu 3,9 l byl spojen s třístupňovou převodovkou



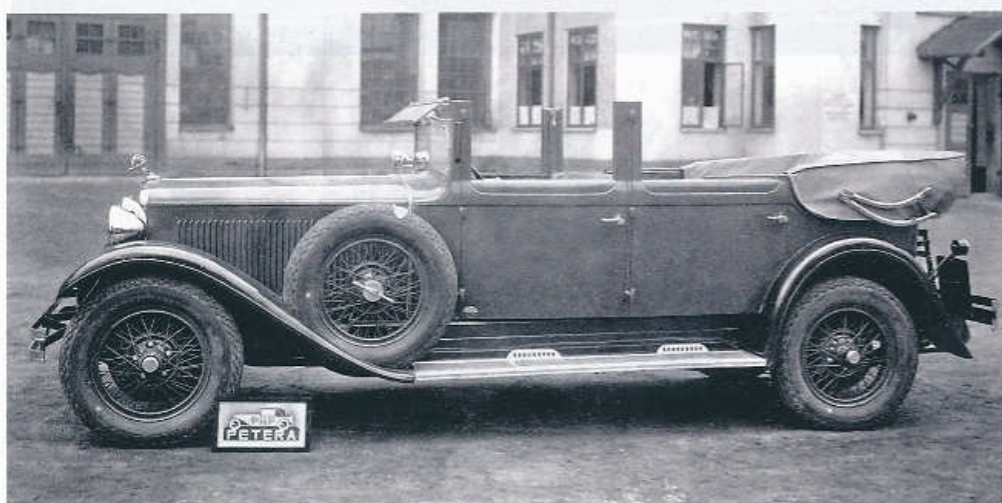
Limuzína Škoda 860 z podzimu 1930 se zadními dveřmi zavěšenými vzadu

Jarošovského pivovaru v Uherském Hradišti. Další osmiválcovou limuzínu koupil počátkem června 1930 známý pražský architekt Zdeněk Pštross. Ceny „osmsetšedesátek“ byly vskutku luxusní: limuzína stála od 125 000 Kč výš a kabriolet podle provedení 140 až 155 000 Kč. Pro srovnání

uvedme, že limuzína šestiválcového typu 645 se tehdy prodávala za 89 000 Kč. Odbyt osmiválců však vážnul, nepomohlo ani vyslání předváděcích limuzín typu 860 do prodejen v Polsku (Varšava, Krakov, Poznaň) a v Jugoslávii (Záhřeb). Nepočtení zákazníci si stěžovali na nedostatečný



Čtyřdveřový kabriolet  
Škoda 860 karosovaný  
firmou Petera ve  
Vrchlabí (1930)



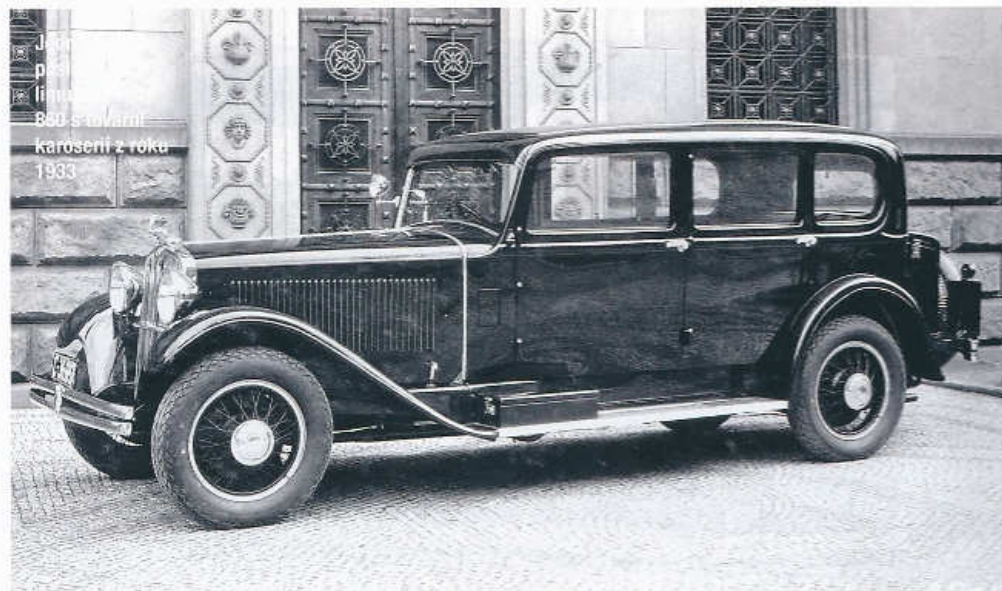
výkon osmiválcového motoru a na potíže s jeho chlazením, několik nespokojených klientů (včetně jednoho z Budapešti) vozy vrátilo do továrny.

Většina zhotovených automobilů Škoda 860 zůstávala ve službách různých složek Škodových závodů, od generálního ředitelství koncernu až po správu budov, řada

vozů se střídavě přesouvala mezi značkovými prodejny Škoda po celém Československu.

Podle interního přehledu zpracovaného v červenci 1932 celkem deset zákazníků vrátilo vozy Škoda 860 do výrobního závodu, dalších devět „osmsetšedesátek“ (šest limuzín a tři kabriolety) stálo v prodejních

**Kabriolet s karosérií Petera – tentokrát se složenou vícevrstvou střechou**



Škoda a jeden podvozek nabízel prodejna ve Varšavě, přičemž nakonec jej v limuzínu proměnila poznaňská karosárna Brzeski. Uživatelů automobilů Škoda 860 mimo továrnu a koncern bylo v té době jen 23, včetně ministerstva veřejných prací, policejního ředitelství v Košicích a Společnosti pro zpeněžení lihu v Praze. Výroba podvozků typu 860 byla zastavena už v létě 1931, dva poslední byly karosovány na jaře 1933 v modernějším stylu, obě limuzíny však zůstaly neprodány. Jedna sloužila na generálním ředitelství Škodových závodů v Praze, druhá byla přidělena do závodu v Adamově.

Celkem bylo v letech 1929 až 1933 zhotoveno 47 automobilů Škoda, z toho 7 čtyřdveřových kabrioletů, z nichž dva oblékly karosárny Brožík v Plzni a Petera ve Vrchlabí. Na několika podvozcích byla vyměněna karoserie, například výstavní sedan se čtyřmi bočními okny z roku 1929 se v červnu 1932 proměnil v limuzínu, v níž se nechal vozit ředitel automobilky Ing. Karel Hrdlička.

Někdejší výstavní podvozek z roku 1929 odkoupilo až na jaře 1937 obchodní ředitelství Československých státních drah, ovšem zda a jak byl karosován, nevíme. Jedna z limuzín ročníku 1930 byla později opatřena nejen novou karosérií, ale i novým číslem motoru, takže v přehledu vyrobených vozů figuruje dvakrát.

Osmiválcová Škoda 860 sice ve své době úspěšná nebyla, rozhodně však patří do zlatého fondu historie mladoboleslavské automobilky. ■



Limuzína ročníku 1933 se zaoblenou střechou a plechovým „kufrem“ na zádi