



DRUHÉ VYDÁNÍ

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

Počátkem března 1935 představila mladoboleslavská automobilka modernizovaný vůz Škoda Popular s prostornější karosérií zaoblených tvarů. Litrový čtyřválec SV zůstal zachován, stejně jako tříступňová převodovka umístěná vzadu v bloku s rozvodovkou.

Podvozek s páteřovým rámem tvořeným ocelovou rourou kruhového průřezu a výkyvnými polonápravami odpruženými vpředu i vzadu příčným listovým perem měl rozvor náprav prodloužený o 80 mm na 2430 mm a rozchod zadních kol zvětšený o 50 mm na 1100 mm. Spojovací hřídel přenářející točivý moment od motoru dozadu k převodovce byl většího průměru, aby lépe vzdoroval vibracím, rozvodovka se nadále oběšla bez diferenciálu. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly stále mechanické ovládání ocelovými lanky. Vodou chlazený čtyřválec SV dával z objemu 995 cm³ výkon 22 k (16 kW), nově byl osazen spádovým karburátorem a opatřen

Nově tvarovaný polokabriolet Škoda Popular na snímku z předjaří roku 1935

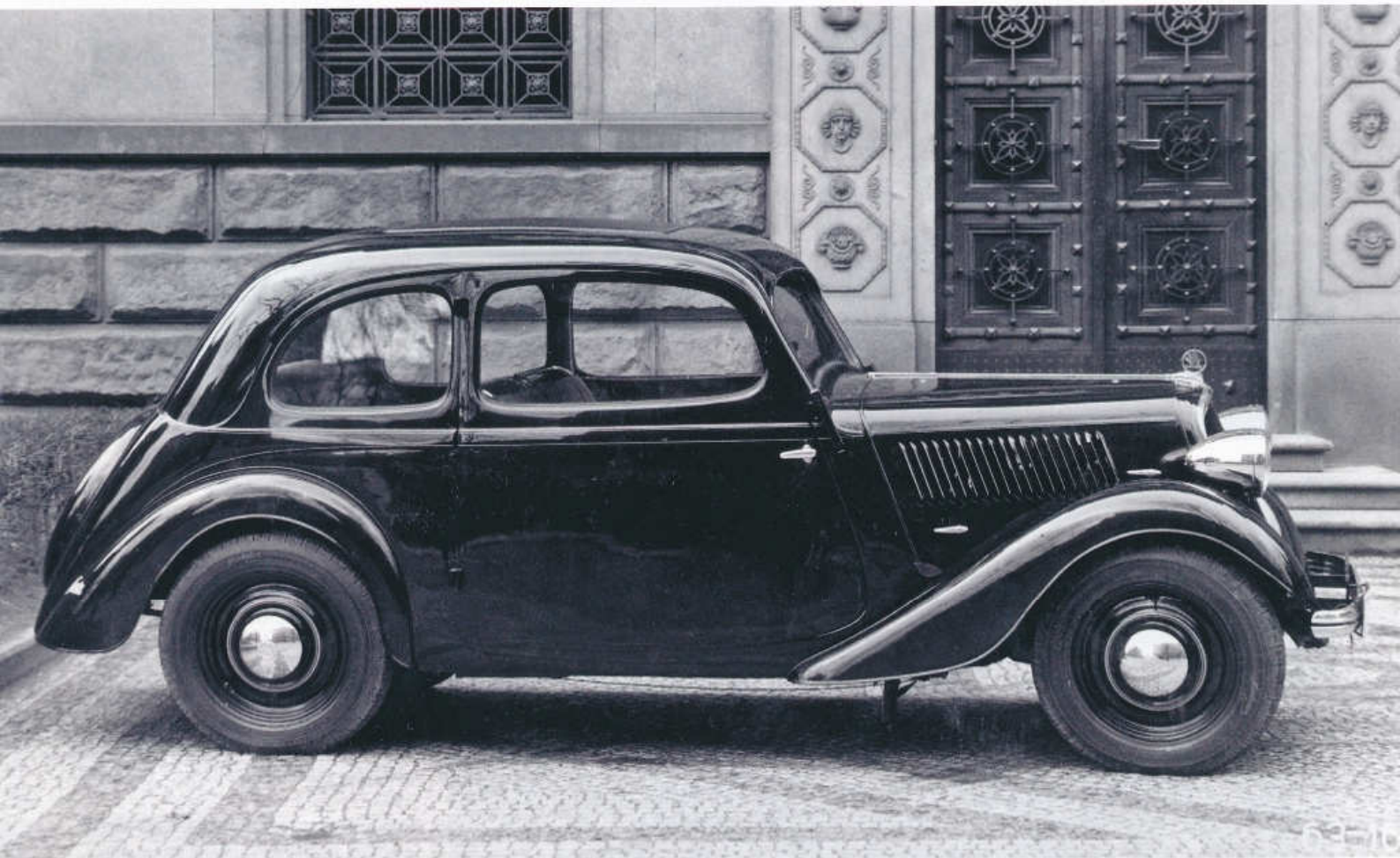
mechanickým palivovým čerpadlem. Objem palivové nádrže umístěné pod kapotou na dělicí stěně motorového prostoru byl zvětšen na 26 l, rezervu paliva hlídal třícestný kohout.

Automobilka zpočátku inovovaný vůz nabízel ve čtyřech karosářských provedeních. Základ nabídky tvořily čtyřmístné modely: dvoudveřový uzavřený tudor a dvoudveřový polokabriolet s pevnými rámy dveří a oken a třívrstvou skládací střechou. V obou případech byl zavazadlový prostor v zádi přístupný jen z vnitřku vozu, po odklopení zadního opěradla.

Bez nárazníků byly tyto vozy dlouhé 3770 mm, široké 1360 mm a vysoké 1500 mm, jejich pohotovostní hmotnost

Popular ročníku 1935 coby roadster s vykrojenými dveřmi a zaoblenou zádi





se pohybovala kolem 750 kg. Na pneumatikách Superbalon Bata 130 x 40 dosahovaly největší rychlosti 95 km/h a spotřebovaly 7 až 8 l tehdy povinné lihobenzinové směsi na 100 km.

Sportovně založené klientele byl určen dvoumístný roadster s vykrojenými dvířky a oblou zádí, v níž se kromě zvenku přístupného zavazadlového prostoru mohlo za příplatek skrývat vyklápěcí sedátko. Čelní okno mělo pevný rám, za příplatek však mohlo být sklopné.

Lehká plátěná střecha roadsteru se dala složit do prohlubně za sedadly, takže nevychýlala z profilu zádě. V případě nepohody ji doplňovaly celuloidové postranice. Stejně jako ostatní modely měl i roadster upro-

střed palubní desky velký kruhový rychloměr se stupnicí do 120 km/h s vestavěným celkovým i denním počítadlem ujetých kilometrů.

Roadster byl za 18 500 Kč nejlevnějším modelem řady Popular, polokabriolet stál 19 500 Kč a tudor 19 900 Kč. Nejdražší, za rovných 20 000 Kč, byla skříňová dodávka s užitečnou hmotností 300 kg. V zadní stěně měla jednoduché, vpravo po straně zavěšené dveře, řidiče a spolujezdce oddělovala od nákladního prostoru prosklená přepážka s dřevěným rámem, jež se dala vyklopit vzhůru a připevnit ke stropu kabiny.

Během jara 1935 se vedle prodeje na tuzemském trhu začal rozvíjet i export automobilů Popular, z více než 120 vyvezených

Dvoudveřový tudor Popular v exportním provedení s volantem vlevo (1936)

vozů putovala polovina do Španělska. Do konce roku tam odešly více než dvě stovky automobilů, na desítky se počítaly vozy expedované do Nizozemí, Švýcarska a Polska. Jednotlivé vozy byly odeslány i do Indie, Turecka, Jižní Afriky a Číny.

Pro tentokrát ponecháme stranou jen po jednotlivých kusech vyráběná aerodynamická kupé Popular Special Sport a vozy Popular Tudor Special, ale připomeneme, že v říjnu 1935 byl dokončen první čtyřdveřový sedan Škoda Popular. Měl přední i zadní dveře zavěšené vřadu, takže se otvíraly proti směru jízdy. Sedany Popular vznikaly jen v omezených počtech na vývoz, v tuzemském ceníku tato karosářská verze nefigurovala.

Čtyřdveřový sedan Popular s dvěma zavěšenými vřadu, dohotovený v říjnu 1935



Podvozek vozu Popular s páteřovým rámem a převodovkou umístěnou vzadu



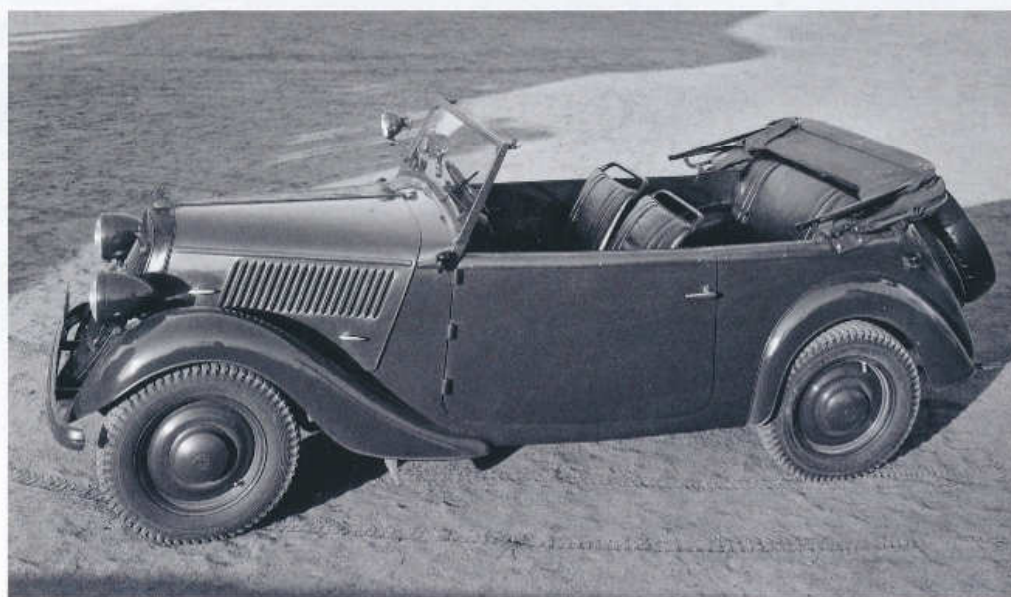
63-1644



Palubní deska vozu Popular ročníku 1936 s rychloměrem doplněným hodinkami



Dodávkový Popular s užitečnou hmotností 300 kg určený k přepravě sýrů (1935)



V roce 1936 bylo vyrobeno přes 2500 automobilů Škoda Popular, z nichž čtvrtina byla vyvezena do zahraničí. Na tuzemském trhu osobních vozů dosud třetí Škoda předstihla značka Praga a z druhého místa atakovala vedoucí Tatra. Zpočátku pokračoval úspěšný vývoz do Španělska, v létě 1936 jej však zastavila tamější občanská válka. Roli největšího zahraničního odběratele převzalo Polsko následované Švýcarskem, Nizozemím a Jugoslávií.

Koncem března 1936 předala automobilka československé armádě tři vojenské vozy Popular se čtyřmístnou otevřenou dvou-dveřovou karoserií a výbavou podle požadavků ministerstva národní obrany. Nechyběly v ní hasicí přístroj, příruční lékárna, dvojice náhradních kol na zádi a mechanická pojistka zabraňující nechtěnému zařazení zpátečky.

Vojenský Popular byl bez nárazníků dlouhý 3845 mm, široký 1360 mm a s nataženou

Jeden z 330 vozů Popular dodaných československé armádě v letech 1936 a 1937

Exportní tudor Škoda Popular ročníku 1937 s paprskovými koly a volantem vlevo



plátěnou střechou vysoký 1500 mm. Byl nastříkán barvou khaki, včetně poklic kol. Ta nesla pneumatiky 5,25 – 16 s vyšším profilem a hrubším vzorkem, díky nimž lehce vzrostla světlá výška. Vůz poháněl sériový čtyřválec SV o objemu 995 cm³, třístupňová převodovka byla opět vzadu.

Od prosince 1936 do začátku března 1937 pak v Mladé Boleslavi zhotovili dalších 327 vojenských vozů Popular, takže jejich celkový počet dosáhl čísla 330. Armáda je přebírala postupně od února do srpna 1937.

Populary zaznamenaly v roce 1936 několik menších změn. Vozy určené pro tuzemský trh měly nově ve spodní části rychloměru kruhové hodinky, exportní verze dostaly navíc elektrický palivoměr umístěný u horního okraje rychloměru.

Na některé automobily určené na vývoz se od počátku roku 1936 začala montovat paprsková kola, vozy pro tuzemské zákazníky se jich dočkaly v srpnu téhož roku. Exportní modely pro vybrané země postupně dostávaly diferenciál, na domácím trhu byla tato vymoženost za příplatek k máni až od sezóny 1937.

V létě 1937 opustily výrobní linku první sériové automobily Popular vybavené motorem 995 cm³ s rozvodem OHV, výroba vozů se „spodovým“ čtyřválcem téhož objemu však dobíhala až do podzimu. Především díky nim se Škoda v roce 1937 poprvé vyvíhla na první místo v tuzemských prodeích osobních vozů.

Zároveň bylo v roce 1937 vyvezeno do 35 zemí Evropy, Asie, Afriky a Latinské Ameriky 1227 vozů Popular, z toho nejvíce do Polska (178), Nizozemí (161) a Belgie (158), ale také 92 do Holandské Indie (Jáva, Sumatra, Borneo), 89 do Britské Indie a 79 do Argentiny. Zvláštní zmínku si zaslouží export 56 vozů do Jižní Afriky, 52 do Uruguaye a 30 do Egypta.

Od února 1935 do října 1937 vzniklo přes 6200 automobilů Škoda Popular s modernizovanou karoserií a litrovým motorem SV, včetně více než dvou stovek skříňových dodávek a již zmíněných 330 vojenských vozů pro československou armádu. ■