



Čtyřmístný polokabriolet Škoda Popular na snímku z předjaří roku 1934

# PRVNÍ VYDÁNÍ

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

Před pětadesáti lety přišla na trh Škoda Popular první generace. Stala se událostí sezóny 1934 hned z několika důvodů.

Popular se stal prvním vozem značky Škoda s páteřovým rámem tvořeným ocelovou rourou kruhového průřezu a vpředu rozvidleným pro uložení motoru. Měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, přední na příčných trojúhelníkových ramenech a zadní na výkyvných polonápravách, přičemž odpružení v obou případech obstarávalo příčné listové pero.

Vodou chlazený řadový čtyřválec SV byl uložen za přední nápravou, zatímco třístupňová převodovka spočívala kvůli lepšímu rozložení hmotnosti vzadu, v bloku s rozvodovkou, a z úsporných důvodů se obešla bez diferenciálu. Prvních sto vozů Popular zhotovených od ledna do dubna 1934 (20 automobilů ověřovací série a 80 vozů první série, určené pro zákazníky) mělo pod kapotou čtyřválec o objemu 902 cm<sup>3</sup> s vrtáním 65 mm a zdvihem 68 mm, který dával výkon 18 k (13 kW) při 3000 min<sup>-1</sup>. Od dubna 1934 dostávaly automobily Popular druhé a dalších sérií větší čtyřválec

s vrtáním 65 mm a zdvihem 75 mm o objemu 995 cm<sup>3</sup> a výkonu 20 k (15 kW). Spolu s ním se začaly montovat i silnější hnací hřídele zadních kol. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly nadále mechanické ovládání ocelovými lanky. Popular ročníku 1934 měl rozvor náprav 2300 mm a rozchod kol 1050 mm, coby čtyřmístný dvoudveřový polokabriolet s pevnými rámy dveří a oken a skládací



**Libivý dvoumístný roadster byl za 17 800 Kč nejlevnějším modelem Popular**

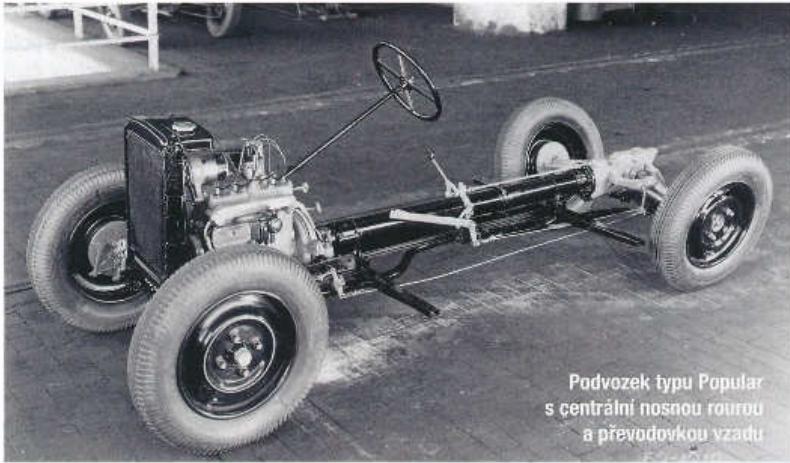
**Roadster Škoda Popular měl zavazadlový prostor přístupný víkem na zádi**

plátěnou střeškou byl dlouhý 3630 mm, široký 1340 mm a vysoký 1520 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 650 kg a dosahoval největší rychlosti přes 80 km/h. Podle výrobce spotřeboval průměrně 7 l lihobenzinové směsi na 100 km, do nádrže umístěné vpředu pod kapotou se vešlo 20 l paliva.

V první osmdesátkusové sérii vozů pro zákazníky měly naprostou převahu polokabriolety (64 kusů), objevilo se v ní i deset pohledných dvoumístných roadsterů a dvě skříňové dodávky s užitečnou hmotností 300 kg, zesíleným zadním listovým perem a většími pneumatikami rozměru 140 x 40 místo standardních 120 x 40, montovaných na ostatní modely.

V dubnu 1934, po dvouleté přestávce vynucené hospodářskou krizí, se v Praze opět uskutečnil autosalon. Stánek značky Škoda nabízel pestrou paletu automobilů Popular, od leštěného výstavního šasi přes roadstery a polokabriolety až po sympaticky vyhlížející uzavřený tudor se zaob-





Podvozek typu Popular s centrální nosnou rourou a převodovkou vzadu



Jedno z pěti aerodynamických kupé Škoda Popular zhotovených na jaře 1934



Jeden ze čtyř vozů Škoda Popular připravených v květnu 1934 k cestě do Indie



63-136

lenou střechou. Nechyběla již zmíněná skříňová dodávka, solitérem zůstal vystavený dodávkový polokabriolet, jenž měl místo zadních sedadel plošinku pro náklad.

Připomeňme, že u polokabrioletu a tudoru byl přístup k zavazadlovému prostoru jen zvnitřku vozu, zatímco roadster jej měl přístupný zvenčí, víkem v zaoblené zádi. Skříňová dodávka měla jednodílné dveře v zadní stěně, ale také okno za řidičem, jež se dalo i s rámem vyklopit kupředu a připevnit ke stropu kabiny, což bylo mož-

né využít k přístupu do nákladního prostoru a k přepravě delších předmětů.

Pohled do ceníku nám prozradí, že roadster Popular byl na jaře 1934 k mání za 17 800 Kč, polokabriolet stál 18 800 Kč, tudor 19 000 Kč, dodávkový polokabriolet 19 450 Kč a skříňová dodávka rovných 20 000 Kč.

Na přelomu května a června 1934 v Mladé Boleslavi postavili pět dvoumístných kupé Popular s aerodynamickou karosérií pontonového tvaru s oblou přídí a splyvavou zádi. Vozy označované jako Popular SS

**Čtyřmístný tudor Popular měl premiéru v dubnu 1934 na pražském autosalonu**

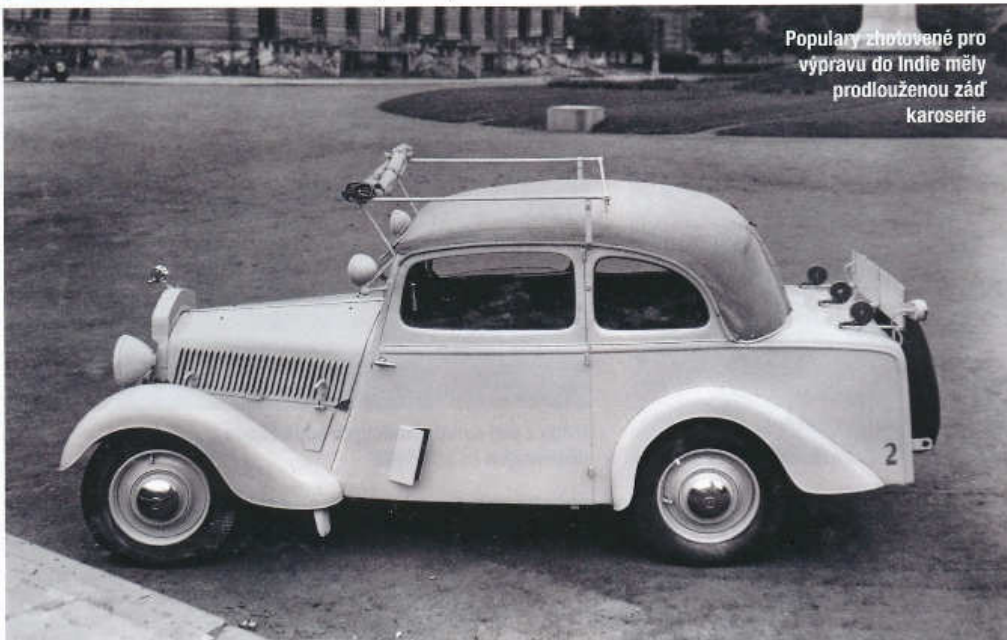
**První skříňová dodávka Popular s nosností 300 kg na snímku z března 1934**

(Special Sport) měly motor vyladěný na vyšší výkon, chladicí soustavu s nuceným oběhem a kapalinové ovládání brzd. Na zádi hostily módní „ploutvičku“, pod víkem se skrývala dvojice náhradních kol. Do střechy kupé byly vpředu i vzadu zapuštěny světelné ukazatele změny směru jízdy. Podle továrních pramenů dosahovaly největší rychlosti přes 100 km/h.

Se dvěma kupé Popular SS startovali Ing. Vladimír Jahn, přednosta zkušebního oddělení automobilky, a Ing. František Mařík, brněnský zástupce značky Škoda, druhý







Populary zhotovené pro výpravu do Indie měly prodlouženou záď karoserie

tvořili Lubomír Šebela a JUDr. Jan Nádherný, se vydal oklikou do Afghánistánu a poté do Bombaje. Odtamtud se všechny čtyři automobily s posádkami vracely lodí do Evropy, do Terstu, a pak po vlastní ose přes Vídeň do vlasti.

Po celou dobu o jízdě do Indie hojně referovaly tuzemské noviny a časopisy, jimž účastníci výpravy zaslali barvitě reportáže. Populary se staly mediálními hvězdami. Do Prahy se výprava vrátila 10. září 1934 a dostalo se jí slavnostního uvítání i mimořádné publicity.

Podle továrních záznamů do konce roku 1934 vyrobili devět stovek automobilů Škoda Popular první generace, poslední skladové exempláře se doprodávaly na jaře 1935.

Počátkem března 1935 byl představen modernizovaný Popular s prodlouženým rozvorem a prostornější karosérií líbivých zaoblených tvarů. O tom ale až někdy jindy. ■

ročník Rakouské alpské jízdy, který se jel 16. a 17. června 1934. Soutěž dlouhou 1872 km s mnoha náročnými stoupáními a sjezdy oba absolvovali bez trestných bodů, takže získali zlatou alpskou plaketu a pohár. Další bílé kupé Popular SS úspěšně propagovalo značku Škoda v září a říjnu 1934, kdy se s ním závodnice Nina Štanclová vydala do Anglie a Francie, přičemž v Paříži pobývala v době tamějšího autosalonu. Nejvýznamnější propagační akcí sezóny 1934 se stala výprava čtyř speciálně upravených polokabrioletů Škoda Popular do Indie. Bílé vozy dostaly zvětšený chladič, nad skládací střechou měly lehkou tropic-

kou plachtu, prodloužená záď karoserie nabízela větší zavazadlový prostor. Důležitým prvkem byla lůžková úprava sedadel. Vozy řídili vedoucí výpravy JUDr. Zbislav Peters, jinak populární hráč ledního hokeje, zkušený automobilový závodník Zdeněk Pohl, pražský student František Holoubek a Lubomír Šebela, studující techniky z Ostravy.

Z Prahy expedice odstartovala 12. května 1934 a po trase dlouhé 11 tisíc kilometrů a vedoucí přes Istanbul, Bejrút, Bagdád a Teherán dorazila 10. srpna 1934 do Kalkaty. Přesněji: do Kalkaty dojezdy tři vozy výpravy, zatímco ten čtvrtý, jehož posádku



Neformální uvítání šťastných navrátilců z Indie na okraji Prahy 10. září 1934



Čtveřice vozů Popular s posádkami před odjezdem z Bejrútu 22. června 1934