

Jedna ze dvou prvních dodávek Škoda Popular na snímku z jara 1934

# PRACANTI

Dodávkové vozy Škoda Popular zůstaly ve stínu osobních automobilů téhož jména. Vyráběly se jen po desítkách kusů ročně, tím spíš si ale zaslouží připomenutí.

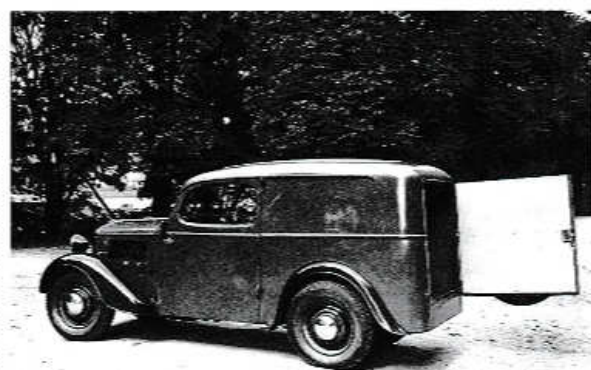
JAN TUČEK

Foto: archiv Škoda Auto

Popular první generace (viz AR 11/10) představila mladoboleslavská automobilka novinářům v polovině února 1934 a široké veřejnosti ve dnech 7. až 15. dubna téhož roku na pražském autosalonu. Lidový vůz měl páteřový rám tvořený trubkou kruhového průřezu, vpředu rozvidlený pro uložení motoru. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena a odpružena vpředu i vzadu příčným listovým perem, bubnové brzdy měly mechanické ovládání lanky. Za přední nápravou uložený, vodou chlazený řadový čtyřválec SV měl zpočátku objem 602 cm<sup>3</sup> a výkon 18 k (13 kW), třístupňová převodovka byla vzadu v bloku s rozvodovkou, která se v prvních letech obešla bez diferenciálu. Vůz s rozvorem 2300 mm a rozchodem kol 1050 mm byl v základním provedení coby čtyřmístný dvoudveřový polokabriolet dlouhý 3630 mm, široký 1340 mm a vysoký 1520 mm a vykazoval hmotnost kolem 650 kg. Dokázal vyvinout rychlost 80 km/h a průměrně spotřeboval 7 l lihobenzinové směsi na 100 km. Palivová nádrž o objemu 20 l měla své místo vpředu pod kapotou.

V dubnu 1934 byly vedle osobních vozů Popular v provedení roadster, polokabriolet a tudor na pražském autosalonu vystaveny i dvě užitkové verze: skříňová dodávka s užitečnou hmotností 300 kg a dvoudveřový polokabriolet, jenž měl za předními sedadly svislou přepážku do výše jejich opěradel a za ní – místo zadního sedadla – plošinu pro náklad.

Prozradíme rovnou, že užitkový polokabriolet zůstal jedináčkem, zatímco skříňové dodávky se v malých počtech vyráběly. V první sérii s motorem 902 cm<sup>3</sup> vznikly jen dvě, v dalších sériích s větším motorem 995 cm<sup>3</sup> o výkonu 20 k (15 kW) jich do ledna 1935 následovalo 35. Od osobních modelů se dodávka odlišovala zesíleným zadním listovým perem a většími pneumatikami rozměru 140 x 40. Vážila 710 kg a její skříň byla uvnitř dlouhá 1170 mm, široká 1190 mm a vysoká 1000 mm. Z celkem 900 automobilů Škoda Popular první generace mělo jen 37 skříňovou dodávkovou karoserii, opatřenou dřevěnou podlahou a jednokřídlými dveřmi v zadní stěně, na nichž bylo zvenku připevněno náhradní kolo. Do nákladního prostoru byl omezený přístup i odpředu, výklopnými oknem, jež se spolu s rámem dalo zvednout kupředu a připevnit pod strop kabiny řidiče.



V zadní stěně dodávkového vozu byly jednokřídlé dveře bez okna (1934)

Dodávka nabízená v sezóně 1934 za rovných 20 000 Kč byla nejdražším modelem řady Popular, dvoumístný roadster tehdy stál 17 800 Kč, čtyřmístný polokabriolet 18 800 Kč a čtyřmístný tudor s pevnou střechou 19 900 Kč.

Počátkem března 1935 debutovala Škoda Popular druhé generace se zcela novými, prostornějšími karoseriemi zaoblených tvarů, rozvorem náprav prodlouženým na 2430 mm a rozchodem zadních kol rozšířeným na 1100 mm. Čtyřválec SV o objemu 995 cm<sup>3</sup> měl výkon lehce zvýšený na 22 k

Unikát: užitkový polokabriolet Škoda Popular zhotovený v březnu 1934





Exportní verze dodávky Popular s nárazníkem a volantem vlevo (1935)

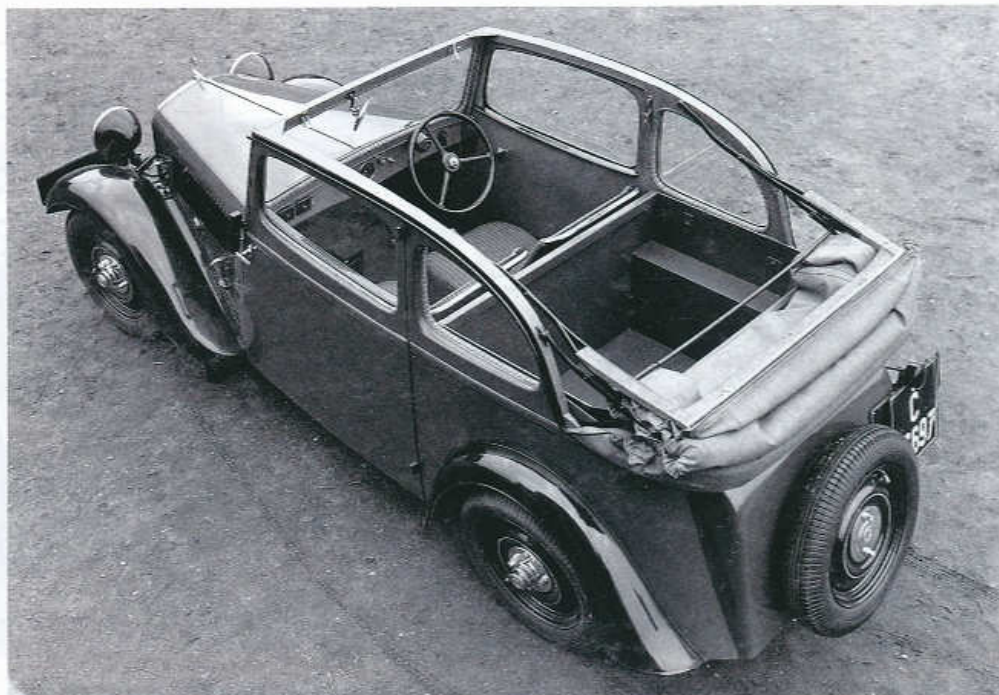
(16 kW), objem vpředu uložené nádrže byl zvětšen na 26 l.

Koncepce podvozku s centrální nosnou rourou, výkyvnými polonápravami a převodovkou vzadu zůstaly zachovány, stejně jako mechanické ovládání brzd lanky.

Mezi prvními automobily nového provedení expedovanými v březnu 1935 figurovala i dodávka pro pražské zastoupení potravinářské firmy Julius Meinl, v polovině května 1935 byla skříňová dodávka tohoto typu vyvezena do Švýcarska, v červenci dvě další putovaly do Nizozemí.

V roce 1936 byly jednotlivé kusy dodávkových vozů vedle Nizozemí a Švýcarska vyvezeny i do Jugoslávie, Norska, Palestiny a Jižní Afriky, koncem března 1936 byla světle červená dodávka expedována do Sýrie, v srpnu 1936 odešla bílá dodávka do Íránu. Většina z osmi desítek dodávkových vozů Popular vyrobených v roce 1936 ovšem zůstala v tuzemsku. Jednu si pořídil Autoklub Republiky československé jako vůz technické pomoci, další zařadil do své flotily servisních vozů výrobce pneumatik Baťa.

Od března 1937 měly všechny automobily Škoda Popular určené na export standard-

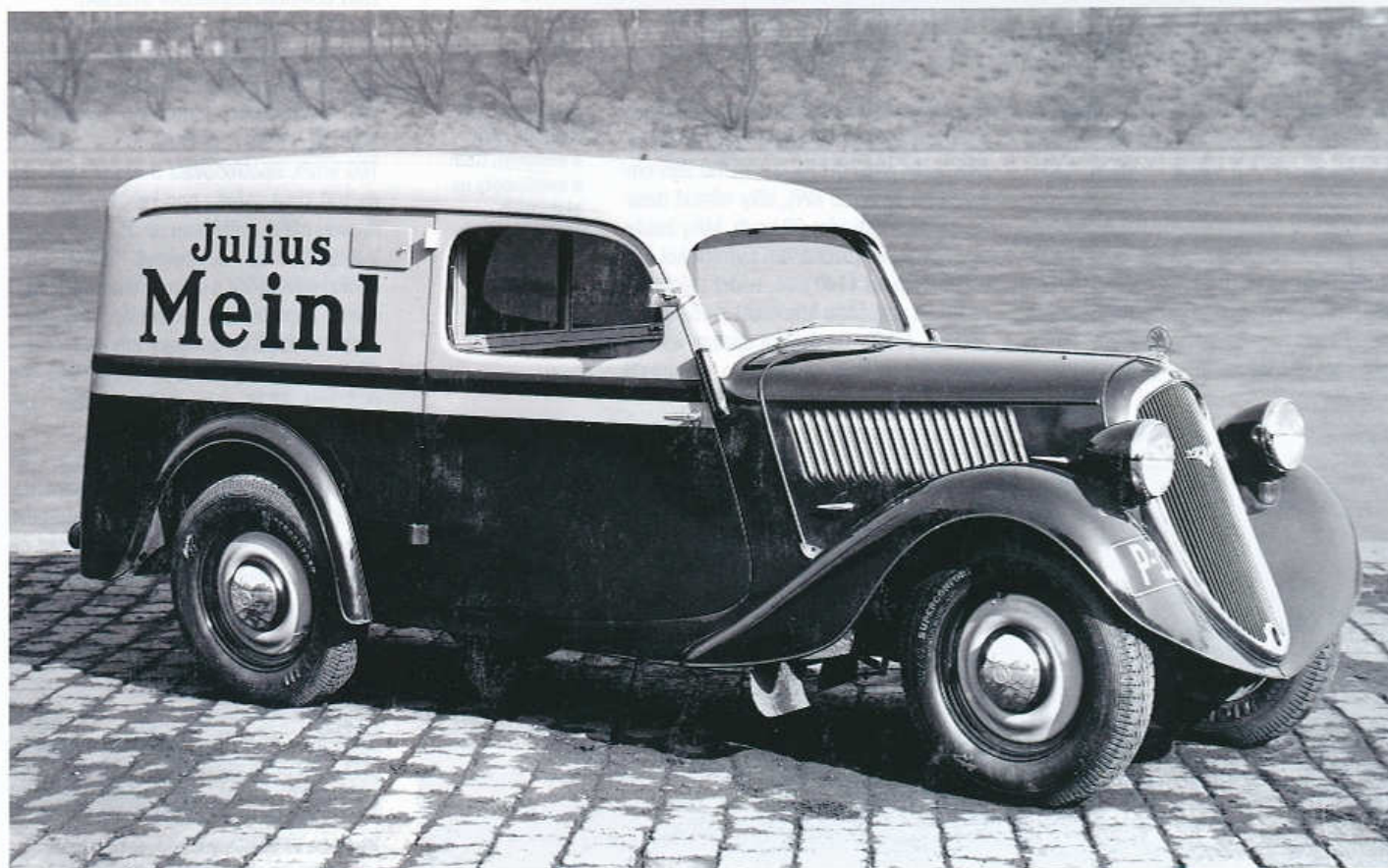


Za předními sedadly polokabrioletu byla přepážka a plošina pro náklad



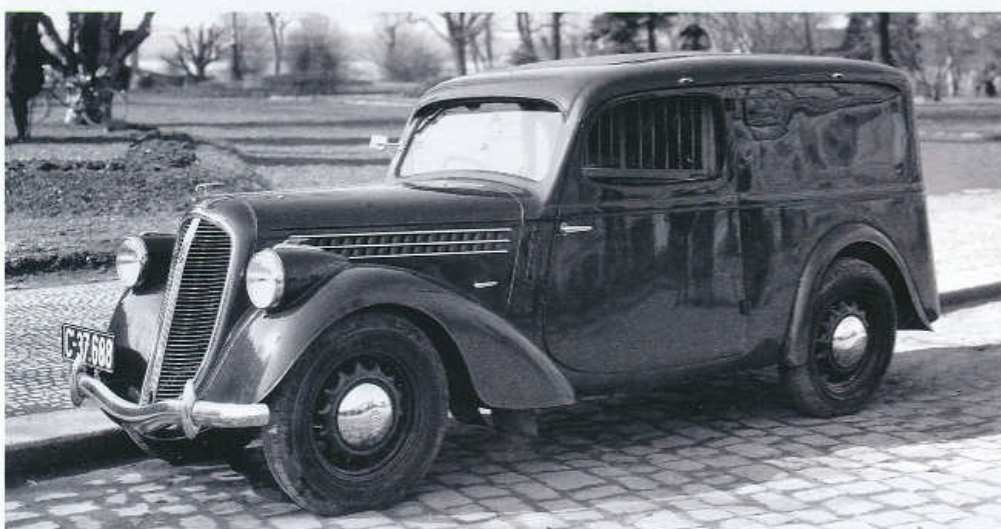
Pekařská dodávka Popular, jež sloužila v nizozemském Rotterdamu (1936)

Popular s dodávkovou karoserií, dodaný v březnu 1935 firmě Julius Meinl





Dodávková Škoda Popular ročníku 1938 byla snem mnoha pekařů a uzenářů



ně diferenciál, zatímco pro tuzemsko se nadále montoval jen za příplatek. Zvláštní zmínku si zaslouží vývoz dvanácti zesílených podvozků pro dodávkové vozy Popular, k němuž došlo v dubnu 1937. Odběratelem byla Uruguay, dodávky oblékala tamější karosárna. Od března 1935 do září 1937 bylo vyrobeno 228 dodávkových vozů Škoda Popular se „spodovým“ motorem a tovární karoserií.

Na podzim 1937 převzaly štatetu modernizované dodávky se světlomety na blatnicích a čtyřválcem OHV o objemu 995 cm<sup>3</sup> a výkonu 27 k (20 kW), díky němuž dosahovaly rychlosti přes 90 km/h. Měly zesílený podvozek s rozchodem zadních kol dále rozšířeným na 1140 mm, nádrž zvětšenou na 30 l a užitečnou hmotnost zvýšenou na 450 kg. Jezdily na šestnáctipalcových pprskových kolech obutých do pneumatik

**Dodávkový vůz ročníku 1938 s motorem OHV a světlomety na blatnicích**

5,75 – 16, nadále však musely vystačit s mechanickým ovládním brzd. Podle továrních záznamů bylo do podzimu 1938 zhotoveno 137 dodávkových vozů v tomto provedení.

V posledním čtvrtletí roku 1938 se začala rozbíhat výroba vozů Popular 1100, vybavených čtyřválcem OHV převrtaným na 1089 cm<sup>3</sup> a vyladěným na 30 k (22 kW). Třístupňová převodovka byla nadále vzadu u rozvodovky, již standardně vybavené diferenciálem, podvozek však prošel řadou změn. Při rozvoru 2440 mm měl rozchod kol rozšířený vpředu na 1160 mm a vzadu na 1200 mm, bubnové brzdy konečně dostaly účinnější kapalinové ovládní.

Dodávka dlouhá 3980 mm, široká 1480 mm a vysoká 1520 mm vážila bez náplní 920 kg a díky zesílenému šasi mohla být její užitečná hmotnost zvýšena na 500 kg. Dokázala flirtovat s rychlostí 100 km/h, spotřebovala 9 až 10 l benzínu na 100 km a vpředu pod kapotou měla palivovou nádrž zvětšenou na 35 l.

V létě 1939 se i dodávkový Popular 1100 dočkal nové přídě s oblou maskou a jednodílnou kapotou, jež se odklápěla dozadu. V této podobě se dodávky tohoto typu vyráběly do léta válečného roku 1942, od podzimu 1938 jich vznikly necelé čtyři stovky.

Asi polovina z nich byla exportována, v letech 1939 a 1940 zejména do Nizozemí, Argentiny, Jugoslávie a Norska (jednotlivé kusy i do Indie a Jižní Afriky), později do Rumunska, Maďarska a Chorvatska. ■



Na jaře 1939 dostaly i dodávkové vozy Popular 1100 nově tvarovanou příd



Dodávka se zesíleným podvozkem měla užitečnou hmotnost 500 kg (1939)