



První Škoda 1101 vznikla počátkem roku 1946 na podvozku ročníku 1940

# POVÁLEČNÁ GENERACE

JAN TUČEK | Foto: archivy Ing. Jana Černého a autora

Na jaře roku 1946 se v čerstvě znárodněné mladoboleslavské automobilce začala zvolna rozjíždět poválečná výroba osobních vozů. Nosným typem výrobního programu se stala Škoda 1101, modernizovaná verze vozu Popular 1101 vyvinutého v roce 1940.

Škoda 1101 navázala na tradici mladoboleslavských vozů s páteřovým rámem, vyráběných od roku 1934. Převzala omlazenou koncepci typu Popular 1101, jenž jako jediný svého jména neměl převodovku vzadu u rozvodovky, ale vpředu za motorem. Před válkou populární jméno však Škoda 1101 nezdědila, dostala ale nově tvarovanou před a zad karošerie a navenek se tvářila jako zcela nový automobil. Pod kabátem ovšem zůstalo vše při starém. Škoda 1101 měla páteřový rám s ocelovou centrální rourou kruhového průřezu, vpředu rozvidlený pro uložení motoru a převodovky. Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách tvořených rozvidleným horním příčným ramenem, svislým ramenem nesoucím čep kola

a spodním příčným listovým perem. Poháněná zadní kola nesly výkyvné polonápravy odpružené příčným listovým perem uchyceným shora ke skříni rozvodovky. Vpředu byly u vozů první série třetí tlumiče, vzápětí nahrazené olejovými pákovými, zadní náprava tlumiče neměla, musela vystačit s tlumícím účinkem listového pera. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání, šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 5,00 nebo 5,25 – 16. Podélně za přední nápravou uložený, vodou chlazený řadový čtyřválec OHV dával z objemu 1089 cm<sup>3</sup> výkon 32 k (23,5 kW)



Prototyp měl definitivní tvar zadě, ale nestandardní svisle dělené zadní svítlny





při 4200 min<sup>-1</sup>. Navazovaly na něj suchá jednokotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. Řadicí páka byla umístěna na víku převodovky, od jara 1949 se u osobních vozů typu Škoda 1102 přestěhovala k volantu.

Palivová nádrž o objemu 35 l se nacházela v motorovém prostoru a před tankováním bylo třeba zvednout kapotu, náhradní kolo mělo své místo vzadu, pod podlahou zavazadlového prostoru.

Základ karoserie vozu Š 1101 tvořila podlahová plošina z ocelového plechu a k ní přivařená příčná stěna oddělující motor s příslušenstvím od prostoru pro cestující.

Střední část karoserie měla ještě dřevěnou

kostru podle předválečného vzoru, přední a zadní partie karoserie byly celokovové. Základním karosářským provedením byl čtyřmístný dvoudveřový uzavřený vůz, který také typům Š 1101 a Š 1102 vynesl lidové pojmenování Tudor.

Škoda 1101 měla rozvor náprav 2485 mm, rozchod kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu a světlou výšku podvozku 190 mm. Byla dlouhá 4050 mm, široká 1500 mm a vysoká 1520 mm a v základním provedení vykazovala pohotovostní hmotnost 940 kg. Její užitečná hmotnost měla hodnotu 360 kg, celková tedy 1300 kg. Tudor dosahoval největší rychlosti přes 100 km/h, jako trvalou rychlost výrobce uváděl 85 km/h. Ke zrychlení z 20 na 60 km/h po-

**Sériový vůz Škoda 1101 s dvoudveřovou karoserií na snímku ze Švédska**

**Čtyřmístný kabriolet Škoda 1101, karosovaný v roce 1947 firmou Sodomka**

třeboval asi 28 s, spotřeba benzínu se pohybovala kolem 9 až 11 l na 100 km.

Automobily Škoda 1101 se představily světové veřejnosti v říjnu 1946 na prvním poválečném ročníku pařížského autosalonu. Byly označeny jako modely Škoda 1947 a vedle dvoudveřového uzavřeného modelu se tam objevily i dvoumístný roadster a čtyřdveřový polokabriolet s pevnými rámy dveří a oken a skládací textilní střechou. Toto provedení se však sériové výroby nedočkal.

Do konce roku 1946 v Mladé Boleslavi zhotovili devět stovek osobních vozů Š 1101, mezi nimiž figurovaly i první dva dvoudveřové čtyřmístné polokabriolety s pevnými rámy dveří a oken a plátěnou střechou. Na



Volant se třemi příčkami a obdélníkový sdržený přístroj vozu Škoda 1101







Od léta 1950 se montoval volant se dvěma příčkami a upravená palubní deska



Jeden z prvních vozů Škoda 1102 z jara 1949, ještě s původními nárazníky



podvozcích tohoto typu vznikly také první dodávkové a sanitní automobily, k těm se ale vrátíme až v příštím vydání Automobilu. V roce 1947 už výroba osobních vozů označovaných jménem Tudor dosáhla 5300 kusů, včetně šesti stovek dvoudveřových polokabrioletů.

Na autosalonu pořádaném v říjnu 1947 v Praze, jenž byl po válce prvním a na čtyřicet let posledním, už byly vystaveny roadstery s novou maskou tvořenou pěti silnějšími vodorovnými lištami místo obvyklých osmi tenkých. S původní maskou se na autosalonu představily dva čtyřmístné kabriolety Škoda 1101, které na zakázku oblékla vysokomýtská karosárna Sodomka. Jeden měl jen dvě boční okna ve dveřích, druhý i dvě další boční okna u zadních sedadel. Oba se vyznačovaly decentní elegancí a pečlivým zpracováním. Navrhované malosériové výroby se však nedočkaly.

To se naopak podařilo pohlednému roadsteru. Po šesti prototypy z let 1946 a 1947 vzniklo na jaře 1948 v Mladé Boleslavi prvních 14 sériových roadsterů Š 1101, od léta 1948 pak tyto vozy karosovaly závody ve Vrchlabí a v Kvasínách, kam mateřská továrna dodávala kompletní podvozky s kapotou a předními blatníky.

V létě 1948 dostaly všechny osobní vozy Š 1101 novou masku velmi blízkou té, jež se montovala na roadstery. Produkce civilních modelů překročila v roce 1948 hranici 10 tisíc kusů, z nichž přes 90 % tvořily dvoudveřové uzavřené vozy. Novinkou vyráběnou od září 1948 byl čtyřdveřový sedan Š 1101, do konce roku jich vzniklo jen 272. Pro armádu se v roce 1948 začaly vyrábět vojenské vozy Š 1101 VO s hranatou otevřenou karosérií, k těm se ale vrátíme samostatně ve třetím dílu tohoto malého seriálu.

**Ideální vůz na výlet k vodě: čtyřmístný polokabriolet Škoda 1101 (1947)**

**Tudor Škoda 1102 coby čtyřdveřový sedan v podobě vyráběné od jara 1949**

Od jara 1949 se souběžně s typem Š 1101 vyráběl i lehce modernizovaný typ Š 1102 s řadicí pákou pod volantem, větracími klapkami na bocích před dveřími a robustnějšími nárazníky v barvě karoserie s lesklou ozdobnou lištou. V témže roce počet vyrobených čtyřdveřových sedanů poprvé převýšil produkci dvoudveřových uzavřených vozů.

V létě 1950 dostaly všechny vozy této řady nový volant se dvěma příčkami a nově upravenou palubní desku, v roce 1951 se pak do posledních sérií vozů Š 1102 montovala palubní deska osazená třemi kruhovými přístroji místo původního sdruženého obdélníkového.

V letech 1950 a 1951 překročila roční produkce automobilů této řady 15 tisíc kusů, sériová výroba typu Š 1102 byla ukončena v říjnu 1951. V první polovině roku 1952 ještě doháněla montáž roadsterů a užitkových verzí na podvozcích expedovaných v roce předchozím. Podle továrních záznamů se v letech 1946 až 1952 zhotovilo téměř 67 tisíc automobilů Škoda 1101 a 1102, z toho přes 56 tisíc osobních. Tudorů vzniklo téměř 28 tisíc, sedanů necelých 18 tisíc, roadsterů 3800 a polokabrioletů 3 tisíce.

Více než 70 % produkce bylo vyvezeno do čtyř desítek zemí celého světa. Přibližně 8400 vozů odešlo do Polska, téměř 7800 do Nizozemí, 5700 do Belgie, 2700 do Maďarska, 2400 do Austrálie a 2200 do Rumunska. Připomenutí si zaslouží i 1700 automobilů exportovaných do Brazílie, téměř 1200 do Egypta a po tisícovce do Rakouska a Švýcarska. Přes 400 vozů Š 1101 a 1102 si pořídili zákazníci v Jižní Africe a v Pákistánu. ■



Dvoumístný roadster Škoda 1102 s větracími klapkami před dveřmi (1949)

