

Prototyp vojenského automobilu Škoda 1101 VO při zkouškách v roce 1947

TUDORY V UNIFORMĚ

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto a archiv autora

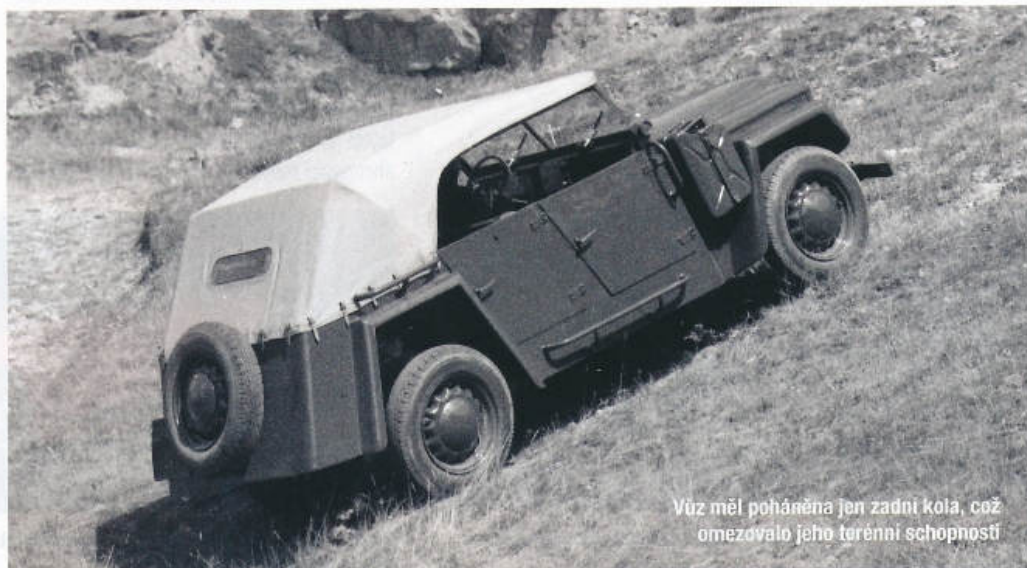
V letech 1948 až 1951 se vedle civilních automobilů Škoda 1101 a 1102 vyráběly i vozy s otevřenou karosérií krabicovitých tvarů určené pro armádu a ostatní ozbrojené složky. Sloužily nejen v Československu, ale i v Jugoslávii, Polsku a dalších zemích.

Projekt otevřeného vojenského automobilu na podvozku Š 1101 se začal rodit na podzim roku 1946, první prototyp byl zhotoven na jaře 1947. Nesl označení Škoda 1101 VO (vojenský otevřený) a plnil zadání vypracované armádním technickým ústavem VTÚ. Škoda 1101 VO se navenek tvářila jako terénní automobil, ve skutečnosti však měla poháněná jen zadní kola a světlá výška jejího podvozku měla pod přední nápravou hodnotu pouhých 190 mm. Nic lepšího však náš automobilový průmysl v té době nebyl schopen rychle zavést do výroby. První exemplář byl postaven na podvozku určeném pro dodávkový vůz se stálým převodem v rozvodovce 5,25. Další automobily tohoto typu, známé pod lidovým označením „bojový tudor“, už dostávaly stálý

převod 4,78, stejně jako sanitky a osobní modely této řady.

Ministerstvo národní obrany zpočátku používalo označení „cvičný osobní automobil Škoda 1101“, protože armáda počítala mimo jiné s jejich využitím při přípravě nových vojenských řidičů. Však také první desítky automobilů tohoto typu objednalo MNO se zdvojenými pedály.

Původně vojáci požadovali dodávku prvních deseti vozů do poloviny prosince 1947 a dále tučet dalších měsíčně, aby do konce dubna 1948 disponovali šesti desítkami automobilů Š 1101 VO. To bylo nereálné, v prosinci 1947 byl hotový jen druhý



Vůz měl poháněna jen zadní kola, což omezovalo jeho terénní schopnosti



Po sklopení čelního okna byl vůz k hornímu okraji volantu vysoký 1240 mm



V případě potřeby se světlomet dal vyjmout a posloužil jako montážní lampa

exemplář „bojového tudoru“, jenž byl odeslán na zkoušky do Jugoslávie. Tamější ministerstvo obrany vzápětí požadovalo od bělehradské firmy Kovostroj, dovozce vozů Škoda, závazné termíny dodávek dvou stovek kusů Š 1101 VO pro jugoslávskou armádu.

Sériová výroba automobilů Škoda 1101 VO se začala rozbíhat v prvním čtvrtletí roku 1948, podvozky vznikaly v mateřské automobilce v Mladé Boleslavi, kompletní karoserie vyráběla mělnická firma Havlík. Během roku 1948 bylo zhotoveno necelých šest stovek těchto vozů, z nichž šest desí-



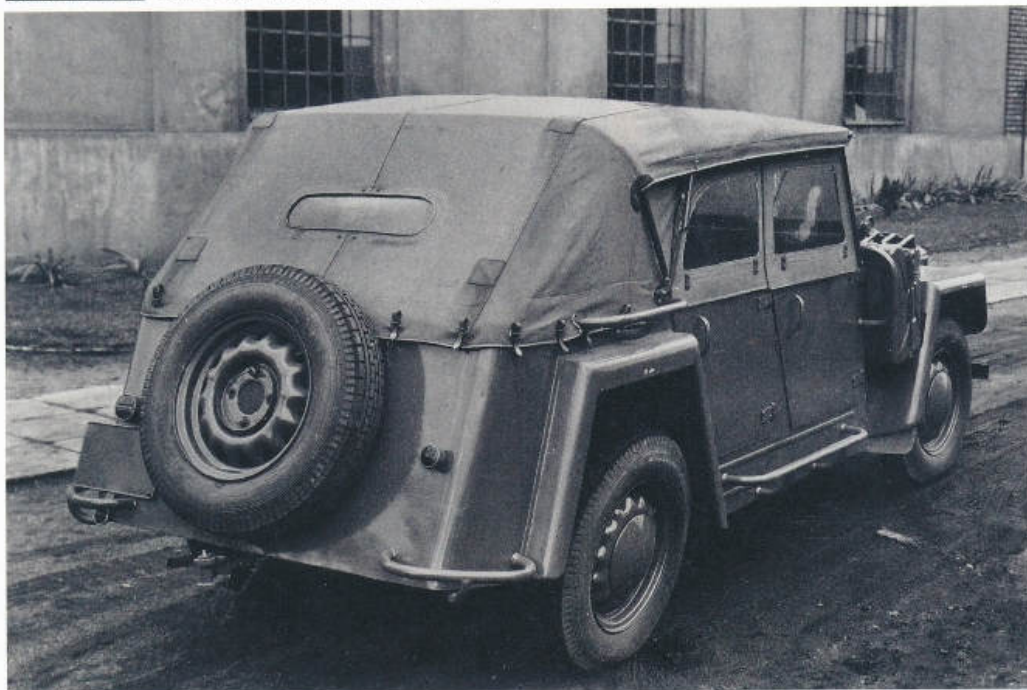
Sklopením opěradel předních sedadel a zadního opěradla vznikla dvě lůžka

tek odebralo tuzemské ministerstvo národní obrany, zatímco většina ostatních byla vyvezena do Jugoslávie. Jugoslávci totiž po obdržení prvních dvou stovek vojenských škodovek objednali 500 dalších. Dvě třetiny z nich opět karosovala firma Havlík v Mělníku, karoserie pro poslední třetinu poté vyráběl závod AZNP v Chocni.

Mezitím bylo na podzim 1948 předáno osm desítek vozů Š 1101 VO do služeb Sboru národní bezpečnosti (SNB). Škoda 1101 VO, jež byla od roku 1949 přejmenována na Š 1101 P (pohotovostní vůz), měla standardní podvozek s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol, odpružených vpředu i vzadu příčným listovým perem. Za přední nápravou uložený vodou chlazený čtyřválec OHV dával z objemu 1089 cm³ výkon 32 k (23,5 kW) a navazovaly na něj suchá jednotkoučková spojka a čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu.

Škoda 1101 P opatřená dveřmi a na ně nasazenými slidovými okénky





Zád vozu Škoda 1101 P s trubkovými ochrannými prvky na rozích karoserie

Škoda 1101 P s nataženou plátěnou střechou a nasazenými bočními okénky

Palivová nádrž o objemu 35 l se nacházela vpředu pod kapotou, u dělicí stěny motorového prostoru, doplňovala ji litrová startovací nádržka. Na obou bocích karoserie byl za předním blatníkem instalován úchyt pro připevnění dvacetilitrového kanystru s dodatečnou zásobou benzínu. Čtyřdveřová otevřená karoserie byla celokovová, dvířka se dala sejmut a uložit svisle za opěradlo zadního sedadla. Skládací plátěná střecha

byla doplněna slídovými bočními okénky v rámu, která se nasazovala na dveře; jinak byla uložena v zadní straně rámu zadního opěradla. Čelní okno s rámem bylo možné sklopit dopředu na kapotu, v tom případě byl nejvyšším bodem vozu horní okraj volantu ve výšce 1240 mm nad zemí.

Škoda 1101 P měla vpředu dvě samostatná sedadla široká 540 mm, vzadu bylo dvoumístné nedělené sedadlo, široké mezi pod-

běhy kol 930 mm. Sklopením opěradel předních sedadel a úpravou zadního opěradla se dala vytvořit dvě nouzová lůžka. Uvnitř vozu se nacházely dva úchyty pro pušky a jeden pro samopal, pod zadním sedadlem pak dvě skříňky na uložení munice. Pravé přední sedadlo i celé zadní sedadlo bylo možné z vozu vyjmout a získat tak prostor pro přepravu objemnějších předmětů.

Při rozvoru náprav 2485 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu byla Škoda 1101 P dlouhá 4080 mm, široká 1600 mm a s nataženou střechou vysoká 1610 mm. Vykazovala pohotovostní hmotnost 1040 kg, z celkové hmotnosti 1440 kg připadalo 680 kg na přední a 760 kg na zadní nápravu.

Na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 5,75 – 16 nebo 6,00 – 16 vůz na silnici dosahoval největší rychlosti 90 km/h a průměrně spotřeboval 9,5 l benzínu na 100 km. Při jízdě po nebezpečných cestách, případně v lehkém terénu spotřeba stoupala na 12 až 14 l.

V letech 1949 a 1950 bylo vyrobeno vždy kolem 1400 automobilů Škoda 1101 P ročně, přičemž značná část z tohoto počtu byla určena na export do Polska, Jugoslávie, Maďarska, Rumunska a Bulharska.

Jednotlivá provedení se lišila výbavou a úpravami podle požadavků zákazníků. Zatímco automobily pro československou armádu a SNB byly standardně vybaveny topením a poměrně rozsáhlým souborem nářadí, některé exportní verze se obešly bez topení a také jejich brašna s nářadím měla skromnější náplň.

Vozy dodávané do Polska neměly kanystr s rezervou paliva za předními blatníky, ale na zadní stěně karoserie, nalevo a napravo od náhradního kola. Do Bulharska bylo v roce 1949 vyvezeno 40 kompletních vozů s dvojitými pedály pro výuku vojenských řidičů a také stovka jen částečně karosovaných podvozků. Měly jen přední část karoserie končící na úrovni dělicí stěny a čelního okna. Jejich další osudy neznáme.

Do léta roku 1951 bylo vyrobeno přes 4200 automobilů Škoda 1101 VO a 1101 P, tři desítky posledních opustily továrnu v srpnu 1951. ■

Ještě v 70. letech bylo možné potkat v Jugoslávii „bojový tudor“ v provozu



Bez kanystru, ale s lopatou na prahu: vojenská Škoda 1101 P na konci 50. let

