



Škoda 440 Karosa s laminátovou karoserií se zrodila v roce 1956

# LAMINÁTOVÝ SOLITÉR

JAN TUČEK | Foto: archiv Iveco Czech Republic

V září 1956 se stal jedním z magnetů II. výstavy československého strojírenství v Brně sportovně střížený vůz Škoda 440 Karosa s laminátovou karoserií. Do výroby se nedostal, naštěstí se však tento pozoruhodný solitér dochoval dodnes.

V polovině padesátých let minulého století panoval velký optimismus ohledně možností využití plastických hmot ve výrobě automobilových karoserií. V zámoří se chlubil lehkým laminátovým oblekem sportovní Chevrolet Corvette, v sousední Německé demokratické republice chystali do výroby vůz P 70 s povrchovými díly karoserie z Duroplastu, po němž následoval nesmrtelný Trabant.

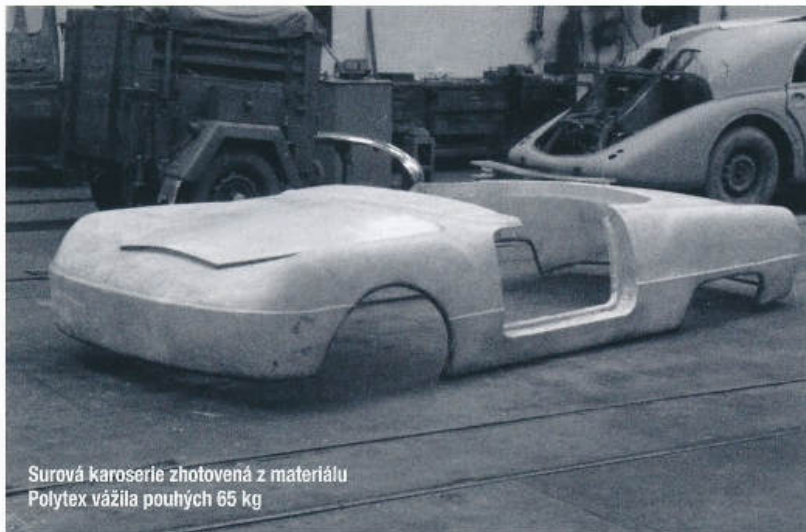
V teoretické rovině se o karoseriích z plastů psalo a diskutovalo i u nás, praktický pokus se rozhodli podniknout v národním podniku Karosa ve Vysokém Mýtě. Měli sice za úkol vyrábět autobusy, duch někdejší karosárny Sodomka však stále ještě žil a každá příležitost vrátit se k osobním, nejkulí sportovním vozům byla vítaná.

A tak se zrodil projekt 2+2místného sportovně stříženého automobilu s podvozkem tehdejší novinky mladoboleslavské automobilky, vozu Škoda 440, lidově zvaného Spartak. Návrh otevřené karoserie s odnímatelnou pevnou střechou vytvořil Ing. arch. Otakar Diblík (1929 – 1999), mimořádně talentovaný a pracovitý designér, který tehdy s ministerským posvěcením pendloval mezi podniky automobilového průmyslu a snažil se uplatnit své četné nápady.

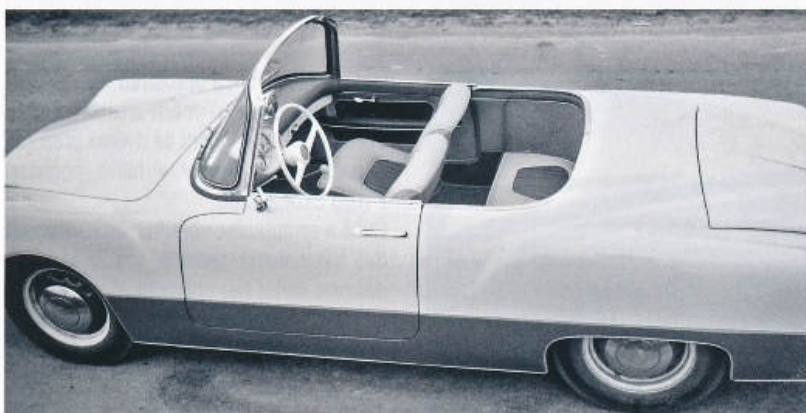
K realizaci projektu bylo přizváno vývojové středisko národního podniku Kovona Karviná, kde vcelku úspěšně experimentovali



Oblá střecha, bohatě prosklená plexisklem, připomínala kabinu letadla



Surová karoserie zhotovená z materiálu Polytex vážila pouhých 65 kg



Pod lichoběžníkovou kapotou se skrýval sériový čtyřválec 1089 cm<sup>3</sup>

víko zavazadelníku a oboje dveře, z nichž každé se skládaly ze dvou dílů, vnějšího a vnitřního. Surová karoserie vykazovala hmotnost pouhých 65 kg.

Základem vozu byl sériový podvozek Škody 440 s páteřovým rámem tvořeným rourou kruhového průřezu, rozvorem náprav 2400 mm a rozchodem kol 1210 mm vpředu a 1250 mm vzadu. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na příčných ramenech, zadní poháněná na výkyvných polonápravách, odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné listové pero.

Vůz měl vpředu dvě samostatná sedadla a vzadu lavici bez opěradla

Vana karoserie byla připevněna na upravené plechové podlaze z vozu Škoda 440, v nejvíce namáhaných místech byly laminátové díly zpevněny plechem a dalšími kovovými prvky. Rozměrná kapota motorového prostoru byla po obvodu vyztužena rámem z ocelové trubky o průměru 15 mm. Vpředu podélně uložený vodou chlazený čtyřválec OHV dával z objemu 1089 cm<sup>3</sup>

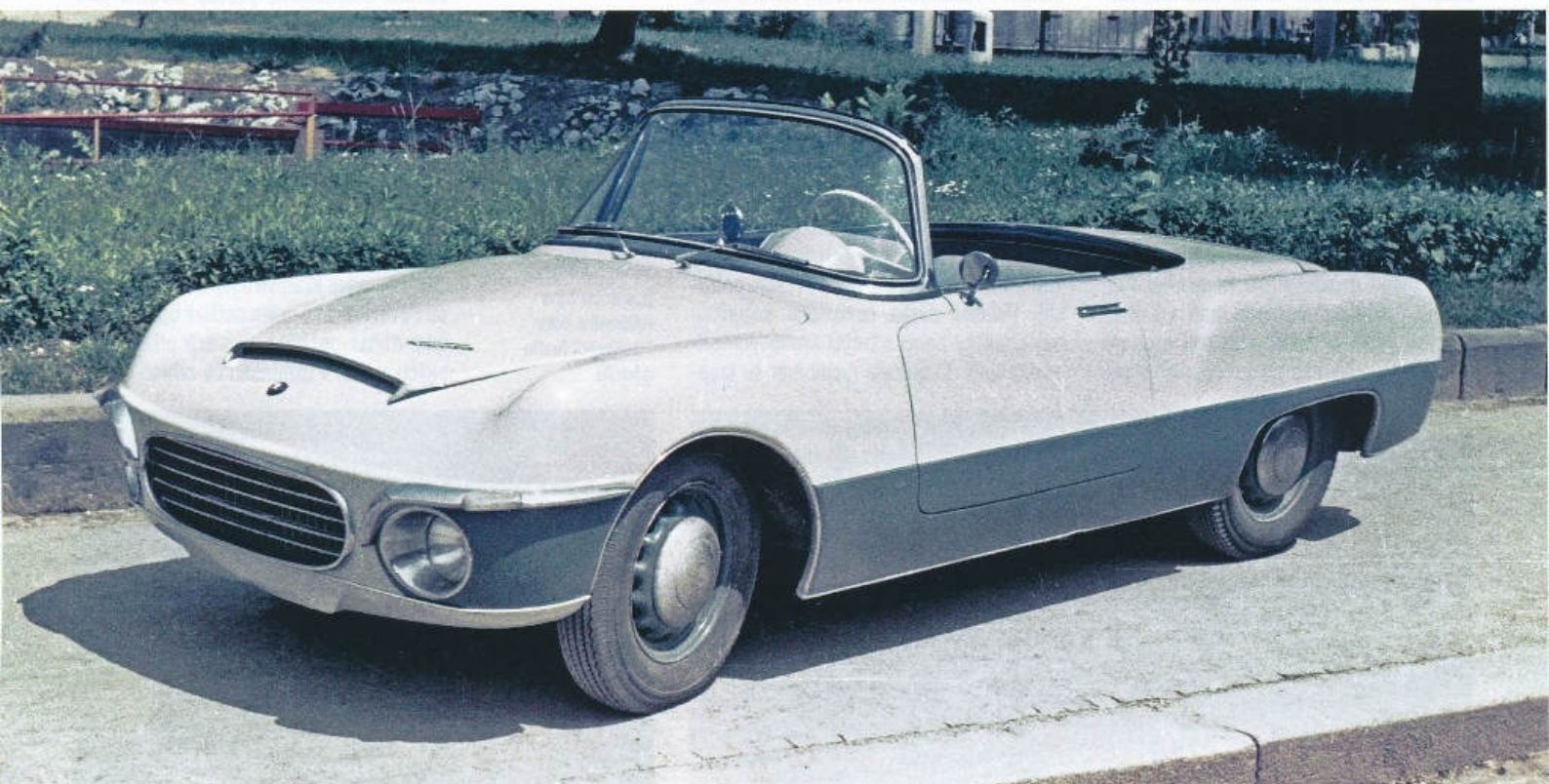
s materiálem Polytex, tedy s laminátem z polyesterových pryskyřic a skelných vláken.

Karoserie byla navržena tak, aby se skládala z co nejmenšího počtu dílů, a její výroba měla být technologicky co nejméně složitá. Pokud ponecháme stranou odnímatelnou

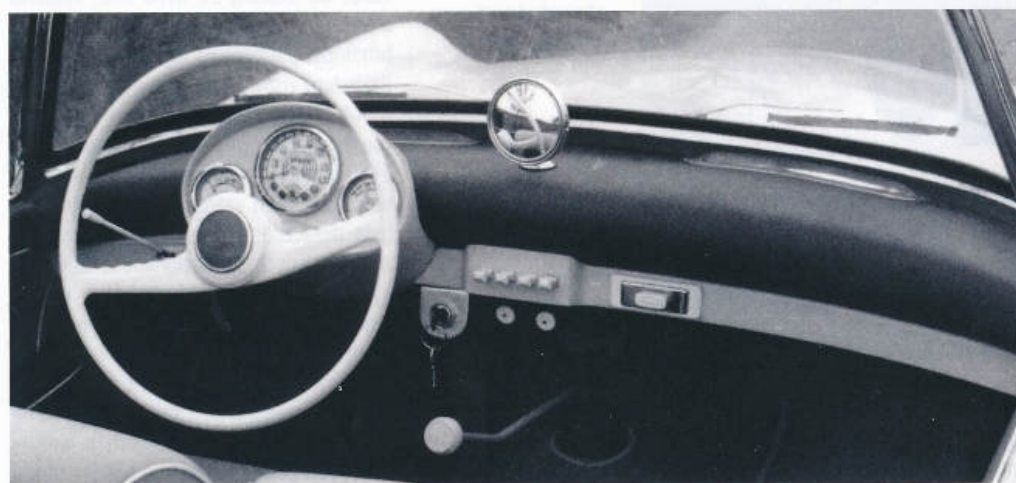
střechu, o níž se ještě zmíníme, pak otevřená pontonová karoserie čítala jen sedm laminátových dílů.

Tím největším byla vana celého vozu s integrovanými předními i zadními blatníky a oběma čely, následovaly rozměrná lichoběžníková kapota motorového prostoru,

Linie laminátové karoserie navrhl Ing. arch. Otakar Diblík (1929 – 1999)



Otevřená Škoda 440 Karosa  
v létě 1956 v rodném  
Vysokém Mýtě



výkon 40 k SAE (29 kW) při 4200 min<sup>-1</sup> a navazovaly na něj suchá jednotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka s řadící pákou na středovém tunelu. Bubnové brzdy na všech kolech měly kapalinové ovládání, řízení se šroubem a maticí vyžadovalo 3,5 otáčky volantu mezi krajními polohami. Patnáctipalcová plechová kola nesla pneumatiky rozměru 5,50 – 15. Náhradní kolo bylo ve vodorovné poloze za zadní nápravou, na dně zavazadlového prostoru. Palivová nádrž o objemu 30 l, umístěná za pravým zadním podběhem, měla nalévací hrdlo uvnitř prostoru pro zavazadla. Před zdobila rozměrná elipsovité maska s mřížkou, po jejích okrajích umístěné kruhové světlomety měly nad sebou „obočí“ v po-

době zahnutých lišt, do nichž byly zabudovány blikáče.

Vůz byl opatřen panoramatickým čelním oknem v robustním kovovém rámu a bočními okny ve dveřích. Pro případ nepohody se dala nasadit zaoblená pevná střeška s laminátovým rámem, bohatě prosklená lehkým, ale poněkud choulostivým a následkem povětrnostních vlivů rychle stárnoucím plexisklem.

Podle pamětníků nebyly úchyty této střešky dostatečně dimenzované a spolehlivé, takže střeška při zkušebních jízdách několikrát z vozu odlétla, a proto ji přestali používat. Palubní deska čalouněná koženkou nesla oválný panel s trojicí kruhových přístrojů, jimž dominoval rychloměr se stup-

**Na palubní desce byly přístroje ze Spartaka a také zpětné zrcátko**

nicí do 140 km/h, a uprostřed vnitřní zpětné zrcátko, zatímco vnější zrcátko bylo na dveřích u řidiče. Volant se dvěma příčkami a tlačítkem houkačky v hlavě pocházel z vozu Škoda 1200.

Řidič a spolujezdec vpředu měli k dispozici dvě samostatná sedadla, vzadu byla jen nouzová lavice bez opěradla, která lépe než k sezení posloužila k odložení menších zavazadel. Vůz nikdy neměl plátěnou skládací střešku, jen již zmíněnou pevnou nasazovací.

Škoda 440 Karosa byla dlouhá 4070 mm, široká 1600 mm a s nasazenou kopulovitou střeškou vysoká 1320 mm. Vykazovala pohotovostní hmotnost 825 kg, a byla tedy o více než 100 kg lehčí než sériový tudor Š 440. Dosahovala největší rychlosti přes 120 km/h a průměrně spotřebovala 8 l benzínu na 100 km.

Zůstala osamocena, později sloužila jako zkušební vozidlo pro různá řešení podvozku a prošla řadou necitlivých úprav. Až koncem devadesátých let zachránil zubem času silně poznamenaný vůz jeden moravský veteránista, který jej pak dlouhé roky s pomocí přátel uváděl do původního stavu.

Dnes je unikátní Škoda 440 Karosa vystavena v expozici Cabrio Gallery v Dobřenicích u Hradce Králové a její současný majitel Pavel Kalina ji nejen pečlivě opatruje, ale také občas pořádně provětrá při veteránských akcích v tuzemsku i v zahraničí. ■

**Pod víkem zavazadlového prostoru bylo náhradní kolo i nalévací hrdlo nádrže**

V roce 1956 zhmotnil laminátový vůz tuzemský automobilový sen

