

ŠESTIVÁLCE BEZ STŘECHY

Šestiválce Škoda Superb patřily ve druhé polovině třicátých let, a také krátce po válce ke špičce tuzemské automobilové produkce. Před válkou se s otevřenou karoserií objevovaly jen výjimečně, zato v letech 1948 až 1950 vznikla celá stovka polokabrioletů Superb, ovšem určených výhradně pro ministerstvo vnitra.

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto a archiv autora

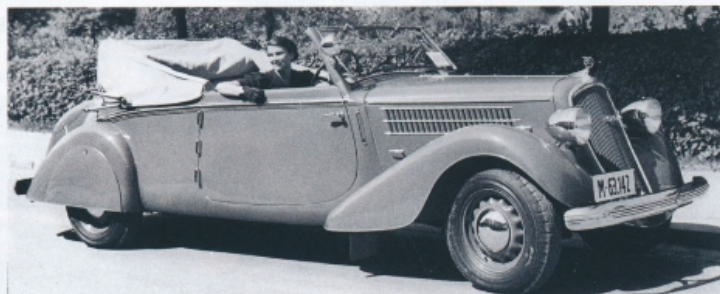
Výroba automobilů Škoda Superb byla zahájena v březnu 1935 a převážnou část produkce tvořily limuzíny se šesti bočními okny. Superb měl páteřový rám s centrální nosnou rourou kruhového průřezu a nezávislé zavěšení všech čtyř kol. Přední byla zavěšena na horních příčných lichoběžníkových ramenech

První kabriolet Škoda Superb dokončený v říjnu 1935, jen týden před autosalonem

doplněných spodním příčným listovým perem, výkyvné polonápravy zadních poháněných kol byly odpruženy dvojicí příčných listových per, z nichž jedno bylo umístěné před a druhé za rozvodovkou. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, kola nesla pneumatiky 160 x 40 nebo 6,50 – 18.

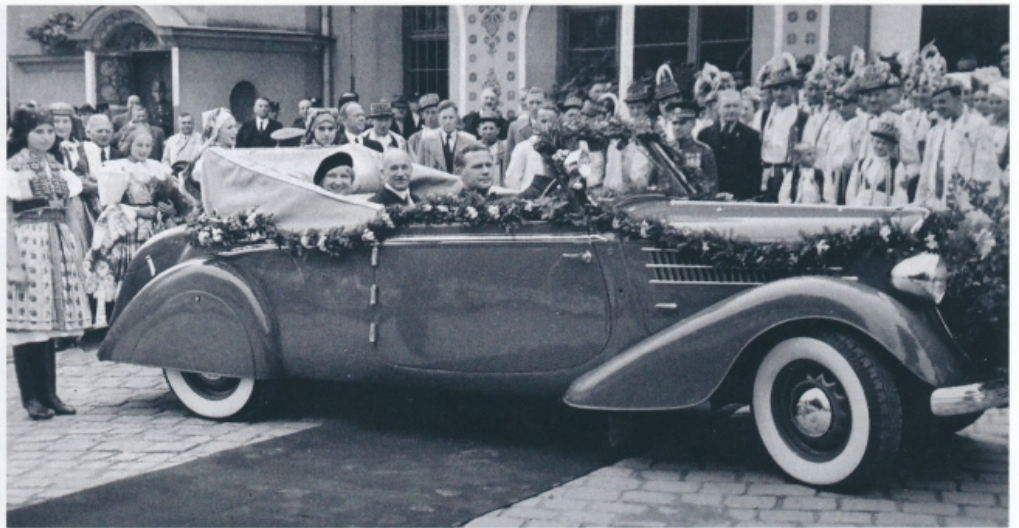
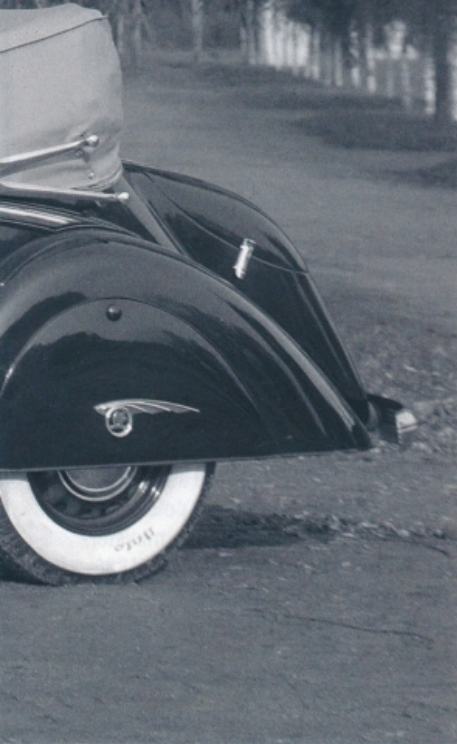
Za přední nápravou uložený kapalinou chlazený řadový šestiválec SV dával z objemu 2492 cm³ výkon 55 k (40,5 kW). Nava-

zovala na něj čtyřstupňová převodovka se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. Točivý moment přenášel k rozvodovce zadních kol spojovací hřídel vedený vnitřkem nosné roury podvozku. Automobil s rozvorem náprav 3300 mm byl dlouhý 5050 mm, široký 1720 mm a vysoký 1660 mm. Vykazoval hmotnost 1600 až 1650 kg a dosahoval největší rychlosti 110 km/h.

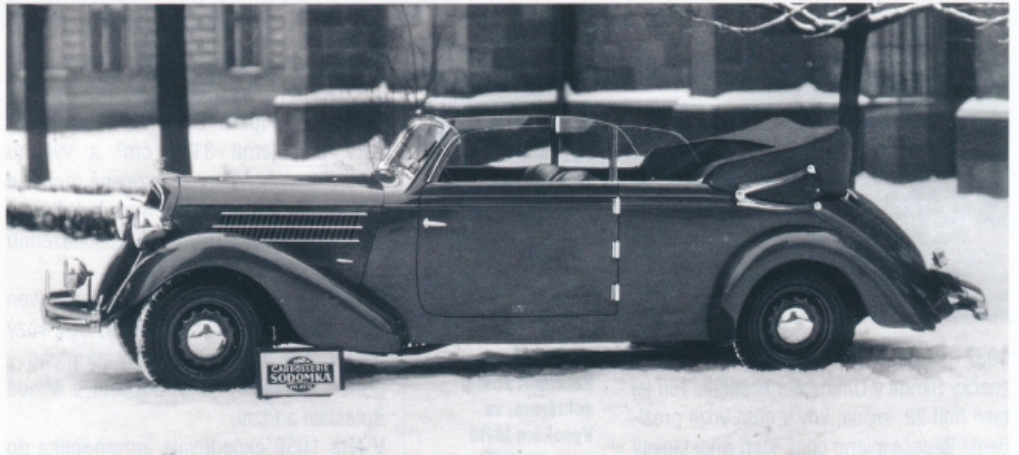


Kabriolet Superb ročníku 1936 v srpnu 1937 na soutěži elegance v Luhačovicích

Modernizovaný kabriolet Škoda Superb připravený pro pražský autosalon (1937)



Prezident Beneš s chotí v kabrioletu Superb 22. srpna 1937 v Uherském Hradišti



První kabriolet Superb dokončili v karosárně automobilky 12. října 1935, jen týden před zahájením pražského autosalonu. Tam byl dvoudveřový otevřený vůz s koženým čalouněním nejdražším exponátem značky Škoda. Továrna jej nabízela za 79 800 Kč, zatímco základní cena limuzíny byla 64 900 Kč. Stříbrně šedý kabriolet na autosalonu kupce nenašel, od ledna do června 1936 sloužil jako předváděcí vůz ve značkových prodejnách Škoda v Praze, Brně a Bratislavě a odnesl si řadu ocenění ze soutěží elegance. V neděli 21. června 1936 přijel do Plzně na sokolský slet tamě-

jší župy prezident republiky Dr. Edvard Beneš s manželkou Hanou. Na hranicích města přesedli z limuzíny do kabrioletu ověšeného květinami, který jim daly k dispozici Škodovy závody.

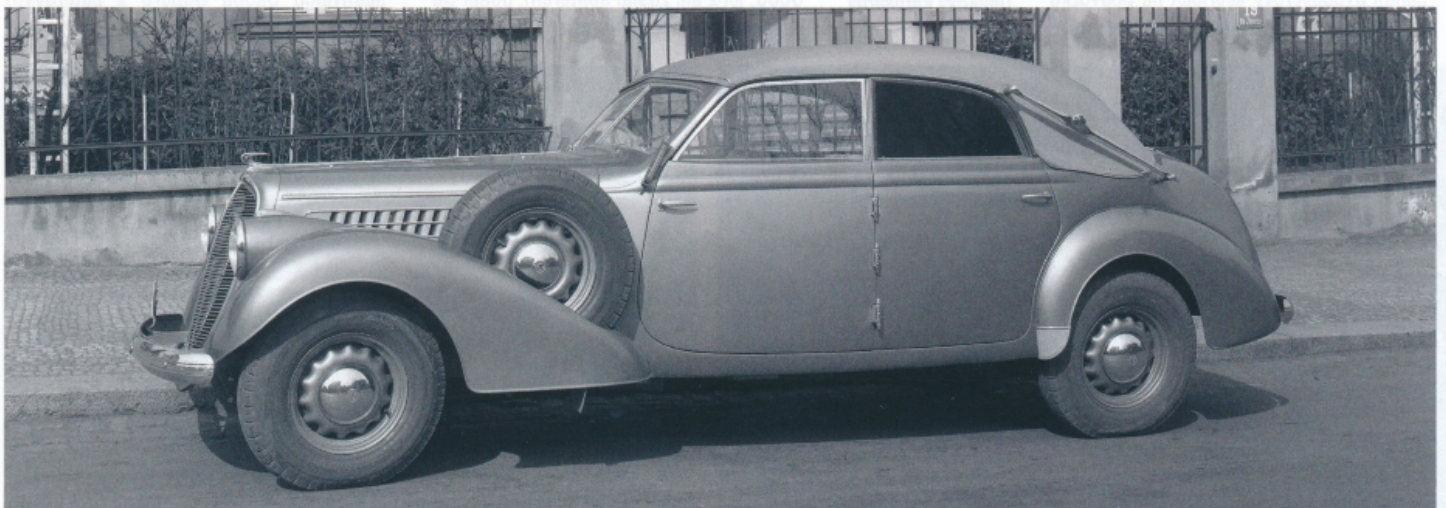
V témže kabrioletu jezdil prezident Beneš i 20. srpna 1936 v Pardubicích, kde sledoval závěr velkého vojenského cvičení, jehož se v Čechách a na Moravě zúčastnilo více než 100 tisíc mužů. V té době už měl kabriolet pod kapotou větší šestiválec o objemu 2703 cm³ a výkonu 60 k (44 kW), který do něj v továrně zamontovali v polovině července.

Kabriolet Superb postavený v roce 1937 vysokomýtskou karosárnou Sodomka

Kabriolet Škoda Superb 3000 s tovární karoserií zhotovený na podzim 1938

První kabriolet Superb sloužil během roku 1936 také rodině JUDr. Karla Loevensteina, prezidenta koncernu Škoda, a na jaře 1937 jej koupil prominentní pražský zákazník. Mezitím od listopadu 1936 existoval i další kabriolet Superb s tovární karoserií, postavený na podvozku vybaveném šestiválcem SV převrtaným na 2914 cm³ s výkonem 63 k (46 kW). K němu dostal francouzskou převodovku Cotal s elektromagnetickým ovládním.

Modrý kabriolet s koženým čalouněním měl zakrytá zadní kola a na zádi velký obývací zavazadlový prostor. V červenci a srpnu



Kabriolet Superb 3000
prezentovaný firmou
Sodomka na pražském
autosalonu 1947



1937 jej používal R. J. Starý, zástupce značky Škoda v Uherském Hradišti. Ten jej také řídil 22. srpna, kdy v něm vozil prezidenta Beneše a jeho choť, kteří přicestovali na závěrečný den národopisné výstavy věnované Slovákku. O týden dříve získal modrý kabriolet cenu na soutěži elegance v Luhačovicích, kde jej prezentovala Ing. Doubravka Hajšmanová, manželka jednoho z techniků automobilky.

V září 1937 prošel tento vůz modernizací, dostal novou před' se světlomety zčásti zasazenými do blatníků a v této podobě byl v říjnu vystaven na pražském autosalonu. V únoru 1938 byla jeho karoserie z původního podvozku sejmuta a namontována na nové šasi, v březnu 1938 pak byl recyklovatelný kabriolet prodán zákazníkovi do Sudet. Ještě předtím postavila v roce 1937 elegantní dvoudveřový kabriolet na podvozku Superb vysokomýtská karosárna Sodomka.

Dvoudveřový kabriolet zůstal solitérem, ve Vysokém Mýtě museli stavět autobusy

Pětice polokabrioletů Superb 3000 na dvoře někdejší Uhlíkovy karosárny (1949)

Na podzim 1938 byl v továrně dokončen čtyřdveřový kabriolet postavený na podvozku Superb 3000 se šestiválcem OHV o objemu 3137 cm³ a výkonu 80 k (59 kW). Vůz v šedozelené metalíze měl rozvor náprav 3315 mm, byl dlouhý 5100 mm, široký 1800 mm a s nataženou střechou vysoký 1620 mm.

Druhý kabriolet téhož typu byl dohotoven až za okupace, v červnu 1939. Oba vozy byly v roce 1943 přestavěny na plynový pohon a sloužily jako služební v Mladé Boleslavi a Plzni.

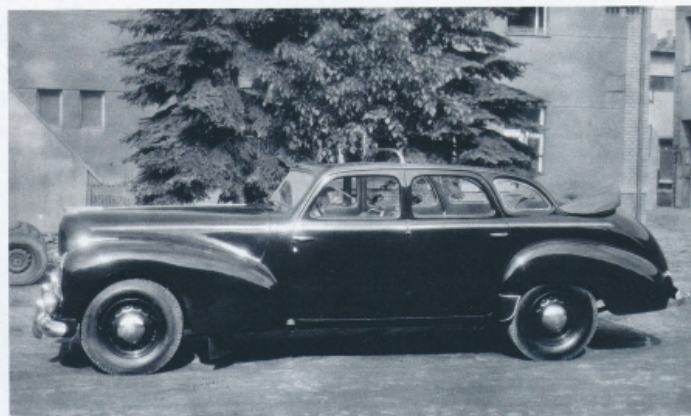
V létě 1939 expedovala automobilka do Jugoslávie 30 polokabrioletů Superb s motory SV o objemu 2914 cm³ určených pro tamější armádu. Měly čtyřdveřovou karoserii se šesti bočními okny a skládací plátnovou střechu.

Koncem roku 1946 byla vyrobena první poválečná limuzína Superb 3000 s karoserií stylisticky navazující na Škodu 1101. Podvozek vybavený šestiválcem OHV o objemu 3137 cm³ a výkonu 80 k (59 kW) se od předválečného lišil volantem přemístěným na levou stranu.

V říjnu 1947 vystavovala karosárna Sodomka na pražském autosalonu dvoudveřový čtyřmístný kabriolet Superb 3000, jenž ale zůstal solitérem. Josef Sodomka poté neuspěl ani s opakovanými

nabídkami karosování šestimístných polokabrioletů tohoto typu pro Sbor národní bezpečnosti (SNB). Ve znárodněném podniku ve Vysokém Mýtě se na příkaz shora museli věnovat výrobě autobusů. Zakázku na zhotovení stovky polokabrioletů Superb 3000 určených pro ministerstvo vnitra získal Oldřich Uhlík (1888–1964), který ve své čerstvě znárodněné karosárně v Praze Strašnicích ještě na přechodnou dobu působil jako technický vedoucí. Od léta 1948 se Uhlíkova karosárna stala pobočným závodem národního podniku Karosa Vysoké Mýto.

Mezi prvními čtyřdveřovými polokabriolety se šesti bočními okny, zhotovenými na přelomu let 1948 a 1949 ve Strašnicích, byly dva v přehlídkovém provedení, v nichž jeli v únoru 1949 při oslavách prvního výročí komunistického převratu prezident Klement Gottwald a předseda vlády Antonín Zápotocký. Dva další přehlídkové vozy následovaly v témže roce. Zatímco Oldřich Uhlík byl od října 1949 internován v pracovním táboře, stavba stovky polokabrioletů Superb 3000 v jeho někdejší závodě pokračovala. Čtyři poslední byly dokončeny v prvním čtvrtletí roku 1950, čímž také skončila výroba šestiválců Škoda Superb s páteřovým rámem. ■



Jeden ze čtyř polokabrioletů Superb 3000 v přehlídkovém provedení z roku 1949