

DCERA KRIZE

V době hospodářské krize se v roce 1932 zrodila kompaktní Škoda 420 s litrovým čtyřválcem a páteřovým rámem. V letech 1933 a 1934 se těchto vozů prodalo jen málo přes čtyři stovky, připravily však půdu pro velice úspěšný typ Popular.

JAN TUČEK

Foto: archiv Škoda Auto

Rok 1932 začal pro mladoboleslavskou značku nešťastným krokem. Společnost Motor, jež vznikla jako aliance automobilů Škoda a Praga, přežila jen první dva měsíce roku a pak se rozpadla. Představy o společných projektech vzały za své, cestu z krize musela každá automobilka hledat sama.

Ředitel mladoboleslavského podniku, Ing. Karel Hrdlička (1888 – 1979), se v této situaci rozhodl k razantnímu kroku: angažoval jako konstruktéra nového kompaktního vozu externistu neovlivněného stereotypy „domáciho“ konstrukčního oddělení. Stal se jím Ing. Josef Zubatý (1895 – 1987), který se po dvanácti letech úspěšného působení ve Francii a USA vrátil do vlasti. Počátkem května 1932 začal s malou skupinou konstruktérů a kresličů pracovat na projektu nového automobilu, nikoliv ovšem v Mladé Boleslavi, ale v Letňanech na předměstí Prahy, v nově posta-

veném areálu letecké továrny Avia, jež byla součástí koncernu Škoda.

Vůz byl označován jako Avia typ 988 a v Letňanech proběhly nejen konstrukční práce, ale i stavba prvních deseti zkušebních vozů. První dva vyjely do zkoušek počátkem září 1932 a jen o pár dní později

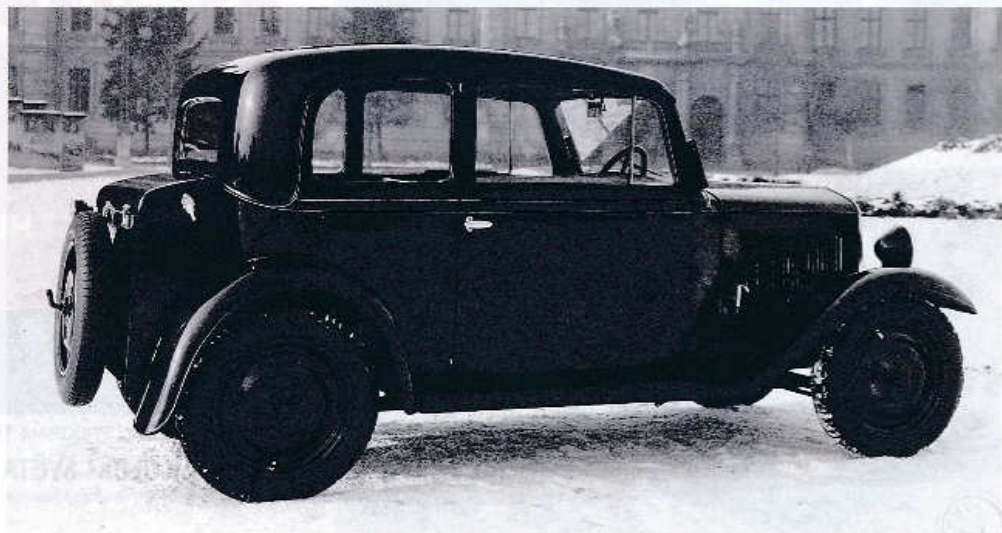
Jeden z prvních deseti vozů Škoda 420 na snímku pořízeném v lednu 1933



se o tom dozvěděli čtenáři deníku Národní listy. A co víc, hojně čtený list přinesl dosti podrobně – a skutečnosti odpovídající – technické údaje chystaného vozu.

Zdrojem informací byl nejspíš sám Ing. Zubatý, v článku se mimo jiné psalo i o tom, že „čtyřválec bude podle přání zákazníka s ventily ze stran, nebo v hlavě“. K tomu sice nedošlo, ale faktem je, že z deseti zkušebních vozů zhotovených v továrně Avia mělo pět motor s rozvodem SV a pět s OHV. Až v polovině listopadu

V základním provedení měla Škoda 420 dvoudveřovou uzavřenou karoserii





Ing. Josef Zubatý (1895 – 1987), otec „čtyřistadvacitky“

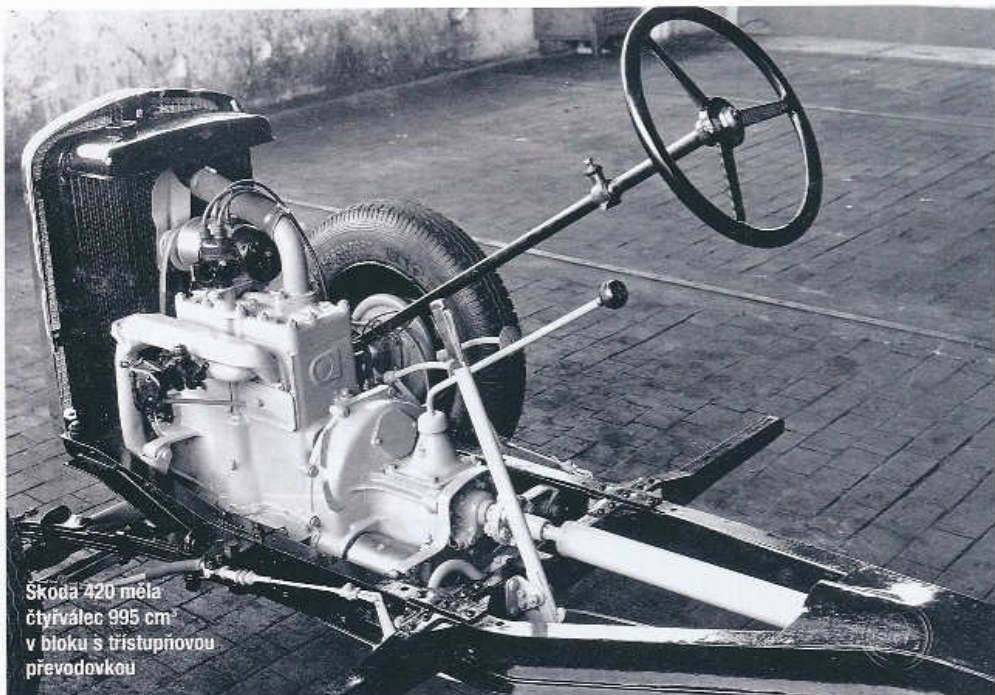
1932 bylo rozhodnuto vybavit vůz, nyní už s označením Škoda 420 (4 válce, 20 koní), motorem s rozvodem SV, který vykazoval nižší hmotnost i výrobní náklady.

Škoda 420 byla prvním vozem své značky s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením zadních kol. Přední polovinu rámu tvořilo rozvidlení, v němž byl na čtyřech silentblocích uložen motor s převodovkou, dále dozadu rám tvořil dutý nosník obdélníkového průřezu svařený z ocelového plechu, jímž procházel spojovací hřídel přenášející točivý moment k rozvodovce opatřené diferenciálem.

Poháněná zadní kola byla zavěšena na výkyvných polonápravách odpružených horním příčným listovým perem. Přední nápravu, tvořenou bezešvou ocelovou trubkou kruhového průřezu, nesla dvě podélná čtvrteliptická listová pera doplněná tlumiči. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání soustavou šesti ocelových lanek.

Vodou chlazený čtyřválec SV dával z objemu 995 cm³ výkon 20 k (15 kW) při 3000 min⁻¹, na motor bezprostředně navazovala třístupňová převodovka. Palivová nádrž o objemu 25 l byla umístěna vpředu pod kapotou na dělicí stěně motorového prostoru. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 6 V.

Řidič a spolujezdec vpředu měli k dispozici samostatná podélně posuvná sedadla, jejichž opěradla se dala odklopit dopředu pro usnadnění nastupování a vystupování cestujících na zadním průběžném sedadle. Při rozvoru náprav 2430 mm a rozchodu kol 1150 mm vpředu i vzadu byla Škoda



Škoda 420 měla čtyřválec 995 cm³ v bloku s třístupňovou převodovkou



Podvozek „čtyřistadvacitky“ s centrálním nosníkem hranatého průřezu

Tudor Škoda 420 měl dveře zavěšené vpředu a sklopná opěradla předních sedadel



Prospekt z roku 1933 zdůrazňoval pohodlí, ovladatelnost a eleganci vozu



Typická zád tudoru Škoda 420 s plechovým „kufrům“ nesoucím náhradní kolo

420 s dvoudveřovou uzavřenou karoserií bez nárazníků dlouhá 3520 mm, široká 1460 mm a vysoká 1520 mm. Dvoudveřový vůz vykazoval hmotnost kolem 750 kg, dosahoval největší rychlosti přes 80 km/h a průměrně spotřeboval 7 až 8 l paliva na 100 km. Připomeňme jen, že od podzimu 1932 se v Československu povinně jezdilo na lihobenzinovou směs s obsahem nejméně 20 % lihu.

Výroba první stokusové série vozů Škoda 420 se rozběhla na počátku roku 1933, první automobily určené pro zákazníky opustily výrobní linku v polovině dubna. Naprostou většinu produkce (90 %) tvořily tudory, jen po jednotlivých kusech vznikaly dvoudveřové polokabriolety s pevnými rámy dveří i oken. Obě karosářské verze výrobce nabízel za 29 800 Kč.

Zmínku si zaslouží dva otevřené vozy s lehkou plátěnou střechou, dodané ke

zkouškám ministerstvu národní obrany. Po roce se vrátily do továrny, byly přestavěny na čtyřdveřové sedany a prodány zákazníkům.

Druhá série, vyráběná od května do prosince 1933, čítala celkem 250 „čtyřřístadvacítek“, z nichž tři čtvrtiny měly karose-

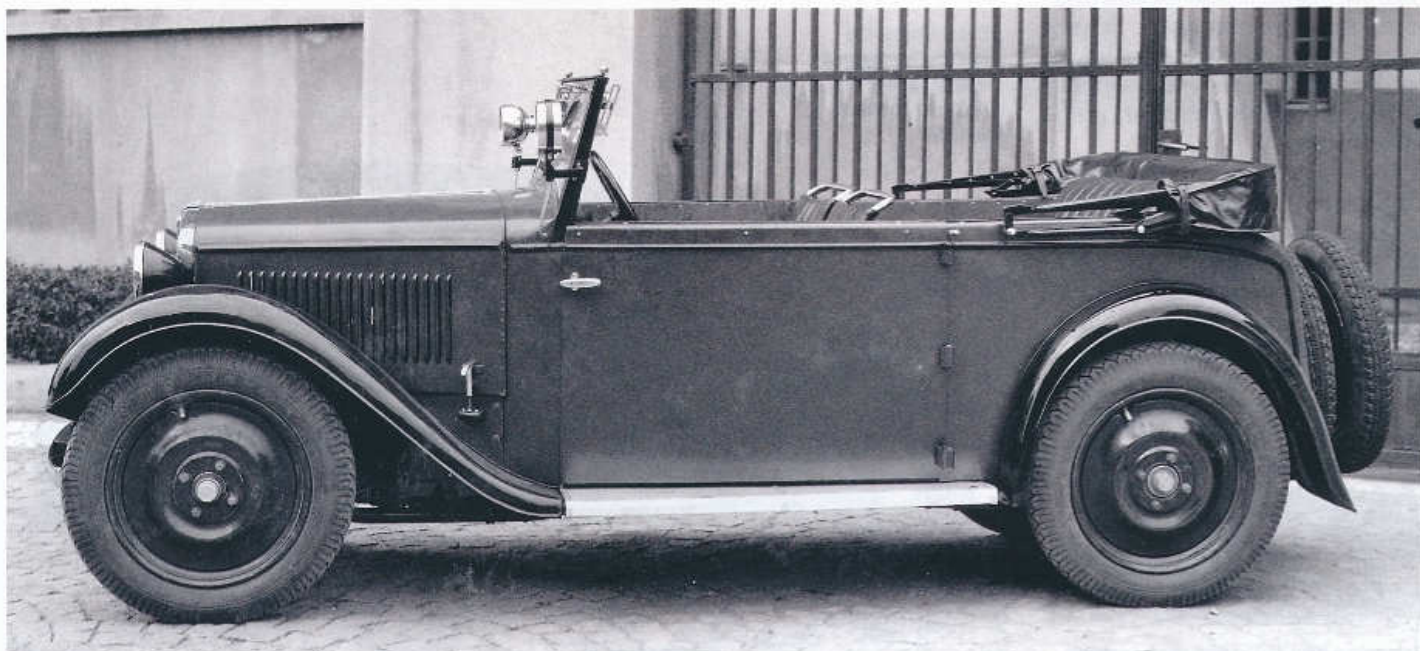
Příd četnického vozu Škoda 420 s nárazníkem a „hledáčkem“ u rámu čelního okna



Sedan Škoda 420 Rapid s prodlouženým a zesíleným rámem a motorem 1,2 l (1934)

rii tudor. Zbytek tvořily čtyři desítky polokabrioletů a také 15 otevřených vozů převzatých ministerstvem národní obrany ve druhé polovině listopadu 1933. Dva zkušební vozy v tomtéž provedení, dodané v květnu 1933, byly opět vráceny do automobilky a v květnu 1934 s novými karoseriemi sedan odprodány.

V listopadu 1933 rozhodlo vedení automobilky, že z plánovaných 150 podvozků typu 420 třetí série jich bude k původnímu účelu vyrobeno jen 70, z nichž tři desítky dostanou čtyřdveřové karoserie sedan. Celková výroba vozů Škoda 420 tak dosáhla 421 sériových a 10 zkušebních exemplářů. Zbývajících 80 šasi bylo zhotoveno v zesíleném provedení, s rozvozem prodlouženým o 130 mm a delšími předními listovými pery. Byl do nich zamontován větší čtyřválec SV o objemu 1194 cm³ a výkonu 26 k (19 kW) a dostaly prostornější karoserie tudor, sedan nebo polokabriolet. Vozy uvedené na trh počátkem dubna 1934 na pražském autosalonu nesly označení Škoda 420 Rapid. Byly posledními s hranatým páteřovým nosníkem a trubkovou přední nápravou. ■



Četnická „čtyřřístadvacítká“ měla na rozdíl od tudoru dveře zavěšené vzadu