



Roadster Škoda 1102 a jeho čtyřdveřový sourozenec s pevnou střechou

ŠKODA (1)



Nadace Elišky Junkové

Většina roadsterů Škoda 1101 byla určena na vývoz (tenhle jezdil ve Švédsku)



Nahoře bez



JAN TUČEK

V poválečném období se pod značkou Škoda objevilo několik atraktivních automobilů s otevřenou karoserií, ale většina z nich se do sériové výroby nedostala.

Škoda po válce navázala na konstrukce z třicátých let a začala vyrábět modernizovaný typ Š 1101 klasické koncepce s páteřovým rámem, dělenými nápravami s odpružením příčným listovým perem a osvědčeným čtyřválcem OHV 1089 cm³, 32 k (23,5 kW), se čtyřstupňovou převodovkou. Vůz, jemuž dvoudveřová karoserie vynesla pojmenování Tudor, se postupně dočkal několika karosářských provedení, včetně dvoumístného roadsteru (někdy značeného *roadster cabriolet*). Ten se začal vyrábět v roce 1948 a byl téměř výhradně určen na export, především do západních zemí. Otevřený vůz se standardním rozvorem 2485 mm a délkou 4100 mm měl jako jeho sourozenci karoserií smíšené stavby, tedy s dřevěnou kostrou a povrchovými panely z ocelového plechu,



jejíž výrobou byly pověřeny závody v Kvasinách a ve Vrchlabí, kde také probíhala konečná montáž. Kompletní podvozky dodávala automobilka z Mladé Boleslavi. Podle dobových údajů vznikly do roku 1952 necelé dva tisíce roadsterů Š 1101, přičemž není jasné, zda některé exempláře z let 1951 a 1952 byly na modernizovaném podvozku Š 1102, případně kolik jich bylo. Titulní list prospektu Š 1102 sice roadster propaguje, dokument AZNP z března 1954 nazvaný *Stručné rozborly změn výrobního programu od r. 1946 do r. 1953* však uvádí, že v prove-

▲ Prototyp kabrioletu Škoda 1200 z roku 1950 uvezl pěti cestujícími

◀ Zaoblená zád' je charakteristickým prvkem roadsteru Š 1101

dení Š 1102 nebyl již vyráběn dvoudveřový Tudor a dvousedadlový cabriolet.

Jen v prototypu zůstal v letech 1950 – 1951 kabriolet Škoda 1200 s pontonovou karoserií. Stejně jako další prototypy vozu, který později proslul pod přezdívkou Sedan, byl i kabriolet postaven na podvozku s rozvorem 2485 mm, odpovídajícím typu Š 1102, zatímco pozdější sériové Š 1200 měly rozvor o 200 mm delší. Pod kapotu dostal čtyřválec OHV 1221 cm³ naladěný na výkon 36 k (26,5 kW). Celokovová dvoudveřová karoserie měla nedělené přední sedadlo, na něž se při dobré vůli dokázali vtěsnat tři nepřilíhající korpulentní lidé. Život jim usnadňovala řadící páka umístěná na sloupku řízení pod volantem. Vzadu bylo dvoumístné spíše jen nouzové sedátko, na dobovém snímku jsou však na něm zvětšeni dva navýsost spokojení >>>



▲ Škoda 440 se sportovní laminátovou karoserií z Karosy Vysoké Mýto (1956)

◀ Jeden z prvních deseti vozů Škoda 450 ročníku 1957 (ještě bez pojmenování Felicia)

V téhle podobě se otevřená Felicia vyráběla v modelovém roce 1963 ▶



soudruzi s klobouky na hlavách. Kabriolet Š 1200 byl dlouhý 4250 mm, široký 1680 mm a s nataženou plátěnou střešou vysoký 1480 mm. Jeho karoserii začali stavět ve vysokomýtské Karose, dokončena však byla zřejmě v Kvasinách. Osud atraktivního kabrioletu provází řada otazníků, stejně jako tezi o vzniku druhého exempláře.

Jasnějším životopisem se může pochlubit unikátní sportovní vůz s laminátovou karoserií, jenž se zrodil na přelomu let 1955 a 1956 v Karose Vysoké Mýto. Jeho základem se stal podvozek nového typu Škoda 440 s rozvorem 2400 mm a motorem 1089 cm³/40 k (29 kW). Pod záminkou ověření možnosti praktického využití nových hmot k výrobě karoserií, přesněji polyesterových pryskyřic v kombinaci se skelnými vlákny, se ve Vysokém Mýtě pustili do stavby dvoumístného automobilu. V koutku duše doufali, že by se snad mohl dočkat malosériové výroby, záhy však o iluze přišli. Laminátová karoserie se skládala ze sedmi hlavních částí, zhotovených z laminátu Polytex. V hrubém stavu vznikla v severomoravském podniku Kovona Karviná, do konečné podoby ji dotvořili a vybavili ve Vysokém Mýtě, kde také proběhla montáž vozu. Byl dlouhý 4070 mm, široký 1600 mm a s nasazenou střešou hardtop vysoký 1320 mm. Střeša připomínající kabinu letadla opatřená velkými okny z plexiskla na voze příliš nedržela a několikrát při zkušebních jízdách ulétla, takže bylo lepší jezdit bez ní. Háček byl jen v tom, že skládací plátěnou střešu prototyp neměl. Oficiální premiéru zažil v září 1956 na II. výstavě československého strojírenství v Brně a podle dobového tisku byl stále obklopen hloučkem nadšených obdivovatelů.

Podle příkazů shora však Karosa směla vyrábět jen autobusy a speciální vozidla, takže laminátový roadster zůstal ojedinělým pokusem. Na stejné brněnské výstavě se v září 1956 představil jiný sportovní střížený vůz, pastelově zelený dvoumístný roadster Škoda 440, postavený v Kvasinách. Vznikl narychlo, jeho vysoká záď nepůsobila dvakrát úhlednějším dojmem, stal se však předobrazem nej-



Prototyp roadsteru Š 991 z roku 1960 s dvoukarburátorovým motorem v zádi

úspěšnějšího československého automobilu s otevřenou karoserií, typu Š 450, počátkem roku 1959 pokřtěného jménem Felicia. V roce 1957 dostal sníženou záď, do zahájení sériové výroby na jaře 1958 prošel řadou dalších změn. Debutoval pod označením Š 450, které signalizovalo, že jeho dvěma karburátory osazený čtyřválec 1089 cm³ dával výkon 50 k (37 kW), byť jen podle normy SAE. V lednu 1959 byl představen modernizovaný vůz jménem Felicia s odpružením předních kol vinutými pružinami místo dřívějšího příčného listového pera, vzadu ovšem příčné listové pero nad výkvnými polonápravami zůstalo. Do roku 1961 vstoupila Felicia (podobně jako Octavia) s novou maskou, změněným interiérem a křídélky neboli ploutvičkami na zadních blatnících. Zároveň dříve nabízenou laminátovou střešu nahradila nová, vzadu zaoblenější. Novinkou sezony 1962 byla Felicia Super poháněná větším dvoukarburátorovým čtyřválcem 1221 cm³/53 k (39 kW), nadále se však vyráběla i Felicia 1089 cm³. Poslední z téměř 16 tisíc otevřených vozů této řady opustily montážní linku v Kvasinách v polovině roku 1964.

Mezitím se už od jara 1964 v Mladé Boleslavi vyráběla Škoda 1000 MB se samonosnou karoserií a motorem v zádi. Také u tohoto typu se původně počítalo s otevřenou karosářskou variantou, zůstalo však jen u dvou prototypů. První vznikl na podzim 1960 pod typovým označením Š 991. Stejně jako ostatní prototypy sedanů a tudorů Š 990 z té doby měl na předních blatnících decentní nápis Favorit, pod kapotu však dostal dvoukarburátorovou verzi čtyřválece 1,0 l/48 k SAE (35 kW). Během jízdních zkoušek se opakovaně projevila nedostatečná tuhost karoserie. Stejnými neduhy trpěl i druhý prototyp Š 990 Sport z roku 1961, který už měl modernizovanou před se světlometry lehce zapuštěnými do předních blatníků stejně jako u embéčka. Druhý exemplář roadsteru měl pravostranné řízení a musel vystačit s jednodoburátorovým motorem. Jeho aktivní kariéru předčasně ukončila havárie nedaleko Prahy, kdy po smyku skončil na hraně příkopu se zlomenou karoserií. Později byl sice opraven a odprodán, ale naděje na sériovou výrobu už byla v nenávratnu. ■