

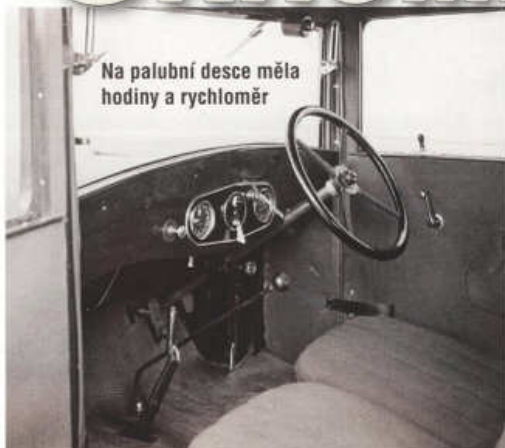
Tudor Škoda 422  
v provedení z jara 1930



*Nadace Elišky Junkové*

V letech 1930 až 1932  
začínala nabídka  
mladoboleslavské  
automobilky skromným,  
ale vytrvalým čtyřválcem  
Škoda 422...

## SKROMNÝ ČTYŘVÁLEC



Na palubní desce měla  
hodiny a rychloměr

Škoda 422 byla dlouhá  
necelé čtyři metry

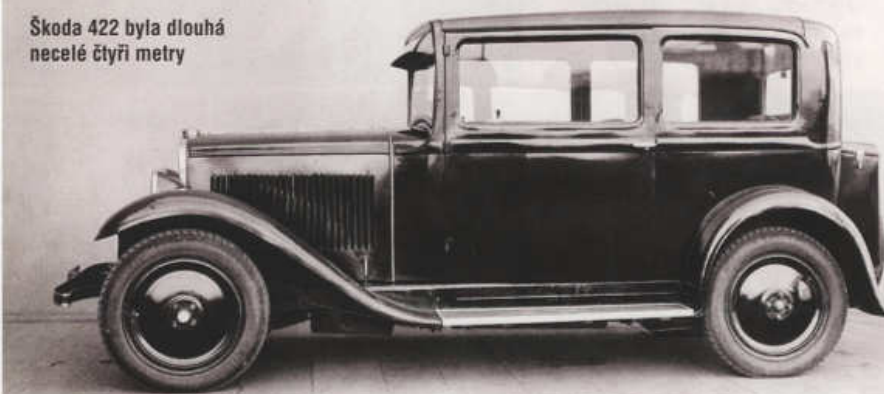


Foto archiv Škoda Auto

### JAN TUČEK

**O**sobní automobil typu 422, jenž přišel na trh na jaře 1930, byl nejmladším a nejmenším členem jednotné řady klasických vozů Škoda s obdélníkovým rámem a oběma tuhými nápravami, odpruženými podélnými listovými pery. Typovým označením stejně jako jeho sourozenci prozrazoval počet válců a výkon (v koňských silách). Do vínu dostal kapalinou chlazený řadový čtyřválec SV 1195 cm<sup>3</sup> (ø 65 x 90 mm) o výkonu 22 k (16 kW)/2800 min<sup>-1</sup>, na který navazovala suchá jednokotoučová spojka a třístupňová převodovka. Klasicky řešený vůz měl poháněnou zadní nápravu, bubnové brzdy na všech čtyřech kolech dostaly mechanické ovládní. Lisovaná disková kola nesla pneumatiky rozměrů 4,50 – 18



Motor a převodovka vozu Škoda 422



Jeden z prvních otevřených  
vozů typu 422

nebo 4,75 – 18. Kompletní podvozek vykazoval hmotnost kolem 730 kilogramů.

Vůz s rozvorem náprav 2600 mm a rozchodem kol 1300 mm vpředu i vzadu byl dlouhý 3970 mm, široký 1600 mm a v uzavřeném provedení vysoký 1650 milimetrů. První exempláře zhotovené v předjaří a na jaře 1930 měly čtyřmístné dvoudveřové karoserie, buď uzavřený tudor, anebo otevřený faeton označovaný také jako touring. Během roku 1930 přibýly další karosářské varianty; dvě provedení kupé, dvumístné a třímístné, první se zaoblenou zádi a druhé s rozměrným *kufrem* za kabinou, dvumístný roadster s vyklápěcím nouzovým sedadlem v zádi a krátkou plátěnou střešou, čtyřmístný dvoudveřový kabriolet a čtyřmístný čtyřdveřový sedan. Ten se stal v sezoně 1931 nejprodávanější karosář-

>>>

## ŠKODA 422

skou verzí čtyřicetdvacítky. Hmotnost automobilů Škoda 422 se podle provedení karoserie pohybovala v rozmezí 950 až 1100 kg, dosahovaly největší rychlosti 75 až 80 km/h a spotřebovaly 8 až 10 litrů benzínu na stovku kilometrů. Palivovou nádrž o objemu 40 litrů měly vpředu pod kapotou, u zadní stěny motorového prostoru. Ceny automobilů Škoda 422 ve standardním provedení se pohybovaly od 33 000 Kč za otevřený model touring přes 36 tisíc Kč za roadster, 37 000 Kč za tudor a 39 000 Kč za sedan nebo dvómístné kupé až po 43 000 Kč za třímístné kupé a 45 000 Kč za čtyřmístný kabriolet. Konkurenční Praga Piccolo s litrovým čtyřválcem se tehdy prodávala za 40 000 Kč s otevřenou a za 44 000 Kč s uzavřenou karoserií. V letech 1931 a 1932 se v malých počtech vyráběl i model sedan-drožka, určený pro taxislužbu. Měl skládací střechu nad zadními sedadly ve stylu landauletu. Naprostá většina automobilů Škoda 422

Foto archiv Škoda Auto



Třímístné kupé s rozměrným kufrem na zádi



Dvómístné kupé s elegantně zaoblenou zádi

Poštovní Škoda 422 na snímku z jara 1931



Poštovní vozy stavěl pražský karosář Krejčík



byla karosována v mateřské továrně, jejíž nově vybudovaná karosárna tehdy patřila k nejmodernějším v Evropě. Karoserie byly ještě smíšené stavby, s plechovými díly na dřevěné kostře. Jen malý počet podvozků Škoda 422 oblékly na zakázku externí karosárny, většinou šlo o užitkové verze, tedy skříňové dodávky a malé valníky. Vedle pražských firem Karosa a Buben se na seznamu dodavatelů užitkových karoserií pro čtyřicetdvacítky objevují mladoboleslavský karosář Hájek, plzeňský Dezort, tábořský Kroc, pardubický Soukup, brněnský Šlapanský, teplický Černý a také Šklíba z Rychnova nad Kněžnou, Ziegler z Klatov a Gramlinger z Krnova. Víceúčelové karoserie s dřevěnou nástavbou typu Normandie si několik zákazníků dalo na podvozky typu 422 postavit v Sasku,

Čtyřdveřový sedan Škoda 422 ročníku 1931



v homolužickém Markersdorfu u firmy Otto Grohs. Podobně řešený vůz ovšem nabízela i pražská firma Karosa. Na jaře a v létě roku 1931 vzniklo na objednávku pražského Ministerstva pošt a telegrafů pět tuctu poštovních automobilů Škoda 422. Měly jednoduše tvarovanou dřevěnou budku bez dveří

a bez bočních oken, s nedělním sedadlem pro řidiče a spolujezdce. Za kabinou byl uzamykatelný prostor pro přepravu poštovních zásilek. Osobitě vylížejší automobily karosoval Ladislav Krejčík v Praze-Karlíně. V listopadu 1931 dostal František Žemlička, majitel firmy Karosa sídlící v Praze-Holešovicích, zakázku na úpravu čtyřmístného otevřeného vozu Škoda 422 pro účely četnické. První exemplář takto upraveného modelu touring dostala v prosinci 1931 četnická pátrací stanice

v Hradci Králové, na přelomu února a března 1932 pak další automobily v tomto provedení převzaly četnické stanice v Chrudimí, Jičíně, Litoměřicích, Mladé Boleslavi, Písku, Táboře, Trutnově, Uherském Hradišti a Olomouci. Vozy Škoda 422 se vyráběly do léta 1932, celkem jich vzniklo přes 3400. ■