

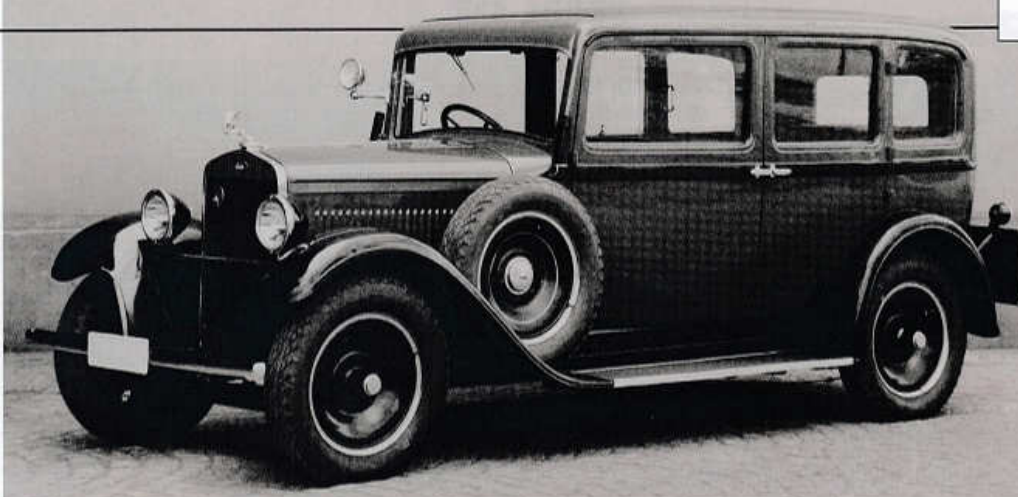
ŠKODA 430



Nadace Elšísky Junkové

Šestimístná limuzína Škoda 430 D
vyrobená v květnu 1932

První sedan typu 430 na drátových
kolech v zimě 1928/1929 ▼



Dvoudveřová Škoda 430 s typickým *kufrem* na zádi



Tudor Škoda 430 ročníku 1929
na obrázku z katalogu



Foto archiv Škoda Auto

STŘEDNÍ TŘÍDA

Na přelomu dvacátých a třicátých let
reprezentoval značku Škoda
ve střední třídě typ 430...



JAN TUČEK

Škoda 430 byla nosným pilířem výrobního programu značky pro tehdy nově postavený mladoboleslavský závod, který se řadil k nejmodernějším v Evropě. První čtyři automobily typu 430, dva otevřené faetony, jeden sedan a jeden tudor, byly zhotoveny v zimě 1928/1929. Od pozdějších sériových vozů se odlišovaly mimo jiné tvarem kapoty motoru, na níž měly po každé straně dva sloupce vodorovně orien-

tovaných větracích štěrbin, zatímco v sérii měla kapota štěrbin umístěné svisle. Sériová výroba *čtyřistatřicítky* se začala rozbíhat v dubnu 1929 a už během léta téhož roku bylo několik vozů vyvezeno do zahraničí, do Polska, Jugoslávie a Rakouska. Připomeňme, že typové označení 430 prozrazovalo počet válců motoru a jeho výkon v koních. Škoda 430 měla klasicky stavěný podvozek s žebřinovým rámem a tuhými nápravami, odpruženými podélnými půlelptickými listovými pery. Vpředu uložený kapalinou chla-

zený čtyřválec SV 1661 cm³ (ø 72 x 102 mm) dával výkon 30k (22kW) při 2600 min⁻¹ a prostřednictvím třístupňové převodovky a spojovacího hřídele poháněl zadní kola. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání, řízení bylo se šroubem a maticí.

Volant byl podle tehdejších zvyklostí vpravo, vedle řadicí páky měl řidič po levé ruce také páku ruční brzdy. Uprostřed palubní desky byl umístěn rychloměr s celkovým a denním počítadlem ujetých kilometrů a také hodiny.



ŠKODA 430



Sedan Škoda 430 měl standardně šest bočních oken

Sedan měl oba páry bočních dveří zavěšené vpředu



Výstavní kabriolet Škoda 430 na snímku z listopadu 1929

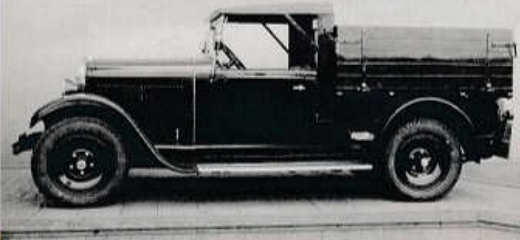
Otevřený vůz dostával standardně kožené čalounění



Foto archiv Škoda Auto

Faeton označoval výrobce jako model Touring

Valníček Škoda 430 zhotovený počátkem ledna 1930



Při rozvoru náprav 2800 mm a rozchodu kol 1360 mm vpředu i vzadu byla čtyřtřicetkrát dlouhá 4430 mm, široká 1660 mm a v uzavřeném provedení vysoká 1750 mm. Kompletní podvozek vážil 880 kilogramů, hmotnost jednotlivých karosářských provedení se pohybovala od 1180 do 1300 kg. V prospektech však automobilka udávala hmotnost 1100 až 1200 kg. Na velkých kolech připevněných pěti šrouby a obutých do pneumatik 5,25 – 18 dosahovala Škoda 430 největší rychlosti přes 80 km/h. Nádrž na 40 l benzínu měla vpředu pod kapotou a běžně spotřebovala 9 až 11 litrů benzínu na 100 km jízdy. Spotřebu oleje výrobce udával hodnotou 0,25 kg (tedy asi 0,28 l) na 100 kilometrů.

Zpočátku automobilka nabízela vozy Škoda 430 se třemi továrními karoseriemi. Nejlevnější byl čtyřdveřový otevřený faeton, označovaný také jako Touring. Měl skládací střechu z nepromokavého plátna, na dveřích nasazovací postranice s celuloidovými okénky a standardně dostával kožené čalounění sedadel. Tudor, tedy dvoudveřový uzavřený vůz, byl v roce 1929 prezentován také pod cizokrajným označením Twoodoor. Čtyřdveřový sedan pro čtyři až pět cestujících měl na každé straně tři boční okna, uvnitř ovšem jen dvě řady sedadel. Na Pražském autosalonu,



pořádaném na přelomu října a listopadu 1929, už byl k mání také čtyřmístný dvoudveřový kabriolet, po něm přibýlo i sportovní kupé s krátkou střechou a také dvoumístný roadster. Oba tyto modely měly v zaoblené zádí vyklápěcí dvoumístné sedátko.

Automobilka nabízela i samotný podvozek ke karosování, mimo mateřskou továrnu však vznikalo jen málo karosérií typu 430, většinou užitkového charakteru. Automobily Škoda 430 se podle továrních záznamů vyráběly do listopadu 1932, celkem jich (včetně podvozků ke karosování) vzniklo 3028.

V létě 1930 vyjela na silnici první Škoda 430 D, označovaná také jako typ 432, šestimístná limuzína s rozvorem prodlouženým na 3075 mm a celkovou délkou 4610 mm. Čtyřválec SV byl převrtáním (ze 72 na 75 mm)

zvětšen na 1802 cm³, dával výkon 32 k (23,5 kW), musel se ovšem vypořádat s hmotností vozu zvýšenou asi o 150 kilogramů. Kola dostala pneumatiky ze zvýšenou únosností rozměrů 5,50 – 18. V sezoně 1931 se na podvozků s rozvorem 3075 mm začal vedle limuzíny vyrábět i šestimístný čtyřdveřový faeton, několik chassis posloužilo ke stavbě sanitních karosérií. Do srpna 1932 bylo vyrobeno 375 automobilů a podvozků typu Škoda 430 D.

Na jaře roku 1932 nabídku rozšířila Škoda 430 D/II s rozvorem náprav 2900 mm a celkovou délkou 4470 mm. Vůz označovaný také typovým číslem 431 se vyráběl jako šestimístná limuzína s látkovým nebo koženým čalouněním, dvě menší sedadla ve druhé řadě byla sklopná. Během roku 1932 vzniklo 220 těchto automobilů. Škoda 430 D v lehce modernizovaném provedení s označením 430 D/III alias typ 433 se vrátila na scénu ještě koncem roku 1934, tentokrát s rozvorem prodlouženým na 3135 mm a celkovou délkou 4860 mm. Výkon spodového čtyřválece 1802 cm³ byl zvýšen na 38 k (28 kW) a místo třístupňové dostal čtyřstupňovou převodovku. Do října 1936 však výroba těchto poněkud obstarožních vozů nepřekročila šestapadesát exemplářů. ■