

## ŠKODA 633



*Nadace Elišky Junkové*

Škoda 633 se čtyřdveřovou uzavřenou karoserií (model 1932)

▼ Jen málo vídaný čtyřdveřový polokabriolet Škoda 633



Dvoudveřový čtyřmístný kabriolet Škoda 633 ročníku 1932



Foto Škoda

# MENŠÍ ŠESTIVÁLEC

JAN TUČEK

Vozem, který přišel na trh počátkem sezony 1932, završila Škoda modernizaci své modelové řady klasicky stavěných automobilů s obdélníkovým rámem a tuhými nápravami, odpruženými podélnými listovýmipery. *Nejlevnější československý šestiválec*, hlásala reklama na typ 633 a zdůrazňovala, že jde o vůz *rychlý, spolehlivý, elegantní a úsporný*. Škoda 633 zaujala v nabídce značky místo mezi čtyřválcí 422 a 430 a větším šestiválcem 645. S dvoudveřovou uzavřenou karoserií stál nový vůz 45 500 Kč, jako čtyřdveřový sedan 47 500 Kč. O málo prostornější Praga Alfa, také poháněná šestiválcem 1,8 litru, se tehdy prodávala za 59 000 Kč. Srdcem *šestsetřiatřicítky* byl kapalinou chlazený řadový šestiválec 1792 cm<sup>3</sup> o výkonu 33 k (24 kW)/2800 min<sup>-1</sup>. Motor s rozvodem SV měl čtyřikrát uložený klikový hřídel a hliníkové písty. Prostřednictvím jednotočkové suché spojky, třístupňové mechanické převodovky a spojovacího hřídele poháněl

V době hospodářské krize, na podzim roku 1931, debutovala Škoda 633 se šestiválcem o objemu 1,8 litru...

Kabriolet se složenou střechou a koženým čalouněním



kola zadní nápravy. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V, bubnové brzdy měly mechanické ovládání šesti lanky. Disková kola nesla pneumatiky rozměru 4,75 – 18. Obdélníkový rám z ocelových výlisků měl dvojici robustních podélníků, jež byly nad zadní nápravou vyhnuty směrem vzhůru, a pět příček. Obě tuhé nápravy byly odpruženy podélnými listovýmipery, umístěnými mírně šikmo k podélné ose vozu, tlumení obstarávaly protilisty per a kapalinové tlumiče. Hmotnost kompletního podvozku měla hodnotu 835 kilogramů, světlá výška nad vozovkou 180 mm. Při rozvoru náprav 2775 mm a rozchodu kol 1300 mm vpředu i vzadu byla Škoda 633 s uzavřenou karoserií dlouhá 4200 milimetrů, široká 1600 mm a vysoká 1670 mm.

Hmotnost uzavřeného vozu se pohybovala kolem 1150 kg. Palivová nádrž pod přední kapotou měla objem 35 l, na zádi byl standardně montován kufr na zavazadla s nahoru odklápěcím víkem a za ním dvojice náhradních kol. Podle údajů z dobových prospektů dosahovala Škoda 633 největší rychlosti

»»»

## ŠKODA 633

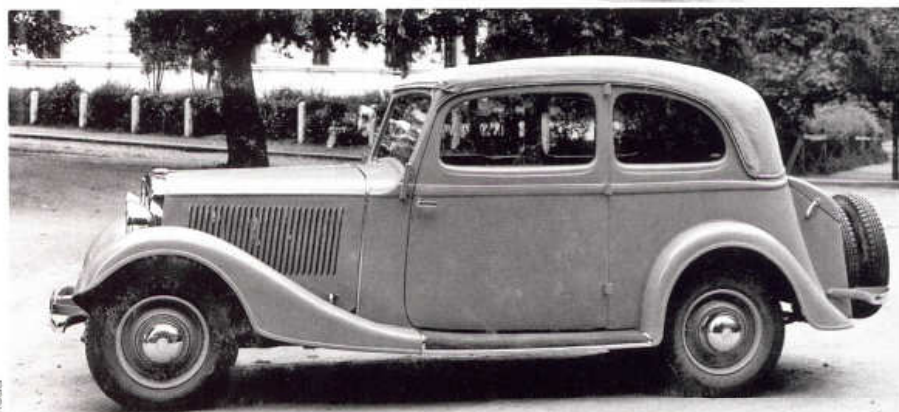
100 km/h a průměrně spotřebovala 12 litrů benzínu na 100 km. Zpočátku se Škoda 633 vyráběla především v provedení tudor a sedan, v menších počtech také jako dvoudveřový čtyřmístný kabriolet s koženými potahy sedadel. Továrna nabízela i samotný podvozek ke karosování, mimo jiné i ke stavbě dodávkových a sanitních vozů. Vzhledem k odbytové krizi bylo každé prodané *chassis* dobré. V sezóně 1933 dostaly vozy Škoda 633 modernizované karoserie zaoblenějších tvarů, sedan měl nové přední i zadní dveře zavěšené vzadu. V nabídce přibyl dvou-



Sedan s nově tvarovanou karosérií z roku 1933



Také dvoudveřový vůz dostal zaoblenější tvary



Dvoudveřový polokabriolet s plátnou střechou

Sanitní verze, dodaná v roce 1938 na Slovensko



Tato dodávka Škoda 633 vznikla v roce 1939 (karoserie Dezort)



Také pikap postavila v roce 1939 firma Dezort z Plzně



dveřový čtyřmístný polokabriolet s pevnými rámy dveří a zadních bočních oken a se skládací plátnou střechou.

V katalogu vydaném na jaře 1934 před Pražským autosalonem se psalo: *Osvědčený šestiválec Škoda 633, rychlý, elegantní a úsporný, byl dále zdokonalen. Nejdůležitějším zlepšením je čtyřrychlostní synchronizovaná převodová skříň, která podstatně přispěje ke zvýšení průměrné cestovní rychlosti. Také v eleganci karosérii je patrný veliký pokrok.* Dvoudveřový tudor Škoda 633 se v sezóně 1934 prodával za 42 500 Kč, čtyřdveřový sedan za 44 300 Kč, dvoudveřový polokabriolet stál 46 900 Kč a dvou-

dveřový kabriolet 49 900 Kč. To nebyly malé peníze. Rapid se čtyřválcovým motorem 1,2 litru a karosérií sedan ve stejné době stál 28 400 Kč, s karosérií sedan 30 100 Kč a jako dvoudveřový polokabriolet 31 200 Kč. Velký šestiválcový typ 645 s motorem 2,5 litru byl k máni za 73 000 Kč.

Poslední dva z více než pěti stovek automobilů Škoda 633 opustily montážní linku v roce 1935, tím ale historie tohoto typu neskončila. Řada podvozků zůstala ve skladu automobilky a byly postupně prodávány. To byl například případ podvozku, na němž jaroměřská karosárna Hartmann postavila sanitku, jež byla počátkem roku

1938 dodána do Levic na Slovensko. Čtyři poslední nové *chassis* typu 633 byly expedovány až v roce 1939. Dva z nich putovaly koncem února do Plzně, kde je karosárna Dezort na objednávku mateřské automobilky proměnila ve skříňovou dodávku a v pikap s ložnou plochou krytou plachtou. Přední část těchto vozů se tvarově blížila velkým typům značky Škoda ročníku 1938 a v některých publikacích jsou dodávka a pikap ročníku 1939 mylně označovány jako Superb. Dokumenty z mladoboleslavského i plzeňského archivu je však jednoznačně identifikují jako jedny z posledních karosovaných automobilů Škoda 633. ■