



► ŠKODA 903



JAN TUČEK

- 1 Prototyp šestikolového vozu Škoda 903 break s karoserií Dezort (1938)
- 2 První prototyp Škoda 903 jezdil ve zkouškách s provizorní karoserií
- 3 Za řidičem a spolujezdcem byla palivová nádrž a dvojice náhradních kol

ŠESTIKOLKA



Foto archiv Škoda Auto

Ve druhé polovině třicátých let vznikl šestikolový vojenský vůz Škoda 903...

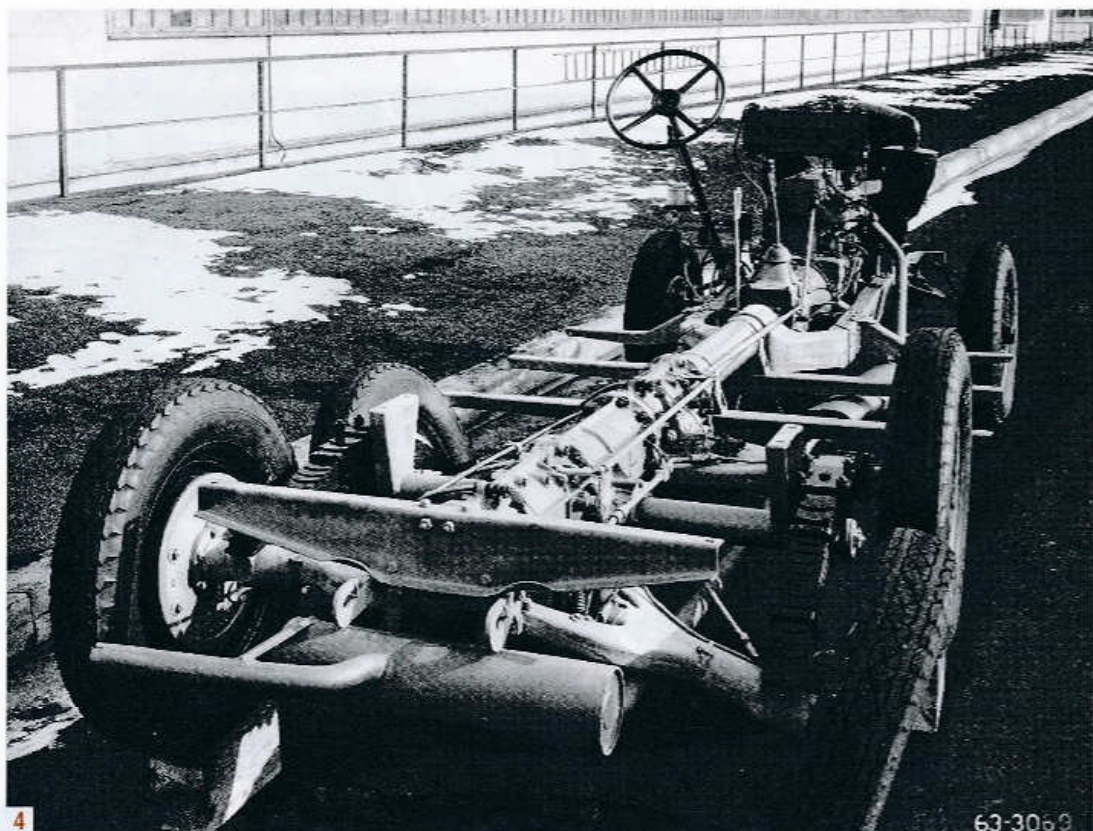
Škoda 903 měla páteřový rám s centrální nosnou rourou, vpředu rozvidlený pro uložení poháněcího ústrojí. První dva podvozky zhotovené na jaře 1936 poháněl šestiválec SV z typu Superb o objemu 2703cm³ a výkonu 60k (44kW), na který navazovala čtyřstupňová převodovka. Pro provoz v terénu byl motor opatřen mazáním se suchou klikovou skříní. Přední náprava s dvojicí příčných ramen a příčným listovým perem odpovídala typu Superb, vzadu však bylo všechno jinak. Devětsettrojka měla čtyři poháněná zadní kola zavěšená na výkyvných polonápra-

vách odpružených na každé straně jedním podélným půleliptickým listovým perem. Rozvodovky obou zadních náprav byly vybaveny dvoustupňovou redukcí a závěrem diferenciací. Na všech kolech byly bubnové brzdy s kapalinovým ovládáním. V prvním provedení měl podvozek rozvor náprav 2470 + 920mm, později výrobce udával hodnoty 2500 + 920mm. Přední i zadní kola měla rozchod 1400mm, na kolech s pneumatikami 5,50-18 vůz vykazoval světlost 225mm. První prototyp absolvoval jízdní zkoušky s provizorní karoserií, jejíž přední část využívala díly vozu Superb, vzadu však kromě čtveřice obých blatníků

měla jen hranatou dřevěnou bednu s nářadím, zvedákem a dvojicí náhradních kol. Zřejmě až počátkem roku 1938 dostal tentýž podvozek v plzeňské karosárně Dezort otevřenou karoserii break s příčným sedadlem pro řidiče a spolujezce a se dvěma podélnými lavicemi v zadní části. Na nich mohlo sedět bokem ke směru jízdy šest mužů. Vůz měl jen jedny boční dveře na každé straně, dozadu se nastupovalo dvířky v zadní stěně karoserie. Podle dobové dokumentace byl break dlouhý 4600mm, široký 1800mm a s nataženou střechou vysoký 1900mm. Mohl přepravovat osm osob rychlostí až 90km/h. K té vozu o hmot- ▶▶▶

► ŠKODA 903

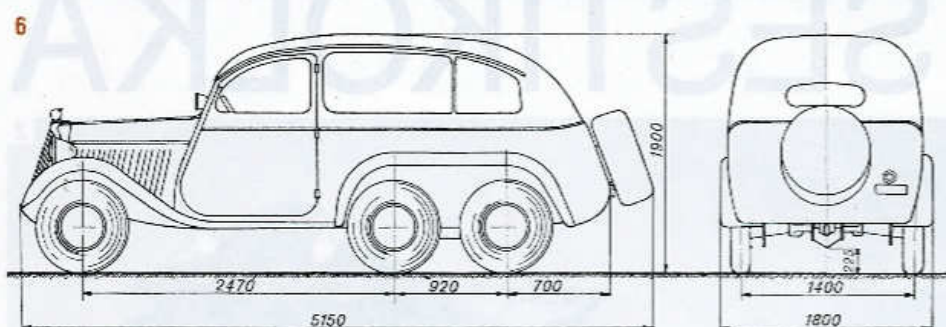
- 4** Zadní polonápravy byly na každé straně odpruženy podélným listovým perem
- 5** Třinápravová limuzína z roku 1938 byla vybavena i nárazníky
- 6** Hlavní rozměry dvoudveřové šestimístné limuzíny Š 903 (1938)
- 7** Palubní deska a ovládací prvky vojenského faetonu Š 903 (1941)
- 8** Rozměrový náčrtek faetonu Š 903 v sériovém provedení z roku 1941
- 9** Čtyřdveřový faeton Škoda 903 v podobě, v níž se vyráběl v roce 1941
- 10** Trojice automobilů Škoda 903 break s karoserií Sodomka (1943)
- 11** Náčres podvozku Š 903, převzatý z dobového návodu k obsluze
- 12** Škoda 903 v provedení break se dvěma bočními a jedněmi zadními dveřmi



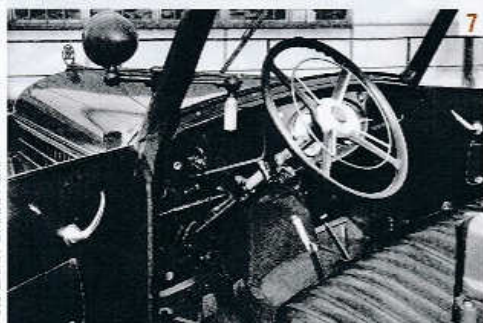
63-3059



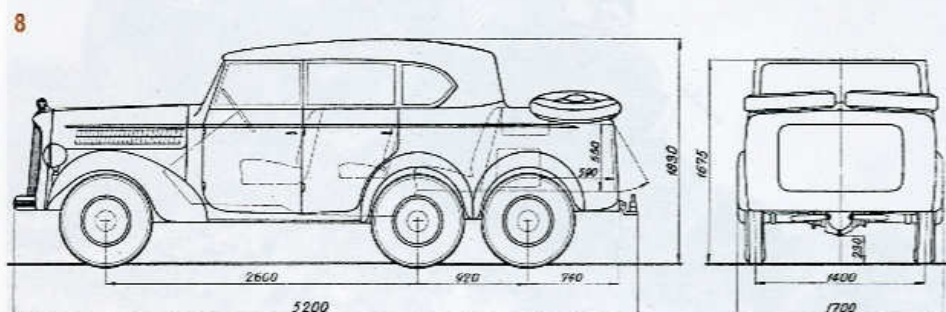
5



6



7

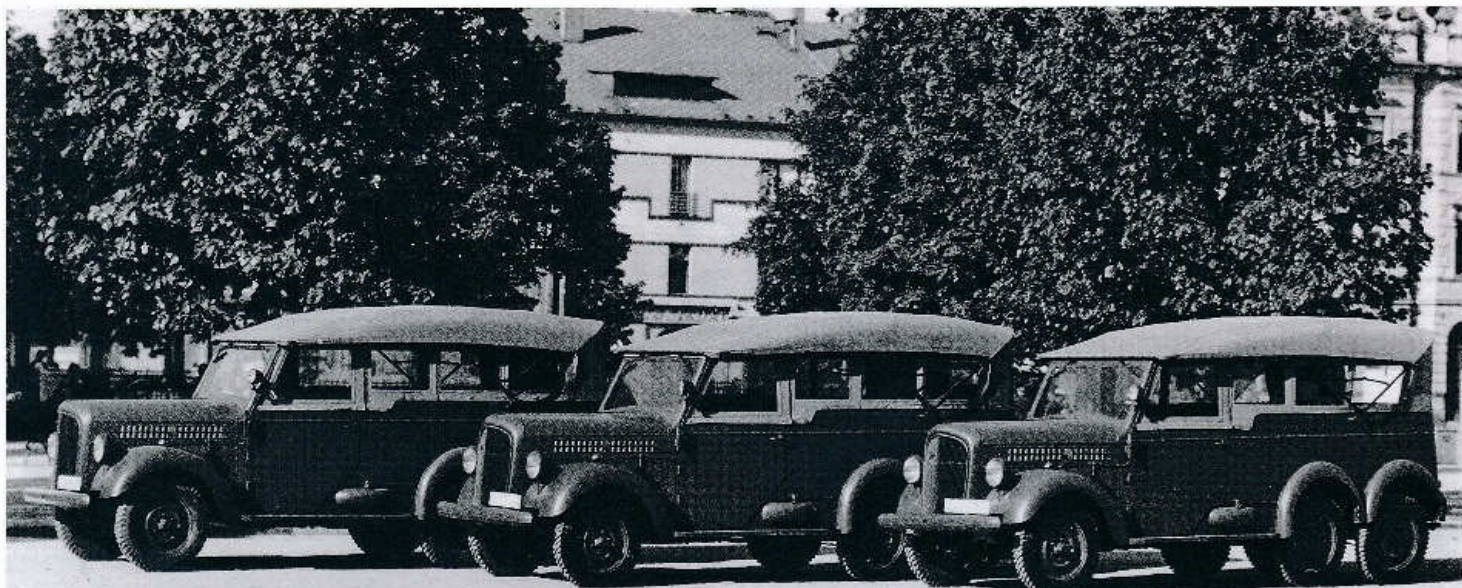


8



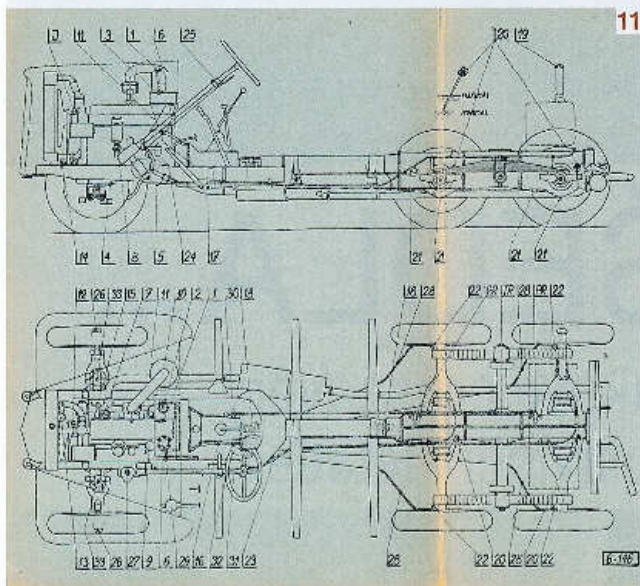
9

nosti téměř 2200 kg dopomáhal nový šestiválec SV o objemu 2914 cm³ a výkonu 63 k (46 kW). V roce 1938 vznikla, patrně opět u firmy Dezort, i druhá karosářská verze typu 903 s označením *limousina*. Měla uzavřenou nástavbu se dvěma bočními dveřmi, velkými bočními okny, oblou střechou a šikmou zádí, na níž byla připevněna dvojice náhradních kol. Uvnitř bylo místo pro šest osob. Přední samostatná sedadla byla zřejmě sklopná, ale i tak muselo být nastupování na sedadla druhé a třetí řady poněkud krkolomnou záležitostí. Uzavřená Škoda 903 byla dlouhá 5150 mm, na snímku z roku 1938 měla dokonce civilně vyhlížející nárazníky. Na fotografii pořízené v roce 1939 při zkouškách vojenských vozidel v Jugoslávii už se bez nárazníků obešla. V nabídkové brožůře z dubna 1939 je u typu 903 uváděn šestiválec OHV 3137 cm³ o výkonu 66 k (48,5 kW) při 2600 min⁻¹. Později vy-



10

Foto archiv Ing. Jana Černého



11 12

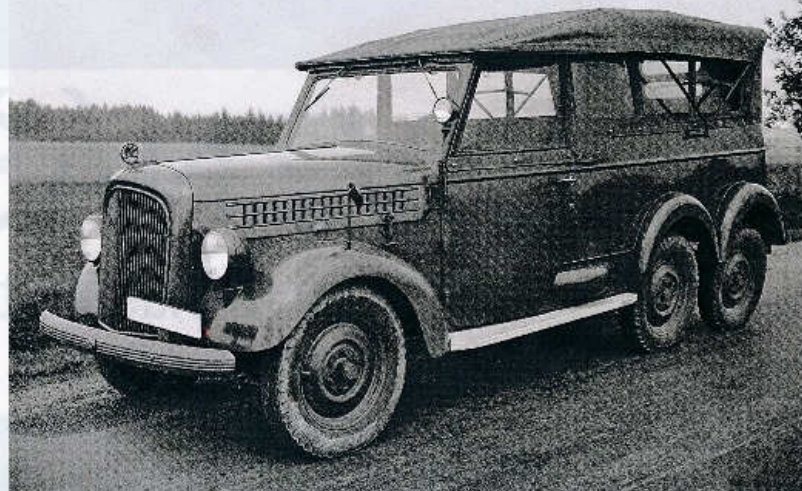


Foto archiv Škoda Auto

robce v uživatelské příručce sériového typu 903 uváděl výkon 75 k (55 kW) při 3200 min⁻¹. Oba prototypy Škoda 903 musely být na jaře 1940 odevzdány do kasáren útvaru SS na pražském Pohořelci, k projektu šestikolového automobilu se v Mladé Boleslavi vrátili až na podzim téhož roku.

Mezitím automobilka na jaře a v létě 1940 dodala do Jugoslávie 136 vojenských kabrioletů Popular 1100. Byly určeny pro jugoslávské útvary protiletcecké obrany vybavené kanony Škoda ráže 75 a 76,5 mm. Jako velitelské vozy je měly následovat třínápravové terénní faetony typu 903, z nichž první byly dokončeny v únoru 1941. Předání prvních devíti exemplářů bylo naplánováno na poslední březnový týden. Třínápravová Škoda 903 s pohonem 6x4 byla vybavena řadovým šestiválcem z typu Superb 3000 OHV o objemu 3137 cm³ a výkonu sníženém na 75 k (55 kW) ve prospěch příznivějšího průběhu točivého momentu. Šestiválec měl opět mazání se suchou klikovou skříní, výkonným čerpadlem a olejovou nádrží umístěnou na dělicí stěně motorového prostoru. Mazání motoru obstarávalo 9 litrů oleje, chladicí soustava měla objem zvětšený na 18 l. Čtyřstupňová převodovka byla v rozvodovkách zadních ná-

prav doplněna dvoustupňovými redukcemi, takže řidič mohl volit z celkem osmi převodových stupňů pro jízdu vpřed a dvou vzad. Sériový typ 903 měl rozvory náprav 2600 + 920 mm, rozchod 1400 mm, ve standardním šestimístním provedení byl dlouhý 5050 mm, široký 1700 mm a s nataženou střechou vysoký 1850 mm. Vyznačoval pohotovostní hmotnost kolem 2200 kg a užitečnou 700 kg, při plném zatížení mohl vléci přívěsy o hmotnosti do 1200 kg. Podle údajů výrobce dosahovala šestikolová Š903 největší rychlosti kolem 100 km/h, na pevném povrchu zvládala stoupání 45 % a průměrně spotřebovala 25 l benzínu na 100 km. V zádi karoserie vestavěná palivová nádrž o objemu 100 litrů jí tedy vystačila asi na 400 km jízdy. Od února do druhé poloviny dubna 1941 bylo vyrobeno celkem 42 podvozků typu 903, z nichž jen tři zůstaly bez karoserie. Dokončené vozy však už do Jugoslávie neodešly. Po mocenském převratu v Bělehradě a následném vpádu hitlerovských vojsk přestala Jugoslávie v někdejší podobě existovat.

V prosinci 1941 byly necelé čtyři desítky automobilů Š903 v barvě khaki se sedadly potaženými černou kůží postupně expedovány do Říše, odběratelem bylo vrchní velení německých branných sil (OKH). Tři vozy

typu 903 měly být po ose přepraveny do Krakova, dva však zůstaly porouchané stát už u Hronova. Vojenští řidiči omylem zaplnili při jízdě po silnici závěry diferenciálů, což mělo neblahé následky. Náročnou opravu automobilka uskutečnila na vlastní náklady. Až na jaře 1943 se dočkaly karoserií tři podvozky typu 903, které předtím po dva roky stály ve skladu. Koncem listopadu 1942 byly odeslány do Vysokého Mýta do karosárny Sodomka. Ta je postupně proměnila ve vojenské vozy break, s příčným sedadlem pro řidiče a spolujezdců a se dvěma podélnými lavicemi vzadu.

Break typu 903 měl jen velmi krátký zadní převis karoserie a celkovou délku 4800 mm. Byl široký 1780 mm a s nataženou střechou vysoký 2050 mm. Vzhledem k nové uspořádané zádi byla náhradní kola přemístěna do vodorovné polohy pod přední sedadlo, palivová nádrž na 100 l byla uprostřed vozu. Skládací střecha se nesklápěla dozadu, ale doprostřed vozu, nad nádrž. U Sodomky také omladili jeden z dříve zhotovených vozů Š903 s tovární karoserií, kterou nastříkali novým lakem. Čtveřice třínápravových automobilů odešla v červnu 1943 do Záhřebu, aby sloužila u chorvatských protiletceckých útvarů. Tím jejich produkce skončila. ■