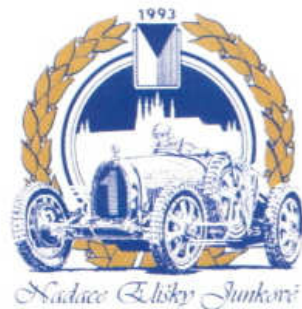
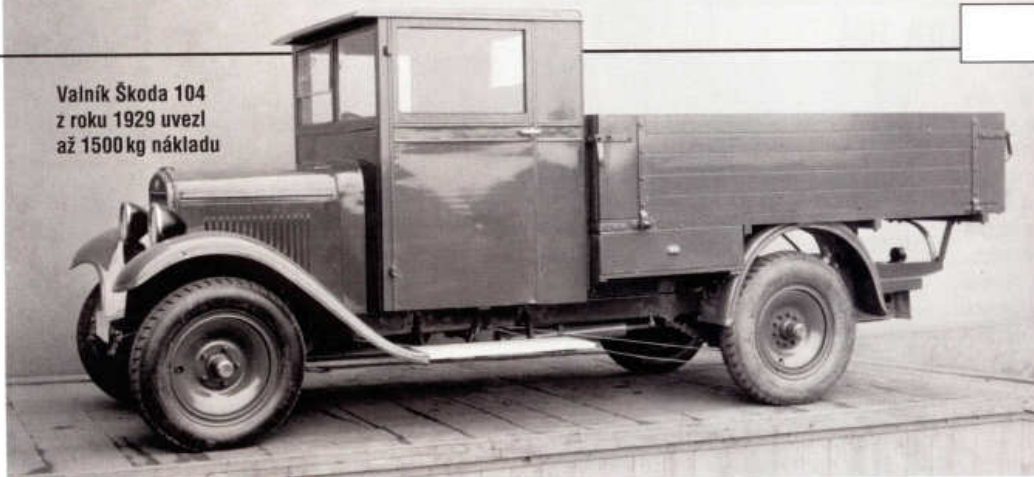


Valník Škoda 104 z roku 1929 uvezl až 1500 kg nákladu



▼ Reznický valník Škoda 104 s robustní korbou a plachtou (1933)

# DĚVČE PRO VŠECHNO

Škoda 104 jako autobus pro 12 cestujících (1930)



Foto Archiv Škoda Auto

RYCHLÝ  
DOPRAVNÍ  
VŮZ



ŠKODA  
104

PRO NÁKLADY 1250 až max. 1500 kg

JAN TUČEK

**M**ladoboleslavská automobilka představila lehký užitkový vůz Škoda 104 na podzim 1929 jako součást nového výrobního programu. Do vínku dostal motor SV 1661 cm<sup>3</sup> o výkonu 30 k (22 kW)/3000 min<sup>-1</sup>, který se montoval i do osobních vozů Škoda 430. Na solidně stavěný čtyřválec se šestkrát uloženým klikovým hřídelem a tlakovým mazáním navazovala vícelamelová spojka a čtyřstupňová převodovka. Elektrická instalace vozu už pracovala s napětím 12V. Základem podvozku klasické koncepce byl robustní rám se dvěma podélníky a pěti příč-

**Ve třicátých letech byla u nás nejrozšířenějším lehkým užitkovým vozem Škoda 104; sloužila v mnoha podobách...**



Skrinová Škoda 104 pro sodovkárny v Praze-Košičích (1933)

kami, jež se pozvolna kupředu zužoval. Obě nápravy byly tuhé, odpružené podélnými půlelptickými listovými pery, přičemž přední byla uložena šikmo k podélné ose vozu. *Dobré pérování přispívá k bezpečnému sezení vozu i na špatných silnicích a umožňuje dopravu křehkého zboží, zdůrazňoval dobový prospekt.* Poháněná zadní náprava *banjo* s mostem lisovaným vcelku z ocelového plechu byla vybavena kuželovým soukolím Gleason a diferenciálem.

Řízení se šroubem a maticí za zatáčkou samočinně vracelo přední kola a volant do přímého směru. Bubnové brzdy na všech kolech měly mechanické ovládání ocelovými lankami, parkovací brzda působila na zadní kola. Lisovaná kola nesla vpředu pneumatiky 6,00 – 18, vzadu 7,50 – 18. Vůz byl vybaven dvěma náhradními koly, předním a zadním. Palivová nádrž vzadu pod rámem měla objem 72 l a vystačila asi na 450 km jízdy. V základním valníkovém provedení byl vůz opatřen oplechovanou ložnou plochou dlouhou 2500 mm a širokou 1700 mm, se sklápnými dřevěnými bočnicemi vysokými 500 mm. Ložná plocha byla jen 885 mm nad vozovkou. Valník s rozvorem 3030 mm a rozchodem 1360 mm vpředu i vzadu byl dlouhý 4860 mm, přes zadní blatníky široký 1980 mm a po střechu kabiny vysoký 1980 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 1480 kg a uvezl 1250 až 1500 kg nákladu. Výrobce jej označoval jako *rychlý dopravní vůz*. Jezdil největší rychlostí 60 km/h, spotřeboval 14 až 15 litrů benzínu a 0,3 kg oleje na 100 kilometrů. Škoda 104 se vyráběla do roku 1937 a dočkala se řady karosářských verzí, k nimž patřily mj. autobusy pětimetrové délky pro 10



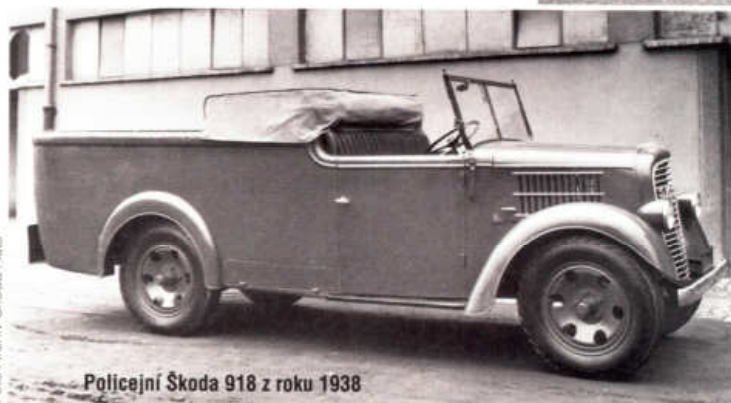


## ŠKODA 104

až 13 sedících cestujících. Některé měly uprostřed zvýšenou střechu a v uličce mohly přepravovat čtyři stojící pasažéry, zatímco deset ostatních sedělo na kůži čalouněných podélných lavicích. Na podvozku vznikaly i četné skříňové dodávky, ale také řeznické valníky s plachtou, montážní vozy a automobily se speciálními nástavbami, včetně hasičských. Na Balkán dodala automobilka i vozy s klecovou nástavbou pro odchyt a svoz toulavých psů, stejně jako se skříní vzadu opatřenou sklopnou plošinou, jež umožňovala vtáhnout dovnitř v pytli a s pomocí navijáku tělo uhynulého zvířete.



Škoda 918 dostala moderní zevnějšek (1937)



Policejní Škoda 918 z roku 1938



Sanitní Škoda 104 karosovaná firmou Šnýdr (1937)

Foto Archiv Škoda Auto

K nejdražším vozidlům na bázi Š 104 patřily sanitky. Některé z nich karosovala firma Uhlík v Praze-Strašnicích, další kolínská karosárna Šnýdr. Ta mimo jiné postavila dvouúžzkovou sanitní verzi, jež byla v říjnu 1937 vystavena na Pražském autosalonu. V únoru 1938 ji odkoupil Suverénní řád Maltézských rytířů, který ji pak věnoval pražské záchranné službě.

V roce 1937 byl představen modernizovaný vůz typu 918 s užitečnou hmotností 1500 kg, též značený jako Škoda 104/II. Měl moderně tvarovanou kapotu, zaoblené blatníky a kabínu, pod kapotu dostal větší čtyřválec SV 1802 cm<sup>3</sup> o výkonu 38 k (28 kW)/3200 min<sup>-1</sup>, převzatý z osobního vozu Favorit. Točivý moment přenášela suchá jednokotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka; motor už měl nucený oběh chladicí kapaliny. Vůz měl rozvor náprav prodloužený na 3175 mm a rozchod zadních kol rozšířený na 1370 mm. Ve standardním valníkovém provedení byl dlouhý 5250 mm, široký 1950 mm a po střechu kabiny vysoký 2010 mm. Korba valníku byla dlouhá 2750 mm a široká 1800 mm, ložná plocha byla ve výšce 1030 mm nad zemí. Obě nápravy byly opět tuhé, odpružené podélnými půleliptickými listovými pery, bubnové brzdy si zachovaly mechanické ovládání. Vůz jezdil na děrovaných kolech s pneumatikami 7,50 – 20 vpředu i vzadu a měl světlou výšku 250 mm. Vzadu uložená palivová



Škoda 918 s dvojkabinou pro pražské vodárny (1938)

**RYCHLÝ DOPRAVNÍ VŮZ ŠKODA 104**

**ČTYŘVÁLEC • BENZIN • NOSNOST 1500 kg**

nádrž pojala šedesát litrů benzínu. Podle údajů výrobce dosahoval největší rychlosti 65 km/h a na rovině spotřeboval kolem 18 l benzínu a 0,25 l oleje na 100 km. Na suché tvrdé cestě zvládal stoupání až 20%. Vedle valníku existoval i coby montážní vůz s krátkou korbou krytou plachtou a pětimístnou dvojkabinou a také jako otevřený policejní vůz s plátěnou

střechou, schopný přepravovat až dvanáct mužů zákona.

Polovina z více než pěti stovek vyrobených vozů Škoda 104 typu 918 byla určena pro československou armádu a upravena podle požadavků Ministerstva národní obrany. Místo akumulátorového zapalování Scintilla byl motor osazen pro polní podmínky vhodnějším magnetoelektrickým Vertex. Kromě hlavní palivové nádrže zvětšené na 65 litrů měl ještě přídavnou desetilitrovou; bočnice korby byly zvýšeny z 500 na 600 mm a dostaly ještě 250 mm vysoké nástavce, podél bočnic byly sklopné dřevěné lavice. Celková výška vozu s korbou krytou plachtou dosahovala 2650 mm. Užitečná hmotnost byla omezena na 1200 kilogramů a odpovídala dvanácti mužům s výstrojí a výzbrojí. ■