



ŠKODA 1200 a 1201



1993
Nadace Elišky Junkové

Sedan téměř k nepoznání: Škoda 1200 De Luxe vznikla v polovině 50. let v Kvasinách.

Sedan a jeho bratři (2)

JAN TUČEK

Automobily Škoda 1200 a 1201 neodmyslitelně patří k obrazu našich silnic 50. a 60. let minulého století. Kromě důvěrně známých tvarů sériových modelů však stojí za připomenutí i pozoruhodné, i když nepříliš úspěšné pokusy o jejich modernizaci.

V archivu závodu Škoda Auto v Kvasinách se dochovaly snímky několika zajímavě upravených vozů, u nichž by člověk na první pohled možná ani nehádal, že vznikly z populárního Sedanu. Údajně jich bylo celkem pět, pocházejí zřejmě z let 1955 a 1956 a navzájem se liší v řadě detailů. Zrodily se ve vývojové dílně kvasinské továrny patrně bez příkazu shora a jejich stylistické řešení bylo dílem zkušených karosářů, jimž při úpravách karoserie stačily náčrty křídou rovnou na plech. Všechny modernizované vozy nesly označení De Luxe podobně jako některé exportní verze Sedanu dodávané do západoevropských zemí, nakonec však zřejmě všechny zůstaly ve své domovině. První z těchto dnes už téměř zapomenutých automobilů měl na



Dvojené zadní svítlny a nově tvarované blatníky změnilы vzhled vozu.



Modernizovaný vůz Škoda 1201 v jednobarevném provedení z roku 1956.



Dvoubarevný prototyp s tryskáčem na kapotě a přídílí poněkud připomínající Spartak.

přídí nápis Škoda 1200 a byl přestavěn z původního provedení Sedanu s typovým označením 955. Vyznačoval se množstvím lišt a ozdobných prvků, záď zdobily dvě dvojice svítlen – nahore kruhová, pod nimi svisle umístěná kapkovitá. Součástí úprav bylo – stejně jako u ostatních prototypů – odstranění původních okapních žlábků ze zadních sloupků kabiny, změnilы se tvary kapot i blatníků. Bez většího zásahu zůstala prakticky jen střední část karoserie včetně dveří, střechy a dvoudílného čelního skla. Automobil, s nímž na řadě dobových snímků pózuje jeho hlavní tvůrce, mistr vývojové dílny Josef Bárta, měl však ještě jednu zvláštnost: otvírací díl střechy nad předními sedadly, jenž se odsouval vzad. Zajímavostí je i to, že osobitě tvarované ná- >>>

Josef Bárta předvádí otvírací střechu prototypu Škoda 1200 De Luxe.





Před továrnou v Kvasinách: sériové a modernizované vozy Škoda 1201.



V řadě lehkých užitkových vozů Škoda 1201 z Vrchlabí se objevil i pikap.



Kombi Škoda 1201 STW mělo na pravém boku dvoje dveře, na levém jen jednu u řidiče.



Sedan Škoda 1201 v klasickém provedení na obrázku z dobového prospektu.

razníky tohoto prototypu se v prakticky nezměněné podobě objevily v roce 1969 na sériových vozecích Škoda 100/110. Ostatní modernizované vozy už byly typu 980, tedy Š 1201, s výkonnějším motorem a inovovanou karoserií, u níž dveře končily nad prahy a nepřekrývaly podlahu. Tvarové změny byly poněkud decentnější a stylistické řešení přidě se do jisté míry blížilo nové řadě mladoboleslavských vozů Škoda 440 Spartak. Nově upravené blatníky a boky karoserie, většinou ve dvoubarevném provedení a s kruhovými znaky Škoda na předních dveřích, případně i na zadních blatnících, nápisy De Luxe a řada dalších prvků – včetně zvětšeného zadního okna – charakterizovaly tyto výrazně pozměněné vozy. Trešničkou na dortu byla v té době módní kovová plastika tryskového letadla, jež jim zdobila před. O důvěrném vztahu pracovníků kvasinské továrny k modernizovaným prototypům svědčí jejich dobové přezdívky. Např. žlutě zbarvený vůz dostal jméno Kanárek, šedomodrému prototypu říkali zasvěcení Nanuk a červenočerný vůz si svým poněkud frivolním vzezřením vysloužil označení Prostitutka. Jak a kde skončily nevíme, některé z nich údajně ještě řadu let jezdily na Rychnovsku. Vraťme se ale ještě k sériovým vozům Škoda 1201. Jejich čtyřválec 1221 cm³ měl nový spádový karburátor Jikov, změněné sací i výfukové potrubí a stupeň komprese zvýšený ze 6,6 na 7,0. Výsledkem byl výkon zvýšený o 28 % na 45 k (33 kW) a podle údajů výrobce inovovaný Sedan s pohotovostní hmotností necelých 1100 kg dosahoval největší rychlosti 115 km/h, z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za 20,4 s a při rychlosti 80 km/h spotřeboval kolem 9 l benzínu na 100 km. V běžném provozu se spotřeba pohybovala kolem desetilitrové hranice, takže by si Sedan zasloužil větší než pětacítilitrovou palivovou nádrž, navíc archaicky umístěnou v motorovém prostoru. Toho si byli v mateřské automobilce vědomi, v roce 1956 jezdil prototyp s nádrží v zádí, do sériové výroby se však toto řešení nedostalo stejně jako výrazné zvětšené zadní okno.

Automobily řady Škoda 1200 a 1201 se postupně a řadu let souběžně vyráběly v Mladé Boleslavi, v Kvasinách a ve Vrchlabí. Podle firemních statistik vzniklo v mladoboleslavské automobilce do roku 1955 necelých 16 tisíc vozů Sedan (přesněji 15 594), všechny v osobním provedení. Pobočný závod v Kvasinách začal na podzim 1952 s výrobou sanitek Škoda 1200 v jednolůžkovém i dvoulůžkovém provedení, v letech 1953 až 1958 však vyráběl i osobní vozy Sedan; zpočátku typ

Š 1200, od roku 1956 typ Š 1201. Celkem v Kvasinách spatřilo světlo světa přes 11 tisíc osobních automobilů této řady (přesně to mělo být 11 367 vozů), jež se k mateřskému závodu hlásily okrouhlým znakem v bílo-zlato-modrém provedení s nápisem AZ Kvasiny NP, Karoserie, Czechoslovakia, umístěným na výplni předních dveří. Celková produkce vozů Sedan s klasicky stříženou čtyřdveřovou karoserií se zaoblenou stupňovitou zádí se přiblížila hranici 27 tisíc (26 961) a tvořila 40 % veškeré výroby řady Š 1200/1201, jež těsně překročila 67 tisíc (67 071). Podle dostupných údajů bylo v Kvasinách v letech 1952 až 1955 vyrobeno 1945 sanitek Škoda 1200 a v roce 1955 také pět desítek pohřebních vozů. Počínaje rokem 1956 převzal výrobu sanitek Š 1201 závod ve Vrchlabí, odkud už od jara 1952 vyjížděly dodávky a vozy kombi STW této řady. Výroba všech tří karosářských provedení vozů Škoda 1201 pokračovala ve Vrchlabí až do roku 1961 a celkově dosáhla čísla 38 118, přičemž v letech 1959 až 1961 kulminovala produkcí kolem šesti tisíc automobilů ročně. Počátkem října 1961 se ve Vrchlabí začala rozbihat výroba modernizované řady vozů Škoda 1202, k té se ale vrátíme až v příštím čísle našeho časopisu. ■