

*Nadace Elišky Junkové*

V pořadí třetí prototyp vozu Škoda 1200 z roku 1950.

# Sedan a jeho bratři (1)

## ŠKODA 1200 a 1201

**JAN TUČEK**

Významné místo zaujímají v poválečné historii značky Škoda osobní a lehké užitkové automobily Š 1200 a Š 1201, vyráběné v letech 1952 až 1958. V mladoboleslavském archivu jsme o nich našli řadu zajímavých informací i vzácné dobové snímky.

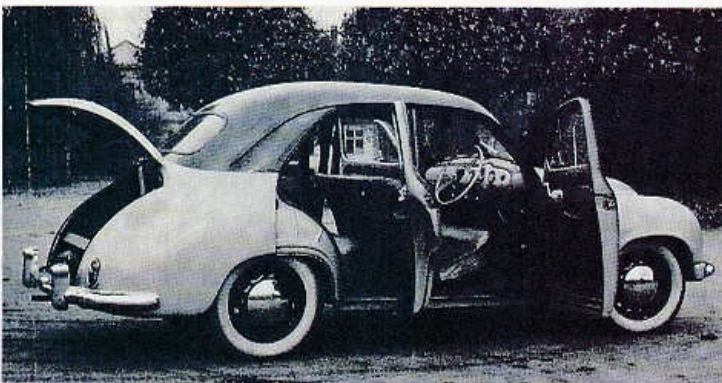
Po roce 1948 prožíval československý automobilový průmysl, stejně jako celá společnost, velké zemětřesení. Mladoboleslavská automobilka měla sice solidní výrobní program v podobě řady vozů Škoda 1101, resp. 1102 Tudor, navazujících na osvědčené předválečné konstrukce, potřebovala však nový a modernější výrobek. Jednak proto, aby mohla nadále prodávat do zahraničí, zejména na Západ, odkud přicházely tolik potřebné devizy, ale také proto, aby uhájila své postavení velkého výrobce osobních automobilů vlastní konstrukce. V atmosféře všeobecné nejistoty a obav z budoucnosti vykrytalizoval v roce 1949 projekt modelové řady Š 1200, jejímž základním kamenem byl prostorný čtyřdveřový osobní vůz střední třídy, jenž později dostal neoficiální, ale všeobecně známé a uznávané pojmenování Sedan.



První vůz Škoda 1200 s karoserií kombi STW ročníku 1950.

Z dobových dokumentů vyplývá, že v květnu 1949 byly schváleny definitivní tvary makety karoserie, počátkem září téhož roku už měl první prototyp najeto přes 30 tisíc km a existovaly i dva další podvozky. V pořadí druhý byl odeslán do vysokomýtské Karosy, kde na něj stavěli dvoudveřovou otevřenou karoserii, jež byla později dokončena v Kvasinách a zůstala unikátem, třetí podvozek s pravostranným řízením čekal v té době na dokončení čtyřdveřové uzavřené karoserie v exportním provedení. Projekt počítal i s dalšími variantami, jež se postupně rodily během roku 1950. Vedle dodávky s užitečnou hmotností 500 kg a vozu pro kombinovanou přepravu osob a nákladů s označením STW (Station Wagon) se objevil i terénní automobil se čtyřdveřovou krabicovitou karoserií se skládací plátěnou střechou a pohonem čtyř kol, k němuž se ještě vrátíme.

Ve zprávě z listopadu 1950 se zdůrazňuje blízká příbuznost nových automobilů řady Š 1200 s vozy staršího typu Š 1102 a možnost využití existujících výrobních zařízení. Byly to argumenty, jimiž se mladoboleslavský podnik bránil proti nucenému převzetí



Třetí prototyp s pravostranným řízením a kratším rozvorem.

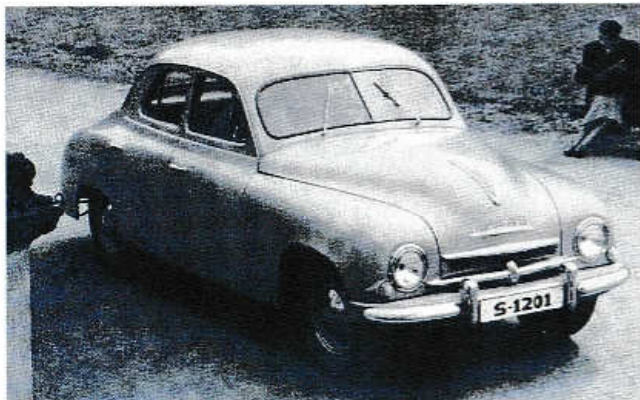
Elegán s plátěnou střechou se sériové výroby nedočkal.



Unikát: dvoudveřový kabriolet Š 1200 z roku 1950.



Sanitní Škoda 1200 se vyráběla od podzimu 1952.



Od roku 1955 měl modernizovaný Sedan označení Š 1201.



Sedan Š 1201 ročníku 1956 v neobvyklé exportní úpravě.

výroby kopřivnických automobilů T 600 Tatraplan s motorem v zádi a od nich odvozených užitkových verzí T 201 klasické koncepce se vzduchem chlazeným čtyřválcem vpředu. Sedan Š 1200 v původním provedení měl jen málo upravený podvozek typu Š 1102 s páteřovým rámem, tvořeným centrální rourou vpředu rozvílenou pro uchycení motoru, spojky a převodovky, a oběma dělenými nápravami s odpružením příčným listovým perem. Zatímco rozchod kol byl rozšířen o 50 mm vpředu a o 70 mm vzadu, rozvor náprav 2485 mm zůstal u prvních prototypů řady Š 1200 nezměněn.

Sedan z roku 1950 byl dlouhý 4250 mm, široký 1680 mm a vysoký 1500 mm, přičemž zpráva vývojového oddělení zdůrazňovala, že přední 1380 mm široké sedadlo poskytuje dostatek místa pro tři osoby. Řadící páka čtyřstupňové převodovky byla umístěna pod volantem, což poněkud usnadňovalo případnou jízdu ve třech na předním sedadle. Vzadu byla situace stísněnější: na délku bylo sice místa dost, na šířku však do sedadla citelně zasahovaly podběhy zadních kol. Sedan první generace poháněl kapalinou chlazený čtyřválec OHV převrtaný na 1221 cm<sup>3</sup>, který dával výkon 36 k (26,5 kW) a prototypu s pohotovostní hmotností kolem 900 kg uděloval největší rychlost 110 km/h. Během roku 1951, kdy už se měl podle původního harmonogramu sériově vyrábět, prošel nový vůz řadou změn, z nichž nejdůležitější bylo prodloužení rozvoru o 200 mm na 2685 mm. Sedan tak získal velkoryse dimenzovaný prostor i pro cestující vzadu, přičemž nárůst celkové délky na 4500 mm jeho propor-

cím jen prospěl. Nově tvarované zadní boční dveře už nekončily uprostřed výřezů blatníků a dozadu posunutá kola již svými podběhy nerušila pohodlí na zadním sedadle. Pohotovostní hmotnost osobního vozu vzrostla na 1040 kg, maximální rychlost se však nadále pohybovala nad hranicí 100 km/h. Sedan průměrně spotřeboval 8,5 až 10 l benzínu na 100 km, takže palivová nádrž o objemu 35 l umístěná na zadní stěně motorového prostoru nebyla nijak předimenzovaná.

Výroba osobních vozů Škoda 1200 se v Mladé Boleslavi začala rozbíhat na jaře 1952, v téže době však automobilka podle příkazů shora musela vyrábět i vozy T 600 Tatraplan, aby se v Kopřivnici uvolnila kapacita pro nákladní automobily určené pro armádu. Zatímco dodávky a kombi STW řady Š 1200 vznikaly ve Vrchlabí, produkce osobních modelů se počínaje rokem 1953 přesouvala do Kvasin, kde už od podzimu 1952 vyráběli sanitky tohoto typu. Na mladoboleslavskou linku se vozy Š 1200 vrátily v sezoně 1954, souběžně však pokračovala i jejich výroba v Kvasinách. V roce 1955 prošly automobily Škoda 1200 řadou úprav směřujících k lepšímu odhlučnění a utěsnění karoserie, utlumení vibrací pružným uložením zadní nápravy a nakonec se dočkaly modernizovaného motoru 1221 cm<sup>3</sup>, jehož výkon vzrostl na 45 k (33 kW). Když se zbavily i zastaralých mechanických směrovek a dostaly světelné přední ukazatele směru, změnilo se jejich obchodní označení na Škoda 1201, přičemž tovární typové označení poskočilo z 955 na 980. Navzdory četným více i méně zdařilým pokusům o tvarové změny zůstala nakonec karoserie v téměř původní podobě. K tomu se ale dostaneme podrobněji příště, nyní se ještě vraťme k projektu terénního vozu řady Š 1200, jehož snímky a výkresy figurují s razítkem *Tajné* v materiálu zpracovaném počátkem listopadu 1950. Mezi sedmi plánovanými variantami typu Š 1200 (sedan, kabriolet, dodávka, kombi STW, sanitka, pohotovostní a terénní vůz) byly dvě s hranatou čtyřdveřovou karoserií nápadně připomínající dřívější vůz Škoda 1101 P s přezdívkou Tudor bojový. Zatímco 4035 mm dlouhý pohotovostní vůz s pohonem zadních kol byl vlastně jen modernizací svého předchůdce, terénní vůz označovaný jako Škoda V 1200 (a interně jako typ 965) měl větší ambice. Při stejném rozvoru 2485 mm měl být kompaktnější, dlouhý jen 3580 mm, a navíc opatřený pohonem 4 x 4 a přídavnou převodovkou s redukcí. Podle projektu mělo být asi 80 % součástí podvozku terénního vozu shodných se základním typem, původní motor 1,2 l by v případě potřeby mohl být nahrazen v té době vyvíjeným čtyřválcem 1,5 l o výkonu 45 k (33 kW). Údajně měly vzniknout tři exempláře terénního typu 965, na dostupných snímcích je však jediný vůz, navíc se čtyřdveřovou karoserií, jejíž střední a zadní část odpovídá spíše typu 1101 P, než projektu 965.



To není Tudor bojový, ale Škoda V 1200 s pohonem 4 x 4.

Terénní vůz typu 965 dokázal zdotat i pořádná stoupání.

