

## ŠKODA 1202



*Nadace Elisky Junkové*

Prototyp vozu Škoda 1202 STW  
v úpravě De Luxe  
na snímku z roku 1959.

JAN TUČEK

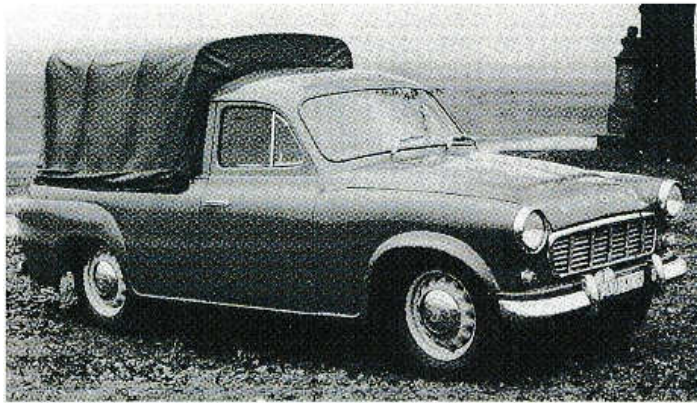
V říjnu 1961 se ve Vrchlabí začaly vyrábět automobily Škoda 1202, které konstrukcí i posláním navazovaly na vozy řady Škoda 1200 a 1201, o nichž jsme psali ve dvou předcházejících číslech. Z nabídky zmizel čtyřdveřový osobní vůz a základní provedení kombi Škoda 1202 STW (zkratka ze Station Wagon) si v lidové mluvě vysloužilo foneticky správné, i když ne zrovna zvukomalebné pojmenování Stejšň.

Původně se s tímhle automobilem vůbec nepočítalo, štafetu vozů Škoda 1200 a 1201 měly totiž převzít automobily s trambusovým uspořádáním kabiny, jejichž vývoj probíhal už od roku 1956. Reálný socialismus však rozhodl jinak a na vozy původně označované jako Škoda 1200 Trambus si zájemci museli počkat až do roku 1968, kdy se po mnoha letech a několika odkladech dostaly na výrobní linku pod označením Škoda 1203. Už o deset let dříve, po přerušení vývoje trambusových modelů v roce 1958, padlo rozhodnutí o urychlené modernizaci řady Škoda 1201 a přípravě sériové výroby Škoda 1202 s interním typovým označením 981. Nové automobily převzaly jen málo upravený podvozek dřívějšího typu s páteřovým rámem, rozvorem 2685 mm, rozchodem 1250 mm vpředu a 1320 mm vzadu, nezávisle zavěšenými šestnáctipalcovými koly a odpružením příčným listovým perem vpředu i vzadu. Brzdy byly nadále bubnové, řízení se šroubem a maticí. Vpředu uložený kapalinou chlazený čtyřválcový motor OHV dával z objemu 1221 cm<sup>3</sup> výkon 47 k (34,5 kW) a prostřednictvím čtyřstupňové převodovky s řídicí pákou pod volantem poháněl zadní kola.

Výraznější změny však zaznamenala karoserie, jež měla modernější tvary, nedělené čelní sklo a v provedení kombi i výrazně zvětšenou prosklenou plochu, včetně zaoblených okének v zadních sloupcích. Palivová nádrž s objemem lehce zvětšeným na 38 l se konečně přestěhovala do zadní části vozu, za pravé zadní kolo, dveře v zadní stěně se otvíraly směrem vzhůru, zatímco víko pod nimi umožňovalo samostatný přístup k náhradnímu kolu uloženému ve vodorovné poloze pod podlahou ložného prostoru. Karoserie uzavřených verzí (tedy i dodávky) měla asymetrické uspořádání: jedny dveře na levém boku a dvojce na pravém, přičemž u modelu STW byla posuvná skla v levém středním bočním okně i v okně druhých bočních dveří vpravo.

Škoda 1202 STW, kterou dobová terminologie popisovala jako osobní dodávkový automobil, byla homologována jako pětimístná, přičemž sklopením neděleného zadního sedadla vznikla za sedadly řidiče a spolujezdce ložná plocha dlouhá 1,8 m. Dodávková verze bez středních a zadních oken na bocích, ale s plechovou přepážkou za předními sedadly, nabízela nákladní prostor dlouhý 1,94 m. Oba vozy měly délku 4485 mm, šířku 1700 mm a výšku 1580 mm, pohotovostní hmotnost dosahovala u dodávky hodnoty 1080 kg a u modelu kombi rovných 1100 kg, užitková hmotnost byla 650 kg u dodávky a 600 kg u STW. Největší rychlost se pohybovala těsně nad hranicí 100 km/h, přičemž podle výrobce vůz spotřeboval 9,4 l benzínu při průměrné rychlosti 66 km/h. Podvozky pro vozy Škoda 1202 se vyráběly v Mladé Boleslavi, karoserie vznikaly v pobočném závodě ve Vrchlabí, kde také probíhala konečná montáž. Od zahájení výroby počátkem října do konce roku 1961 opustilo výrobní linku jen 452 dvanáctsetdvojek,

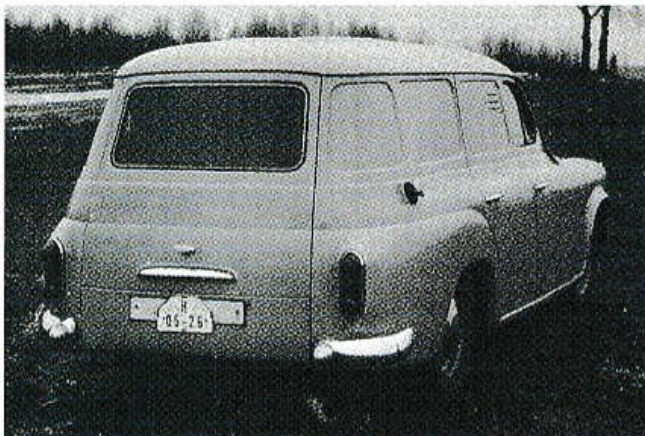
# Třetí v rodině



Pikap Škoda 1202  
ještě jako prototyp  
z roku 1961  
se starší maskou  
a nápisem na kapotě.

Zád sanitního vozu  
Škoda 1202  
s detailem  
uložení náhradního kola.

Prototyp dodávky  
Škoda 1202  
s nestandardními  
nárazníky  
a vyčnívajícím  
hrdlem nádrže.





Škoda 1202 STW  
na obrázku z dobového  
prospektu Motokovu (1962).



Dodávková Škoda 1202  
zobrazena v prospektu  
určeném  
do rozvojových  
zemí.



Pikap Škoda 1202  
měl užitečnou hmotnost  
710 kg a ložnou plochu  
dlouhou 1,94 m.

především 333 vozů STW. V roce 1962 už se produkce vyhoupla na 6870 kusů, včetně rekordního počtu 3510 kombi STW ve standardním provedení a 2360 modelů STW De Luxe s bohatší výbavou. Počátkem roku 1963 prošla Škoda 1202 první modernizací, i základní provedení kombi dostalo látkové potahy sedadel místo dřívějších koženkových a čalouněnou horní část přístrojové desky, model STW De Luxe měl ložnou plochu krytou kobercem, čalounění boků karoserie i v zavazadlovém prostoru a podběhy zadních kol polepené koženkou. Navenek se modernizované vozy Škoda 1202 ročníku 1963 poznaly podle menšího chromovaného nápisu Škoda na kapotě a zjednodušené masky s pouze vodorovnými lištami, ale i díky absenci dříve montovaných svislých členů na předních náraznících. Novinkou sezony 1963 byl i pikap řady Škoda 1202 s otevřenou ložnou plochou dlouhou 1,94 m. Prostor za dvoumístnou budkou mohl být kryt plachtou – v tom případě byl pikap vysoký 1,78 m a pod plachtou nabízel vnitřní výšku 1,08 m, zatímco u dodávky a kombi měla vnitřní výška mezi podlahou a stropem nákladního prostoru hodnotu 0,93 m. Z celkového počtu 6905 automobilů Škoda 1202 vyrobených v roce 1963 tvořilo 289 pikapů jen velmi malou část a také v následujících letech se jejich produkce pohybovala jen kolem tří stovek ročně.

V roce 1964 se začala vyrábět nová sanitka Škoda 1202 s pohotovostní hmotností 1160 kg a užitečnou hmotností 370 kg. Ta mohla v zadním přepážkou odděleném prostoru přepravovat jednoho ležícího pacienta a jednu až dvě další sedící osoby, vpředu bylo místo pro řidiče a zdravotníka. Pro sanitku vyvinuli v Mladé Boleslavi specifické odpružení zadních kol, jež mělo zlepšit pohodlí přepravovaných osob, ale i jízdní vlastnosti vozu. Zadní příčné listové pero mělo u sanitky menší tuhost, než u ostatních verzí dvanáctsetdvojk, bylo však doplněno dvojicí téměř vodorovně uložených vinutých pružin, takže zadní náprava lépe reagovala na nerovnosti vozovky a omezilo se i naklání vozu v rychle projížděných zatáčkách. Počínaje rokem 1965 paletu vozů Škoda 1202 doplnily pohřební automobily,

jejichž zvláštností bylo výrazně tvarované okno zadních dveří, jež kvůli nedostatku vnitřního prostoru kopírovalo tvar zadní části rakve. Pohřební dvanáctsetdvojk tvořily jen nepatrnou část produkce – za čtyři roky jich vzniklo pouhých 237.

Údaje o počtech vyrobených vozů Škoda 1202 nejsou docela jednoznačné. Od roku 1964 se totiž do Turecka dodávaly pikapy v rozloženém stavu, později to však byly už jen podvozky, které si turecká firma sama karosovala. Celkem v letech 1964 až 1970 putovalo do Turecka téměř 10 tisíc rozložených pikapů a podvozků, jejichž přesný poměr se nám nepodařilo zjistit. Souběžně s kompletními vozy se ve Vrchlábí vyráběly i náhradní karoserie, jež se mnohdy montovaly na starší podvozky řady Škoda 1200 a 1201 náhradou za havarované nebo zkorodované původní karoserie. Údajně mělo vzniknout přes 15 tisíc náhradních karoserií řady Škoda 1202, z nichž mnohé daly vzniknout dvanáctsetdvójám nefigurujícím v továrních statistikách. Pokud zůstaneme u čísel zpracovaných ve Vrchlábí, pak bylo do roku 1968 vyrobeno 7850 dodávek a 1899 pikapů, kombi STW se standardní výbavou vzniklo do roku 1971 celkem 13 682 a modelů Škoda 1202 STW De Luxe 11 684 kusů, přičemž jejich sériová výroba skončila v roce 1970, jednotlivé kusy se však ve statistice objevují až do roku 1973. Sanitek této řady bylo celkem 12 217, pět posledních je zapsáno v roce 1970, nejvyšší počet 3603 v sezóně 1966. Celkem tak z Vrchlábí vyjelo přes 50 tisíc kompletních automobilů Škoda 1202, z nichž polovinu tvořily modely kombi STW, ať už se standardní výbavou, nebo v provedení De Luxe. Absolutního rekordu 8045 kusů dosáhla výroba vozů Škoda 1202 v roce 1967, včetně 2100 rozložených pikapů pro Turecko, skutečně nejvyššího počtu kompletních automobilů tohoto typu však bylo dosaženo v roce 1965, kdy ze 7556 vyrobených vozů byly jen čtyři stovky montážních kolekcí pro zemi půlměsíce.

V tuzemsku byla naprostá většina dvanáctsetdvojek přidělována podnikům, družstvům a různým institucím, kombi Škoda 1202 STW se však v omezeném počtu objevovalo i v prodejnách Mototechny. Např. v roce 1963 stálo 44 tisíc Kč, tedy přesně tolik jako otevřená Škoda Felicia Super s plátěnou střechou. V sezóně 1966 Mototechna prodávala kombi Škoda 1202 STW De Luxe za 45 700 Kč, přičemž pro soukromé zájemce bylo tehdy určeno 1600 automobilů. ■



Škoda 1202 STW  
na dobovém snímku  
z roku 1964.

Přístrojová deska STW  
s trojicí kruhových  
přístrojů  
a rozhlasovým  
přijímačem Tesla.



Stejně ve velmi dobrém  
stavu na snímku  
z poloviny 70. let.

