



Nadace Elišky Štorkové

JAN TUČEK

- 1 Limuzína Škoda Favorit první série na snímku z podzimu 1936
- 2 Favorit spolu s dámou elegantně oděnou podle módy roku 1936
- 3 Sedan Favorit ročníku 1937 s novými paprskovými koly

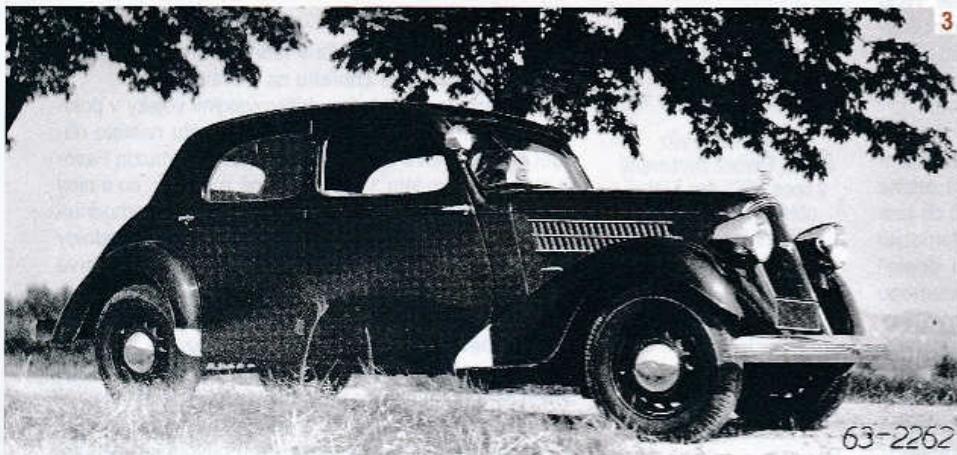
PRVNÍ TOHO JMÉNA

Na podzim 1936 debutovala Škoda Favorit, prostorný vůz střední třídy s úkolem vyplnit mezeru mezi typy Rapid a Superb...



2

Favorit s páteřovým rámem byl nástupcem klasicky stavěného typu 430D, z něhož převzal kapalinou chlazený čtyřválec SV 1802cm³ (ø 75 x 102 mm). Tento motor prošel řadou úprav, dostal pružné uložení a dával výkon 38k (28kW) při 3500min⁻¹. Navazovala na něj jednokotoučová suchá spojka a čtyřstupňová převodovka. Palivová nádrž o objemu 50 litrů byla vpředu pod kapotou, dopravu paliva ke karburátoru zajišťovalo mechanické čerpadlo poháněné vačkovým hřídelem. Páteřový rám s centrální trubkou kruhového průřezu byl s úpravami převzat z vozu Škoda Rapid, stejně jako zavěšení předních kol s příčným listovým perem. Zadní náprava s rozvodovkou, výkyvnými polonápravami a dvěma za sebou umístěnými příčnými listovýmipery pocházela z typu 637, měla jen mírně zúžený rozchod kol. Favorit dostal bubnové brzdy s kapalinovým ovládním, řízení se šroubem a maticí odvozené z Rapidu a ocelová kola obutá do pneumatik rozměrů 6,00 x 16. Kompletní podvozek s rozvorem náprav 3050mm, rozchodem kol 1250mm vpředu a 1310mm vzadu a světlou výškou 180mm vykazoval hmotnost 770 kilogramů.



3

Nový automobil byl dlouhý 4800mm, široký 1620mm a vysoký 1650mm; v šestimístním provedení měl tři řady sedadel, vpředu nedělené sedadlo, dvě samostatná sklopná sedadla v prostřední řadě a dvomístné sedadlo mezi zadními podběhy. V zádi ►►►

63-2262

► ŠKODA FAVORIT (1936–1941)

se nacházel zavazadlový prostor zvenku přístupný nahoru vyklápěcím víkem, náhradní kolo bylo připevněno zvenku na zadní stěně. Uzavřená karoserie měla hmotnost 590 kg, celý automobil Škoda Favorit vážil 1360 kilogramů. Podle dobové dokumentace byla hmotnost plně zatíženého vozu stanovena na 1850 kg, z čehož 490 kg připadalo na užitečnou hmotnost, tedy posádku, její zavazadla a zásobu paliva v nádrži. Favorit dosahoval největší rychlosti 95 km/h a při průměrné rychlosti 60 km/h spotřeboval 14 až 15 litrů lihobenzinové směsi na 100 kilometrů jízdy. První dva podvozky Favorit byly smontovány počátkem srpna 1935 a posloužily ke stavbě prototypů, jejichž jízdní zkoušky probíhaly do léta 1936. V říjnu 1936 už byly na Pražském autosalonu vystaveny Favority z první dvacetikusové série, vyráběné od září 1936. Byly to sedan v šedé metalíze a tmavomodrá šestimístní limuzína s koženým čalouněním.

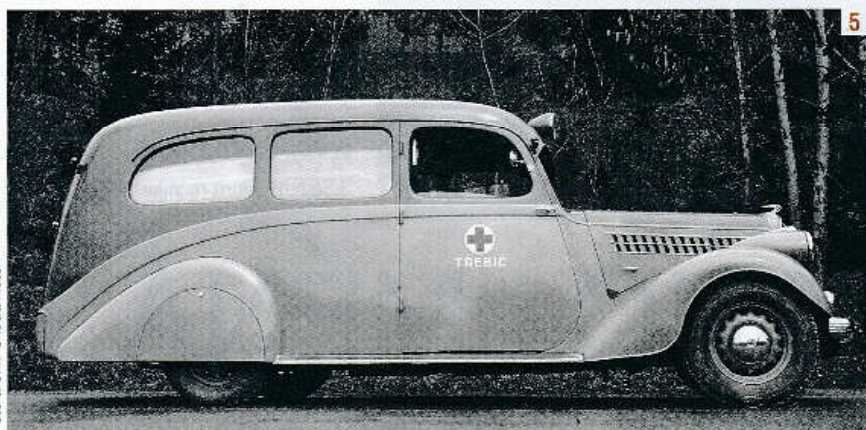
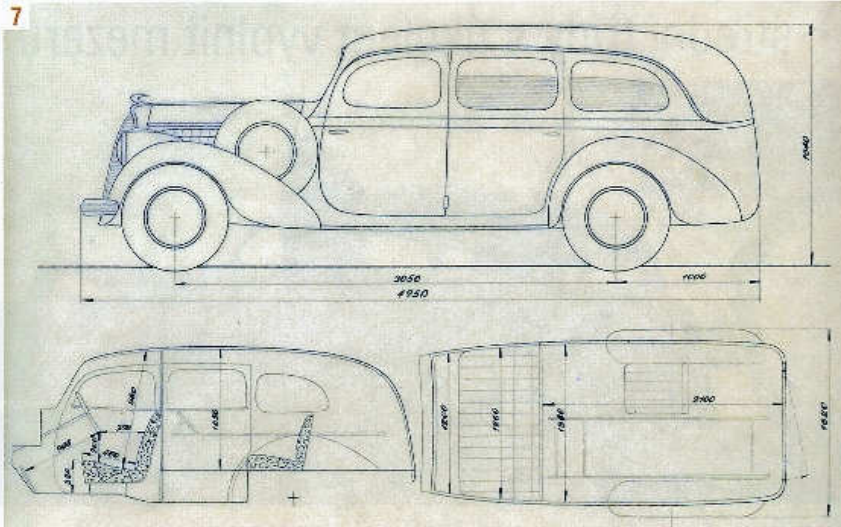


Foto archiv Škoda Auto

V první sérii Favorit bylo od září 1936 do února 1937 vyrobeno patnáct limuzín, čtyři sedany a jeden podvozek. Ve dvou následujících sériích, vyráběných od června 1937 do května 1938, vzniklo celkem 100 automobilů Favorit, z toho 71 limuzín, 20 sedanů a devět podvozků. Favorit i Superb zaznamenaly v roce 1937 rekordní počet vyrobených vozů, přesněji 81 a 177 exemplářů. Větší a luxusnější šestiválec tedy více než dvojnásobně překonal kompaktnější a skromnější čtyřválec. Stejně tomu bylo i v roce 1938, kdy produkce automobilů Favorit a Superb dosáhla 51 a 109 kusů. V říjnu 1937 byly na Pražském autosalonu představeny vozy Škoda Favorit s modernizovanou karosérií. Příď měla novou masku a světlomety lehce zapuštěné do blatníků, na zádi se objevilo výrazně zaoblené víko zavazadlového prostoru. Náhradní kolo bylo nyní uvnitř karoserie, ve vodorovné poloze pod podlahou zavazadlového prostoru. Délka karoserie mírně vzrostla na 4900 mm. V sériové výrobě se toto provedení postupně prosazovalo během zimy 1937 – 1938. V létě 1938 vyjely dva zkušební vozy Favorit, vybavené novým čtyřválcem 2091 cm³ (ø 80 x 104 mm) s rozvodem OHV. Sériová výroba tohoto typu byla plánována na rok 1939, nakonec se však začala rozbíhat až na jaře 1940. V srpnu 1938 šla do výroby čtvrtá série vozů Favorit, ještě se *spodovým* čtyřválcem 1802 cm³, ale vzhledem k vývoji událostí ve středoevropském prostoru prošla mnoha peripetemiemi a její montáž se protáhla až do jara 1940. Původně měly většinu z padesáti automobilů tvořit limuzíny, které podle zájmu zákazníků doplnil menší počet sedanů a několik podvozků k externímu karosování. Jedno chassis čtvrté série odešlo počátkem září 1938 k firmě Karosa do Prahy-Holešovic, kde na ně postavili sanitní vůz pro záchranou stanici v Třebíči. Sanitka dohotovená před Vánocemi byla uživateli předána počátkem ledna 1939. Byla to už čtvrtá sanitka na podvozku Favorit. První v říjnu 1937



4 Sedan Favorit s nově tvarovanou příďí na snímku z podzimu 1937

5, 6 Sanitní vůz Škoda Favorit zhotovený v roce 1938 pro Třebíč oblékla firma Karosa v Praze-Holešovicích

7 Výkres jednodůžkové sanitky Favorit z ledna válečného roku 1940

putovala do Aše, dvě další v lednu a březnu 1938 do Hradce Králové a do Zábřehu na Moravě.

Po okupaci Čech a Moravy hitlerovskými vojsky v polovině března 1939 a vytvoření protektorátu nastalo období nejistoty. Dvě desítky zbrusu nových limuzín Favorit stály koncem léta 1939 v továrně a čekaly, co s nimi bude, montáž dalších byla pozastavena. Rozhodnutí padlo až na jaře 1940, kdy německé úřady objednaly dvacet sanitních automobilů Favorit. Sanitky v barvě khaki s koženým čalouněním byly zhotoveny během května 1940 a koncem téhož měsíce odeslány do Německa. Devět z nich vzniklo na podvozcích, jež byly dříve karosovány do podoby limuzín. Původní karoserie z nich byly sejmuty a uloženy do skladu. Z padesáti vozů Favorit čtvrté série nakonec bylo jen šestnáct limuzín. V červnu 1940, se zpožděním proti původním plánům,

Foto archiv Škoda Auto



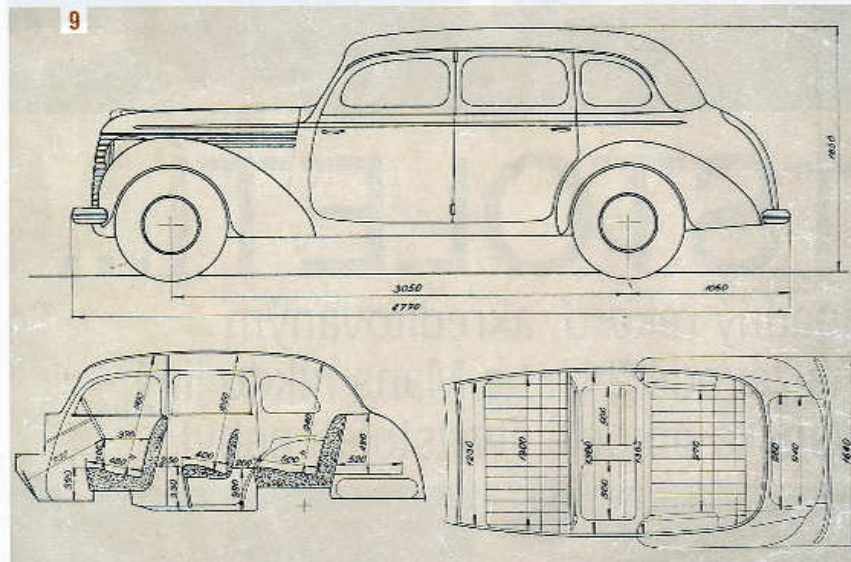
8

8 Limuzína Favorit připravená pro Pražský autosalon 1937

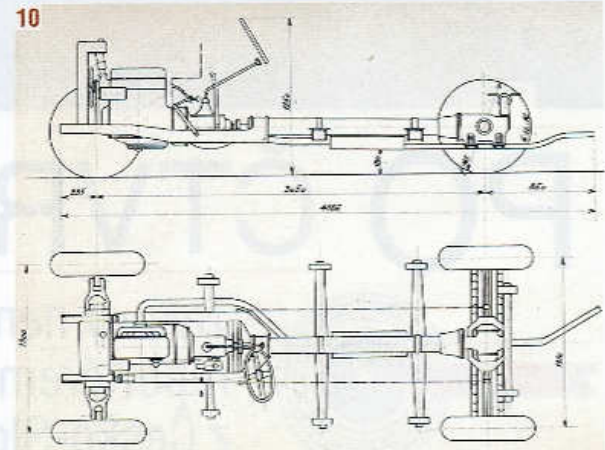
9 Výkres šestimístné limuzíny Favorit OHV, zhotovený v září 1939

10 Kresba podvozku Favorit se čtyřválcovým motorem OHV 2,1 litru

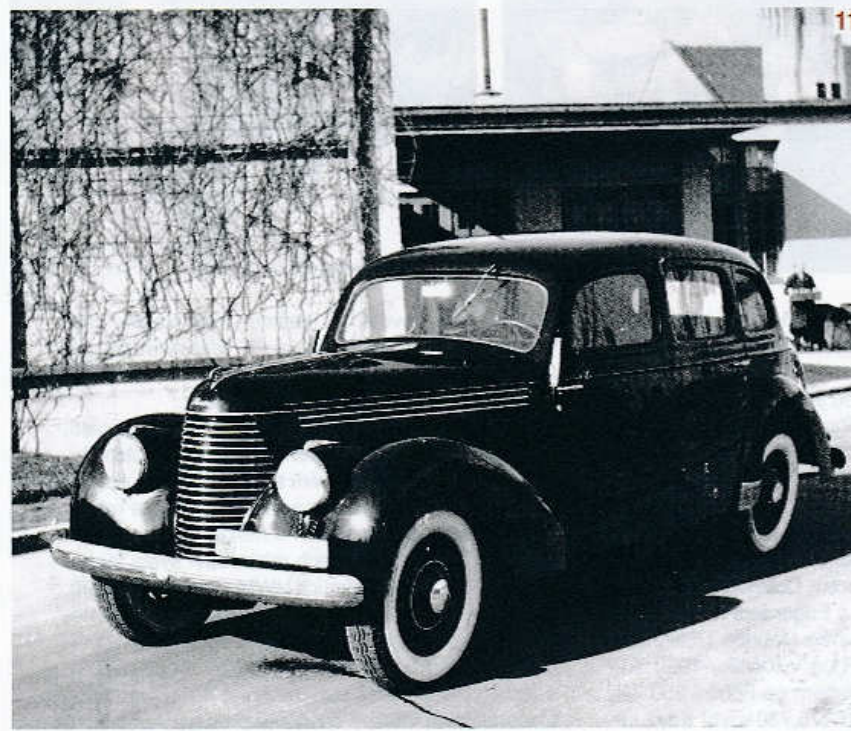
11 Šestimístná limuzína Favorit OHV v provedení z období 1940–1941



9



10



11

byla zahájena montáž páté série automobilů Škoda Favorit, označovaných také jako Škoda 2000. Tyto vozy byly vybaveny novým čtyřválcem OHV, který z objemu 2091 cm³ dával výkon 55 k (40,5 kW) při 3500 min⁻¹, spojeným s nově upravenou čtyřstupňovou převodovkou, rozvodovka dostala delší stálý převod a největší rychlost vozu vzrostla nad 100 km/h. Automobil převzal podvozek s páteřovým rámem a rozvorem náprav 3050 mm, rozchod kol byl lehce rozšířen na 1300 mm vpředu a na 1320 mm vzadu. Kola nesla pneumatiky 6,50 x 16. Limuzína se šesti bočními okny byla dlouhá 4770 mm, široká 1640 mm a vysoká 1650 mm, její hmotnost zůstala těsně pod hranicí 1500 kg. Zpočátku bylo smontováno jen několik limuzín páté série, které zdědily karoserie dříve sejmuté z podvozků čtvrté série, jež posloužily ke stavbě sanitek. V létě 1940 následovalo jedenáct sanitních vozů Favorit 2000, z nichž jen jeden zůstal v protektorátu, a to v Jičíně. Deset sanitek bylo odesláno do Německa. Koncem listopadu 1940 bylo rozhodnuto o dokončení páté série typu Favorit, vozy byly postupně expedovány na jaře a v létě roku 1941. Poslední z osmatiseti limuzín této série, dohotovená v září 1941, byla dodána německé pořádkové policii v Praze. K její stavbě použili starší karoserie pocházející z léta 1937. Deset limuzín Favorit s motorem OHV odešlo do polského Krakova, tedy do Krakau v tehdejším Generálním gouvěrnementu vytvořeném Hitlerem na části dobytého polského území, kde jezdily jako služební vozy místních úřadů. Celkový počet automobilů Škoda Favorit poháněných motorem OHV nepřekročil 52 kusů, včetně dvou prototypů z léta 1938.