



◀ Kupé Škoda Popular Special Sport na trati Rakouské alpské jízdy v červnu 1934

S OBLOU PŘÍDÍ



▲ Splývavou záď dvoumístného kupé Special Sport zdobila svištlá ploutvička

◀ Tento reklamní snímek z jara 1935 otiskla řada časopisů, i dámských

▼ Kupé Special Sport ročníku 1935, výjimečně opatřené předním nárazníkem

V polovině třicátých let vznikly tři desítky aerodynamických vozů Škoda Popular, a to dvoumístná kupé Special Sport a čtyřmístné typy Tudor Special...



Foto archiv Škoda Auto

JAN TUČEK

Výroba 200 automobilů Škoda Popular druhé série s litrovým motorem SV probíhala od dubna do června 1934. Pět podvozků této série posloužilo na přelomu května a června 1934 ke stavbě dvoumístných aerodynamických kupé Special Sport. Tyto vozy měly zaoblenou před,

z níž vystupovaly jen světlometry, hladké boky karoserie s integrovanými blatníky a splývavou záď s oválným okénkem a okrouhlým víkem, pod nímž se skrývala dvojice náhradních kol. Záď zdobila tehdy módní svištlá ploutvička. Kupé s rozvorem náprav 2430 mm a rozchodem kol vpředu/vzadu 1050/1100 mm bylo dlouhé 3770 mm, široké 1360 mm a vysoké jen 1340 mm, tedy

o 160 mm nižší než sériový vůz. Jednotlivé exempláře se lišily uspořádáním větracích otvorů v předních blatnicích a jejich olišťováním. Čelní okno bylo nedělené, dveře zavěšené vzadu; za nimi se nacházely větrací klapky. Pohon obstarával zážehový čtyřválec SV 995 cm³, většinou s lehce zvýšeným stupněm komprese a výkonem kolem 26 k (19 kW). Třístupňová převodovka byla uložena vzadu u rozvodovky opatřené diferencíalem, brzdy dostaly kapalínové ovládání a kupé uhánělo rychlostí přes 100 km/h.

Dvě kupé Škoda Popular Special Sport v polovině června 1934 absolvovala Rakouskou alpskou jízdu, jejíž 1872 kilometrů dlouhá trať zpestřená stoupáními do výšek kolem 1800 metrů a strmými sjezdy vedla z Vídně přes Salcburk, Innsbruck a Štýrský Hradec zpět do metropole. Řídili je Ing. Vladimír Jahn, přednosta zkušebního oddělení a přípravy prototypů, a Ing. František Mařík, brněnský zástupce značky Škoda. Oba dojeli do cíle bez trestných bodů a získali zlatou plaketu. Se třetím kupé Special Sport se závodnice Nina Štanclová vydala v září a říjnu 1934 do



ŠKODA POPULAR SPECIAL

Velké Británie a Francie, přičemž v Paříži pobývala v době konání autosalonu.

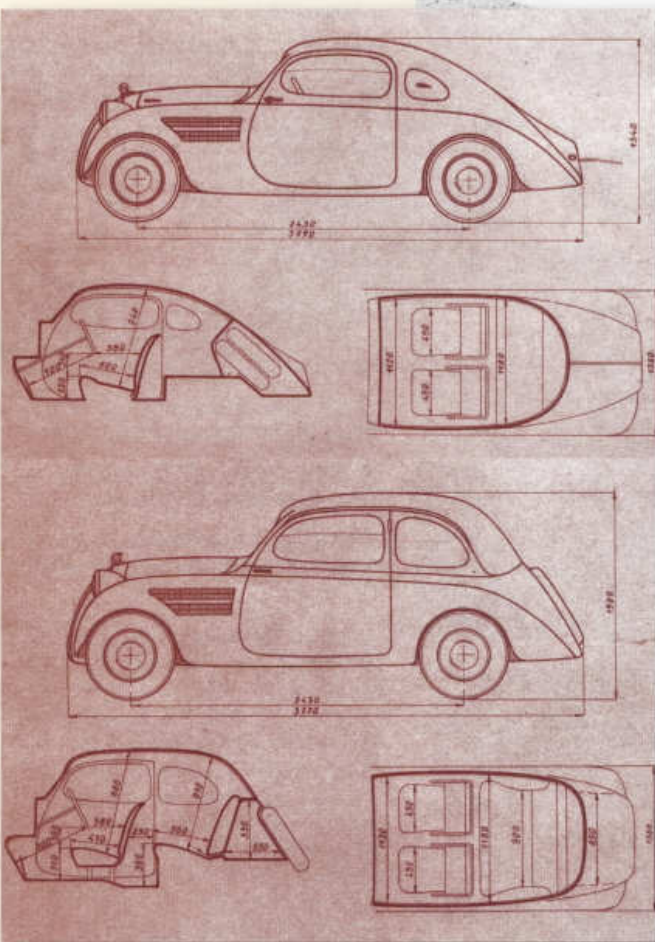
Větší publicity se aerodynamické vozy dočkaly v sezoně 1935. Automobilka jich využila k propagaci Popularů druhé generace, navíc se vedle kupé Special Sport objevil i podobně tvarovaný čtyřmístný Tudor Special. Vozy s aerodynamickými karoseriemi se počítaly jen

Foto archiv Škoda Auto



▼ Výkres aerodynamického kupé Special Sport z počátku dubna 1935

Černé kupé Special Sport na soutěži elegance v Piešťanech v červnu 1936



Čtyřmístný Tudor Special měl náhradní kolo připevněné zvenku na zádi



▲ Vnější a vnitřní rozměry čtyřmístného vozu Tudor Special ročníku 1935

První Popular Tudor Special na snímku pořízeném v zimě 1934 – 1935 ►

na jednotlivé kusy, po prvních pěti kupé z roku 1934 následovalo v sezoně 1935 dalších sedm exemplářů a v roce 1936 posledních pět. Celkový počet kupé Special Sport tak nepřekročil sedmnáct kusů, z nichž jeden byl vzápětí přestavěn na roadster. Až na jedno zůstala všechna kupé v Československu, výjimkou byl vůz expedovaný v dubnu 1935 do Španělska.

První aerodynamický Popular Tudor Special se čtyřmístnou karosérií byl dokončen v polovině listopadu 1934, další pak koncem února 1935. V roce 1935 následovaly

jen tři další vozy v tomto provedení, z nichž nejmladší se v prosinci 1935 výměnou karoserie stal dvoumístným kupé. Posledních šest automobilů Tudor Special, zhotovených v roce 1936, zvýšilo celkovou produkci tohoto zvláštního modelu na jedenáct exemplářů. Podle dobových záznamů si všechny vozy Tudor Special pořídili tuzemští zákazníci.

Tudor Special měl zaoblenou před téměř identickou s kupé, stejně jako blatníky včleněné do pontonu karoserie. Zachoval si však charakter čtyřmístného vozu, výšku

1500 mm a za dveřmi měl boční okénka. Tvar střechy a zádě karoserie se blížil sériovému automobilu, s výjimkou integrovaných zadních blatníků. Náhradní kolo bylo připevněné zvenku na zádi a za příplatek mohlo dostat plechový kryt. Zavazadlový prostor byl přístupný jen z vnitřku vozu a velikostí odpovídal standardnímu modelu. Po mechanické stránce se Tudor Special od kupé Special Sport nelišil, včetně brzd s kapalinovým ovládním a lehce vyladěného čtyřválcového SV 995 cm³, spojeného se vzadu umístěnou třístupňovou převodovkou. ■