



Dvoubarevná Škoda 445 na reklamním snímku (1957)

ŠKODA 440, 445 (2)



V roce 1956 vznikl prototyp roadsteru Škoda 440



Sourozenci



Titulní list katalogu Š 440, 445 a 450 (1958)



Prototyp roadsteru dostal stejnou zád' jako sériový typ Š 440



Foto Archiv Škoda Auto

Dvumístný roadster měl za sedadly prostor pro menší zavazadla

JAN TUČEK

Škoda 440 alias Spartak se v sezoně 1956 objevila ve dvou atraktivních verzích, a to jako otevřený vůz přestavěný ze sériového modelu a sportovní roadster s laminátovou karosérií. Zatímco první se stal předobrazem typů Škoda 450 a Felicia, druhý zůstal solitérem.

V říjnu 1955 navštívila skupina odborníků z ministerstva automobilového průmyslu a AZNP Mladá Boleslav autosalon v Londýně. Zaujaly je především sportovní roadstery značek MG, Triumph a Austin Healey,

keré v té době tvořily významnou část britské automobilové produkce a především exportu. Následná návštěva továrny Austin v Longbridge u Birminghamu, kde se seznámili s výrobou motorů a sportovních vozů Austin Healey, je utvrdila v přesvědčení, že něco podobného by bylo možné i u nás. Samozřejmě na bázi Škody 440, jejíž sériová výroba se v té době začínala rozbíhat. Vývojáři v Mladé Boleslavi dostali za úkol připravit výkonnější verzi čtyřválcové 1089 cm³, zatímco v pobočném závodě v Kvasinách začali pracovat na otevřené karosérii bezprostředně odvozené ze sériového vozu Š 440. Veřejnosti se prototyp roadsteru

představil na II. Výstavě československého strojírenství v září 1956 v Brně. Otevřený vůz pastelově zelené barvy dostal nově tvarovanou lichoběžníkovou masku vyplněnou mřížkou, v ozdobných šipkách na předních blatnicích měl stejně jako Spartak nápis Š 440. Výrazným prvkem bylo panoramatické čelní sklo v robustním chromovaném rámu, okna ve dveřích byla bezrámová. Zadní část karosérie odpovídala sériové Š 440, včetně poměrně vysokého zaobleného víka zavazadlového prostoru a kruhového víčka nalévacího hrdla nádrže, umístěného na horním okraji pravého zadního blatníku. Kola nesoucí pneumatiky



Škoda 440 coby sportovní vůz s laminátovou karoserií (1956)

s bílými boky byla kromě poklic opatřena i ozdobným mezikružím, náhradní kolo v ochranném návleku bylo v šikmé poloze v zavazadlovém prostoru, na trubkovém nosiči. Roadster měl řadičí páku pod volantem, specifická přístrojová deska byla kromě rychloměru osazena i otáčkoměrem a uprostřed nesla nápis Škoda Sport. Vůz byl dvoudmístný, za sedadly řidiče a spolujezdce byl otevřený prostor pro menší zavazadla. Prototyp vystavený v září 1956 v Brně měl ještě standardní čtyřválec 1089 cm³ s jedním karburátorem, až později byl do něj (stejně jako do dalších prototypů) zamontován motor se zvýšeným stupněm komprese a dvěma karburátory, který dával výkon až 54 k (40 kW). Nové prototypy roadsteru z roku 1957 s typovým označením Š 450 už měly zaoblenou masku a sníženou zadní partii karoserie (brzy se k nim vrátíme).

Druhým sourozencem ročníku 1956 byl dvoudmístný sportovní vůz s laminátovou karoserií, který na podvozku Š 440 postavili ve vysokomýtské Karose. Surová karoserie složená ze sedmi dílů, jejíž hmotnost nepřevyšovala šedesát pět kilogramů, vznikla v podniku Kovona Karviná. Do konečné podoby ji upravili a vystrojili ve Vysokém Mýtě, kde také proběhla finální montáž vozu. Zpočátku byl roadster opatřen odnímatelnou střechou bohatě prosklenou plexisklem, jež se však v provozu neosvědčila. Atraktivní automobil vzbudil na brněnské výstavě značný zájem publika, od počátku však bylo jasné, že se výroby nedočká. Byl označen jako *vývojový prototyp* a měl posloužit k odzkoušení vlastností sklolaminátu s obchodním označením Polytex.



Na karoserii spolupracovali Karosa Vysoké Mýto a Kovona Karviná



Foto Archiv Škoda Auto

Od léta 1957 se vedle vozu Š 440 vyráběl i o něco výkonnější model Š 445, určený především na export. Navenek se kromě typového označení odlišoval i tím, že ve dvou srpkovitých otvorech pro vstup vzduchu nad maskou měl místo svislé mřížky jednoduchou vodorovnou lištu. Pod kapotou skrýval čtyřválec 1221 cm³ o výkonu 45 k (33 kW), převzatý z typu Š 1201, dosahoval největší rychlosti přes 115 km/h a zejména v kopcovitém terénu byl hbitější než standardní čtyřistačtyřicítka. Do února 1959, kdy převzala štafetu Octavia s upravenou karoserií a přední nápravou s vinutými pružinami, vyrobili v Mladé Boleslavi téměř 85 tisíc Spartaků, z toho více než 75 tisíc Š 440 a přes 9 tisíc Š 445. Více než polovina auto-

Jen v prototypu zůstal pikap Škoda 440 (1958)

Dvířka v zadní stěně pikapu se otvírala směrem doleva



mobilů Š 440 byla vyvezena do zahraničí, u Š 445 podíl exportu překročil 60 %. Největším zahraničním odběratelem Spartaků byla Německá demokratická republika, kam jich odešlo 7500, z toho téměř polovina v provedení Š 445, ve Finsku se prodalo 6 tisíc vozů této řady, ve Spolkové republice Německo přes 5 tisíc a v Rakousku 4,5 tisíce. Spartaky se vyvážely do desítek zemí všech kontinentů a není bez zajímavosti, že si jich přes tisíc pořídili zákazníci v USA a šest stovek Kanadané. Na seznamu exotických zemí, v nichž jezdily desítky až stovky automobilů Škoda 440 a 445, figurují mimo jiné Barma, Cejlon, Malajsie, Austrálie, Nový Zéland, Libanon, Sýrie, Egypt, Belgie, Kongo, ale také Argentina a Brazílie. ■