



ŠKODA 440, 445 (1)



▲ Jeden z prvních prototypů nového automobilu

Zád' prototypu s víkem zavazadelníku zabíhající až k nárazníku

Novější prototyp Spartak s označením 1100 na předním čele

▼ Vozy Š 440 Standard ve výpravě AZNP (říjen 1955)



Spartak



JAN TUČEK

Škoda 440 známá pod označením Spartak u nás ve druhé polovině padesátých let odstartovala rozmach individuálního motorismu. V tomto a příštím čísle si připomeneme příběh tohoto dnes už kulturního vozu.

V roce 1952 byla ukončena výroba vozu Tatra 600 Tatraplan, jež byla o rok dříve do AZNP násilně příkazem shora přemístěna z Kopřivnice, a v Mladé Boleslavi se vrátili k automobilům klasické koncepce Škoda 1200. Heslem dne se však stal lidový vůz, jenž se měl začít sériově vyrábět ve druhé

polovině padesátých let. Přechodné období (odhadované zhruba na pět let) měl vyplnit mezityp konstrukčně i výrobně blízký vozům Š 1101/1102 Tudor a Š 1200 Sedan. Podmínkou bylo kolem 80 % mechanických skupin a dílů společných s již vyráběnými typy, aby se minimalizovaly náklady, což znamenalo, že si mohl dovolit jen novou karoserii, vše ostatní převzal od starších sourozenců. Projekt se zrodil v rekordním tempu; první prototyp jménem Spartak s dvoudveřovou karoserií obličej tvaru upustil bránu továrny 19. prosince 1953. Další prototypy byly postupně dokončeny do dubna 1954 tak, aby se mohly předvést veřejnosti při prvomájeovém průvodu v Mladé Boleslavi. O pět týdnů

později, 7. června 1954, bylo přijato vládní usnesení o zahájení sériové výroby automobilu Spartak ve druhém pololetí roku 1955. Během léta a podzimu 1954 se naplno rozběhly zkoušky prototypů, některé poháněl čtyřválec OHV 995 cm³ jako u Popularu, další motor převzatý na 1089 cm³. První prototypy se lišily umístěním palivové nádrže v motorovém prostoru, zapuštěnými klikami dveří převzatými ze Škody 1200 a víkem zavazadlového prostoru, jež mělo práh těsně nad nárazníkem a otvíralo se zvencí dvojicí klik. V listopadu 1954 byl Spartak představen v tisku jako *mezityp lidového automobilu*, v lednu 1955 měl jeden z novějších prototypů, už s pevným zadním čelem, krátkým víkem



Spartak v exportním provedení
s chromovanými ozdobnými prvky



Jedna ze série dobových reklamních kreseb Š 440



ŠKODA 440

Reklamní kresby se snažily
představit Spartak coby dynamický vůz

Trocha exotiky: Škoda 440 v Libanonu (1956)



zavazadlového prostoru a nádrží umístěnou vzadu, výstavní premiéru na autosalonu v Bruselu. Pro tuto příležitost dostal luxusnější výbavu i nové jméno Orlik. To vozu nezůstalo, neujal se ani návrh Rival a nakonec bylo na jaře 1955 rozhodnuto, že dostane v duchu tradice označení Škoda 440 (= čtyřválec 40 k). Oficiální vysvětlení poukazyvalo na přílišnou podobnost s chráněnou značkou nizozemských motocyklů Sparta. Navzdory tomu sériové vozy vyráběné od září do prosince 1955 měly na výrobním štítku vedle interního označení Škoda 970 i jméno Spartak. To mu mezi lidem zůstalo dodnes, stejně jako výkonějšímu modelu Škoda 445 s motorem 1221 cm³, vyráběnému od léta 1957.

Spartak dostal do vínku tradiční páteřový rám s centrální nosnou rourou, vpředu rozvílený pro uložení poháněcího ústrojí. Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách, poháněná zadní kola nesly osvědčené výkyvné polonápravy; odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné listové pero. Kapalínou chlazený čtyřválec OHV 1089 cm³ byl blíž k motoru Š 1101/1102, díky vyššímu stupni komprese, novému spádovému karburátoru a upravenému sacímu a výfukovému potrubí dával výkon 40 k

(29 kW/4000 min⁻¹). Na suchou jednotkoučovou spojka navazovala čtyřstupňová převodovka, jež se u standardního provedení ovládala řadicí pákou na víku převodovky, u exportní verze pákou pod volantem. Brzdy byly kapalínové bubnové, pneumatiky rozměrů 5,50 – 15. Při rozvoru náprav 2400 mm a rozchodu kol 1210/1250 mm byl vůz dlouhý 4065 mm, široký 1600 mm a vysoký 1430 mm. Vykazoval pohotovostní/užitečnou hmotnost 950/350 kg, dosahoval rychlosti přes 110 km/h a spotřeboval 7,5 až 9 l benzínu na 100 km, nádrž o objemu 30 l tedy nebyla nijak předimenzovaná.

Tuzemské veřejnosti se Škoda 440 představila v září 1955 na I. Výstavě československého strojírenství v Brně, ve stejné době se rozbíhala sériová výroba. S výrobou přípravků pro svařování vypomohly kopřivnická Tatra a pražská Praga, přesněji tehdejší Automobilové závody Klementa Gottwalda (AZKG). Do konce října 1955 se nové automobily vyráběly souběžně s větším typem Škoda 1200, od listopadu 1955 se stal Spartak jediným finálním výrobkem mladoboleslavského závodu, pro vozy Š 1200 se tam dělaly už jen podvozky, zatímco finální montáž sedanů i užitkových verzí byla v Kvasi-

Francouzsky psaný prospekt Motokovu na vůz Škoda 440 (1956)

nách a ve Vrchlabí. Spartak se zpočátku vyráběl jako model Standard s chudší výbavou a řadicí pákou na podlaze, měl větší ozdobných prvků karoserie smaltovaných (chromované byly jen rámečky světlometů), zatímco vývozní Export s řazením pod volantem dostal nárazníky, ozdobné prvky masky a boční lišty na blatnicích v chromovaném provedení. Součástí bohatší výbavy Export byl i trubkový držák náhradního kola, rezerva umístěná šikmo za zadním opěradlem a nikoli na dně zavazadlového prostoru jako u Standardu. Až od března 1957 se všechny vozy Š 440 vyráběly v dřívějším exportním provedení, tedy s chromovanými nárazníky a dalšími vnějšími prvky, ale také s řadicí pákou pod volantem. Mototechna vozy Škoda 440 prodávala pouze držitelům poukazů, přesněji poukázek na nákup osobního automobilu přidělovaných vybraným pracovníkům prostřednictvím ministerstev a orgánů Revolučního odborového hnutí (ROH), ovšem s posvěcením příslušného stranického komunistického výboru. ■

Dokončení přístě