



ŠKODA 440



Škoda 440 se sportovní laminátovou karoserií a dobovou kráskou, úřednicí z Karosy.

Spartak laminátu

Ve své době představoval laminátem oděný Spartak český automobilový sen.



Vpředu dvě pohodlná sedadla, vzadu jen nouzová místa pro děti.



Surová laminátová karoserie z Kovony Karviná, na snímku ještě bez dveří.

Pod zadním víkem se skrývalo náhradní kolo a vpravo i nalévací hrdlo nádrže.



JAN TUČEK

V roce 1956 vznikl na podvozku vozu Škoda 440 sportovní automobil s laminátovou karoserií zhotovenou ve spolupráci vysokomýtské Karosy a podniku Kovona Karviná. Zůstal unikátem, prožil mnohé peripetie, ale neztratil se a má reálnou šanci na znovuzrození.

Výroba osobních automobilů Škoda 440, známých také pod označením Spartak, byla v Mladé Boleslavi zahájena ve třetím čtvrtletí roku 1955. Ve stejné době se v Karosě začal rodit projekt sportovního vozu, na němž si vysokomýtští chtěli ověřit možnosti praktického využití nových hmot, konkrétně polyesterových pryskyřic zpevněných skelnými vlákny. Karosa v té době vyráběla už jen autobusy a užitkové nástavby, tradice Sodomkovy karosárny však stále žila a funkční vzorek sportovního automobilu se k ní, i když velmi diskrétně, hlásil. Základ unikátního vozu tvořil podvozek typu Š440 s rozvorem 2400 mm a rozchodem 1210 mm vpředu a 1250 mm vzadu. Páteřový rám byl vpředu rozvidlen pro uchycení poháněcího ústrojí, na kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1089 cm³ a výkonu 40 k (29 kW) navazovala čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu. Přední kola byla zavěšena na lichoběžníkových závěsech, zadní poháněná kola na výkyvných polonápravách, přičemž odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné listové pero. Kola nesla pneumatiky rozměru 5,50 x 15, náhradní bylo uloženo ve vodorovné poloze v zádi vozu, kde měla své místo i palivová nádrž, jejíž nalévací hrdlo bylo uvnitř





Odnímatelná střeška měla nezvyklý kopulovitý tvar v leteckém stylu.

Decentně elegantní palubní deska nabízela vše nezbytné – ale nic navíc.

Sportovní vůz z Karosy několikrát havaroval a postupně ztrácel na krásě.

Další dobový snímek lehce pochroumaného laminátového Spartaka.



zavazadelníku. Karoserie byla vyrobena z laminátu s obchodním označením Polytex a tvořilo ji celkem sedm hlavních částí zhotovených kladením a lepením jednotlivých vrstev na dřevěná kopyta. Tak vznikla základní vana včetně předních a zadních blatníků, přední kapota, víko zavazadlového prostoru a vnější i vnitřní panely dveří. Vana karoserie byla připevněna na upravené podlaze typu Škoda 440, v místech největšího namáhání byly laminátové panely vyztuženy plechem a kovovými díly. Např. kapotu po obvodu zpevňoval rám z ocelové trubky $\varnothing 15$ mm. Připomeňme, že dodavatelem surové laminátové karoserie o hmotnosti pouhých 65 kg byl severomoravský podnik Kovona Karviná, ve vývojovém oddělení Karosy probíhaly dokončovací práce, povrchová úprava, montáž a vystrojení karoserie i celého automobilu. Příděl sportovního vozu se vyznačovala výraznou oválnou maskou a nízko umístěnými kruhovými světlomety, nad nimiž se jako obočí klenuly spíše symbolické náznaky nárazníků s vestavěnými blikáči, viditelnými zepředu i ze stran. Přední kapotu zdobil široký výstupek se štěrbinou pro vstup vzduchu vpředu, přístup k zavazadlovému prostoru v zádi umožňovalo poměrně úzké

Pod lichoběžníkovou kapotou se skrýval dobře známý čtyřválec ze Spartaka.



víko s madlem umístěným na konci střední ozdobné lišty. Přední i zadní blatníky nahoře přecházely v decentní ploutvičky odpovídající tehdejšímu módnímu trendu. Výrazně klenuté čelní sklo v kovovém rámu připomíná na první pohled řešení použité u otevřených automobilů Škoda 450 a Felicia první generace, v horní partii však u laminátového vozu bylo užší. Spodní část karoserie zdobil široký modrý pruh, základní byla barva slonové kosti, v interiéru vládla kombinace modré a šedé.

Palubní deska výrazně klenutého a zaobleného tvaru využívala trojici kruhových přístrojů ze Spartaka, měla však nově tvarovanou kapličku. Bílý dvouramenný volant s tlačítkem houkačky v hlavě pocházel ze Škody 1200. Na rozdíl od svého sériového sourozence měl sportovní vůz dvě samostatná bohatě čalouněná přední sedadla, dvě nouzová místa nabízela zadní lavice – ale prakticky bez opěradla, které nahrazovala jen tenká čalouněná přepážka. Otevřený vůz neměl plátěnou skládací střešku, v případě nepohody bylo nutné dojet do garáže pro odnímatelnou střešku hardtop v poněkud leteckém stylu; zaoblená kopule měla kostru z laminátu vyplněnou tvarovaným plexisklem. Výhodou byla nízká hmotnost, nevýhodami pak menší odolnost a rychlé stárnutí takto řešené střešky. Potíže dělaly i nepřilíhlivé úchyty střešky, která při zkušebních jízdách několikrát odletěla. Při již zmíněném rozvoru 2400 mm byl sportovní vůz dlouhý 4070 mm, široký 1600 mm a s nasazenou střeškou vysoký 1320 mm, jeho pohotovostní hmotnost 825 kg byla zhruba o 100 kg nižší, než u sériového typu s dvoudveřovou uzavřenou karoserií.

Spartak s laminátovou sportovní karoserií se poprvé představil na veřejnosti na jaře 1956 při automobilové soutěži v Mladé Boleslavi. Budil velkou pozornost diváků i soutěžících, premiéra se však příliš nevydařila, neboť po defektu pneumatiky následovala kolize a poškození přední části karoserie. Dobový komentář však zdůraznil snadnou opravitelnost laminátové karoserie, jediný pracovník poškozenou partii opravil během pěti hodin a za dvanáct hodin po přebroušení a nalakování byl pryč automobil jako nový. V září 1956 se sportovní vůz stal jedním z magnetů II. Výstavy československého strojírenství v Brně a podle dobového tisku byl stále obklopen hloučkem nadšených obdivovatelů. Mimořádně na téže výstavě byl představen dvousedadlový sportovní roadster Škoda 440, odvozený ze sériového vozu, přímý předchůdce pozdějších otevřených automobilů Škoda 450 a Felicia první generace, od nichž se první prototyp odlišoval především vyšší zaoblenou zádi.

Spartak s laminátovou karoserií zůstal unikátem a do roku 1961 sloužil jako experimentální vůz ve vysokomýtské Karose, nakonec však skončil kdesi v rohu kotelny. Dočkal se řady úprav a dodnes zachovaný podvozek má vpředu odpružení podélnými zkřutnými tyčemi a vzadu vzduchovými vaky (později plněnými olejem a dohušťovanými vzduchem). Jeden z pozdějších majitelů vůz opatřil čelním oknem a krátkou laminátovou střeškou z vozu Felicia první generace, navíc mu na zadní blatníky přidal výrazná křídla a celou karoserii opatřil výrazným zeleným lakem. Přední zdvojená světlá z Tatry 603 a zadní z vozu Ford Cortina dotvářela dobovou eleganci. Po dlouhých letech strávených na čerstvém povětří – na zahradě jednoho domu nedaleko Pardubic – se unikátní vůz, přesněji jeho zubem času pořádně nahlodaný vrak, před čtyřmi roky dostal do rukou jednoho moravského veteránisty, který pracuje na jeho znovuzrození. Držme mu palce! ■