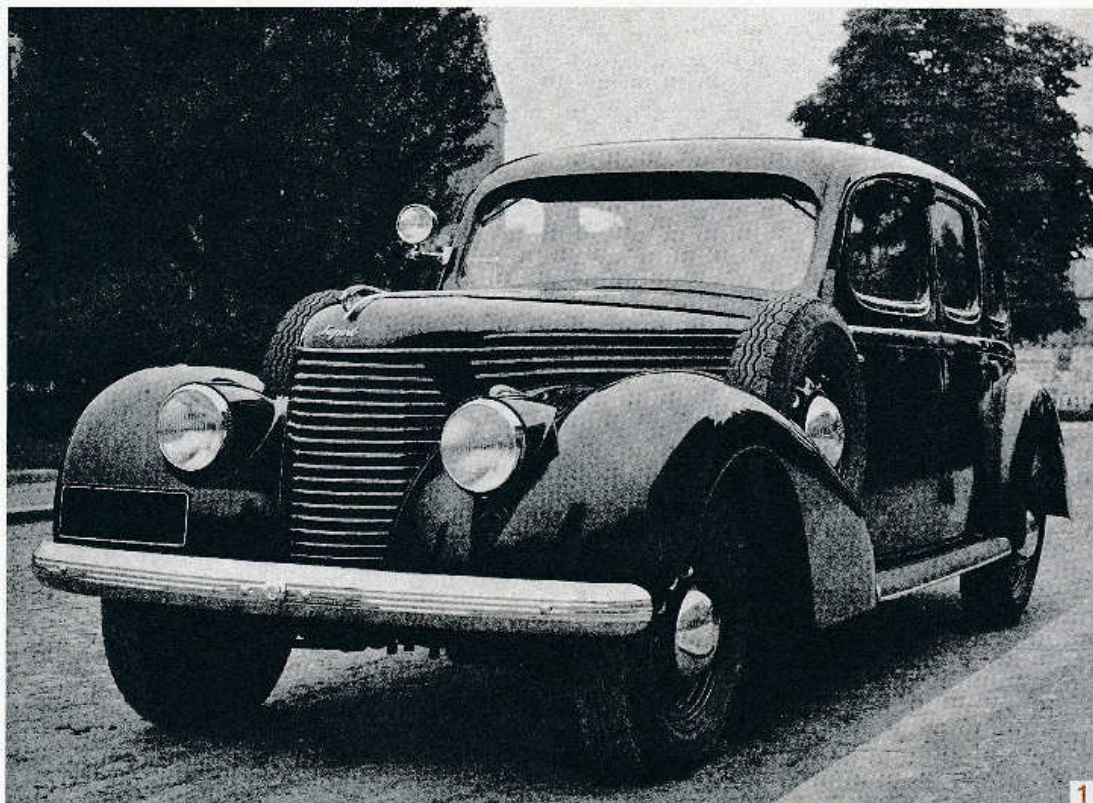




JAN TUČEK



1 Škoda Superb 3000 s modernizovanou příďí z roku 1939

2 Luxusní limuzína byla při rozvoru 3415 mm dlouhá 5270 mm

3 Výkres podvozku Superb 3000 s rozvorem náprav 3415 mm

ŠEST I OSM VÁLČŮ

Do třetice se vracíme k pestré historii klasických automobilů Škoda Superb...

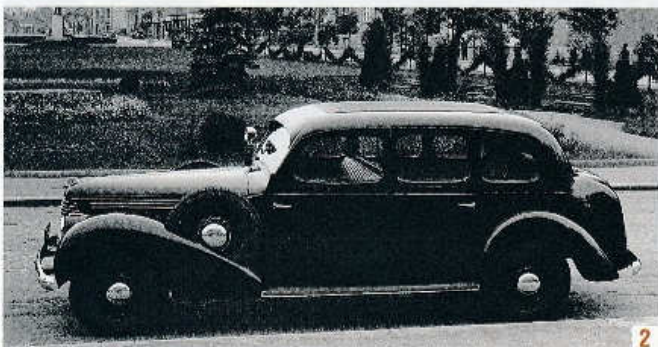
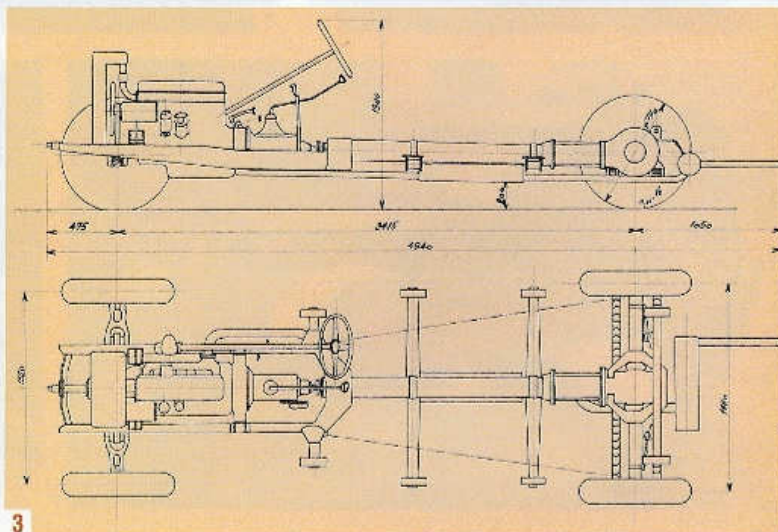


Foto archiv Škoda Auto



V polovině března 1939 okupovala hitlerovská vojska již dříve okleštěné území Čech a Moravy a vznikl tzv. protektorát. Válka byla za dveřmi, ale výroba automobilů ještě pokračovala. V Mladé Boleslavi v té době vznikala poslední padesátikusová série vozů Škoda Superb, poháněných řadovým šestiválcem SV o objemu 2,9l. Na rozdíl od předcházejících sérií v ní neměly převahu limuzíny, ale tři desítky čtyřdveřových polokabrioletů s pevnými rámy dveří, šesti bočními okny a skládací textilní střechou. Byly určeny pro jihoslovanskou armádu, všechny dohotoveny v květnu 1939 a do Jugoslávie expedovány počátkem června. Není bez zajímavosti, že pět z těchto polokabrioletů vzniklo přestav-

bou limuzín zhotovených v listopadu a prosinci 1938 a v únoru 1939. Podle továrních záznamů bylo celkem vyrobeno 334 kompletních vozů Škoda Superb s motory SV 2,9l a 15 podvozků ke karosování. Několik (patrně sedm) šestimístných limuzín této řady ročníku 1938 mělo rozvor náprav 3400mm a prodlouženou tovární karoserii. Pro Pražský autosalon, plánovaný na říjen 1938, který se ovšem nekonal, připravovali v Mladé Boleslavi převrácení, a to limuzínu Superb 4000, vybavenou osmiválcovým motorem (V8) OHV, 3991 cm³ (ø 84 x 90 mm), o výkonu 96k (71 kW) při 3500 min⁻¹. Osmiválec byl spojen s třístupňovou převodovkou Warner, doplněnou rychloběhem, a podle továrních údajů měl mohutné limuzíně s pohotovostní hmotností 2180kg udělovat rych-

lost až 130 km/h a umožňovat dlouhodobě držet tempo 100 km/h. Superb 4000 měl páteřový rám s rozvorem náprav 3400 mm a rozchodem kol P/Z 1460/1500 mm; od šestiválců se mimo jiné odlišoval zadní nápravou. Výkyvné zadní polonápravy byly odpruženy šikmo uloženými čtvrteliptickými listovými pery. Vedle jednoho prototypu s karoserií sedan a jedné dohotovené limuzíny s motorem V8 byla na podzim roku 1939 připravena k montáži i druhá karoserie v provedení limuzína a sady komponentů pro devět dalších podvozků osmiválcových Superbů s interním označením 919. Řadu měsíců zůstaly tyto polotovary ve skladech automobilky, až koncem května 1940 bylo rozhodnuto dokončit druhou limuzínu a smontovat zbývající podvozky. ►►►

► ŠKODA SUPERB

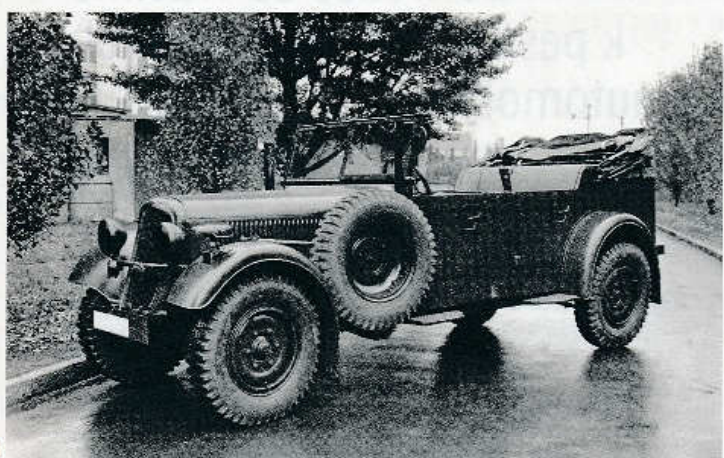
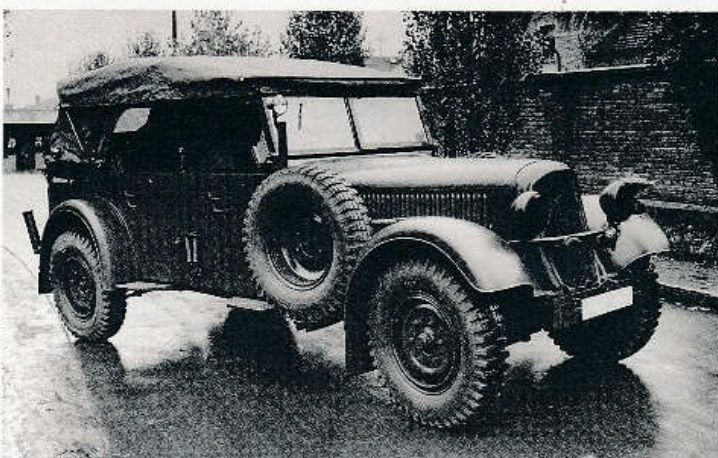
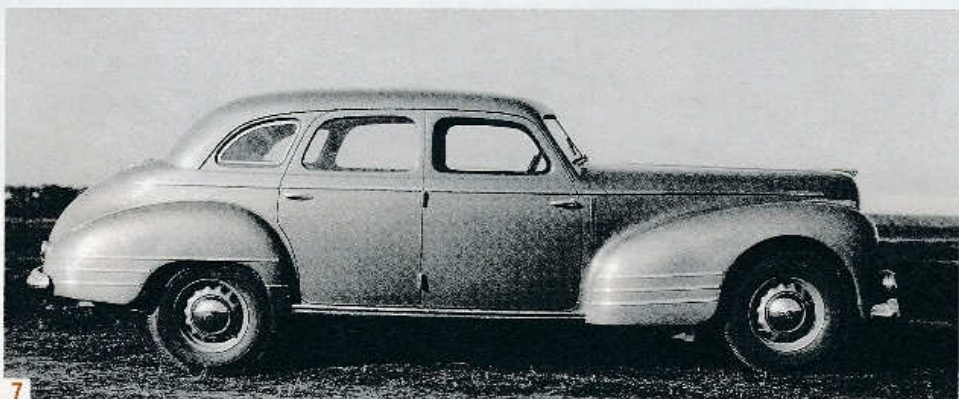
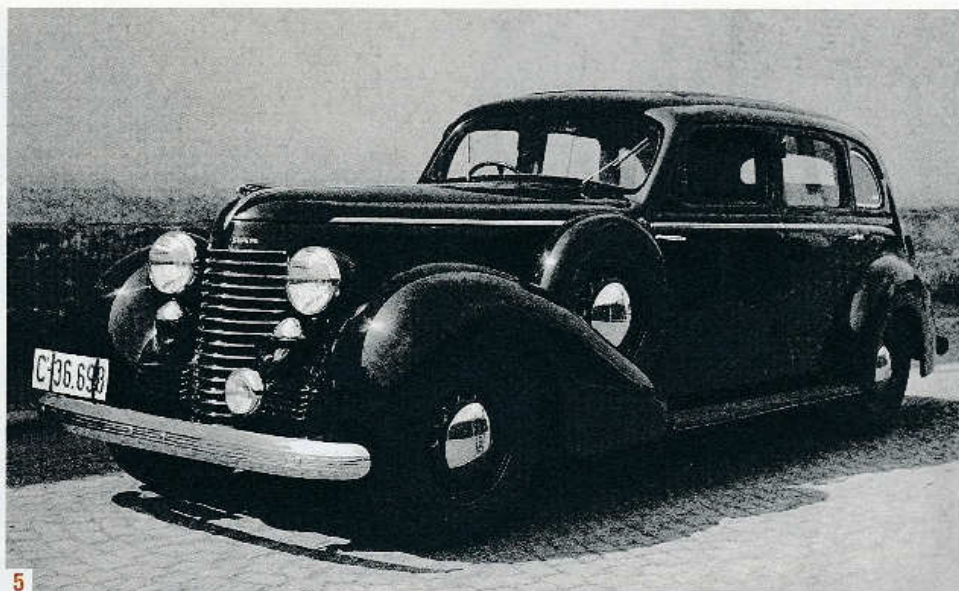


Foto archiv Škoda Auto

Limuzína jezdila od podzimu 1940 jako služební vůz ředitelství automobilky, zatímco osm zbylých podvozků bylo v létě 1941 opatřeno otevřenými karoseriemi. Všechny osm vozů bylo v polovině srpna 1941 expedováno do polské Wroclawi, tedy do Breslau v tehdejší nacisty ovládaném Generálním gouvěrnementu. Příjemcem byla firma Hobag Holzbau A. G., jež v této oblasti provozovala několik táborů nucených prací. Další osudy otevřených vozů V8 jsou nejasné, zatímco obě limuzíny Superb 4000 byly krátce po válce repasovány a zapůjčeny československému ministerstvu zahraničí. Jezdili v nich ministr Jan Masaryk a státní tajemník Dr. Vladimír Clementis. Vratme se ale do jara 1939, kdy byla zahájena výroba vozů Superb 3000, zařazených do 11. série. Měly standardní rozvor 3315

milimetrů a poháněl je řadový šestiválec OHV o objemu 3137 cm³ (ø 80 x 104 mm) a výkonu 85 k (63 kW) při 3500 min⁻¹, spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Dostaly nově tvarovanou masku, tvořenou oblými vodorovnými žebry, a jednodílnou, dozadu odklápěcí kapotu. Do jara 1940 vzniklo celkem 50 podvozků této série, z nichž 41 bylo karosováno jako limuzíny a pět jako sedany. Nejméně patnáct limuzín bylo v prodloužené verzi s rozvorem 3415 milimetrů a celkovou délkou 5270 mm. Součástí jedenácté série byly i čtyři podvozky, jež posloužily ke stavbě sanitních vozů pro Německý červený kříž (DRK). Celková výroba vozů Škoda Superb 3000 z let 1937 až 1940 čítala 63 kusů, včetně čtyř podvozků. Jedna limuzína s motorem OHV odešla v červenci 1939 do Polska spolu s jinou vy-

bavenou šestiválcem SV, další limuzína s motorem OHV byla v září 1939 vyvezena do Jugoslávie. V dubnu 1940 putovalo do Jugoslávie dalších osm limuzín jedenácté série s motory OHV. Od června 1940 začaly výrobní linky v Mladé Boleslavi opouštět vojenské automobily s typovým označením 952 a německým armádním kódem Kfz 15. Pod hranatou otevřenou karoserií s plátěnou skládací střechou se skrýval upravený podvozek Superb 3000. Vpředu přibýly k příčnému listovému peru vinuté pružiny, vzadu uzávěrka diferenciálu. Světla výška podvozku vzrostla montáží osmnáctipalcových kol. Pohon obstarával šestiválec OHV 3,14 litru o výkonu 85 k (63 kW), převodovka byla čtyřstupňová. Do léta 1943 z továrny vyexpedovali celkem 1546 vojenských Superbů v tomto provedení, k nimž je



4, 5 Prototyp limuzíny Škoda Superb 4000 z roku 1938 poháněl vidlicový osmiválec OHV 3991 cm³

6 Škoda Superb spolu s dámou na reklamním snímku (1947)

7 Sedan se zaoblenou zádí měl rozvor 3315 mm a délku 5300 mm

8 Superb v uniformě jako vojenský Kfz 15 alias typ 952 (1940 – 1943)

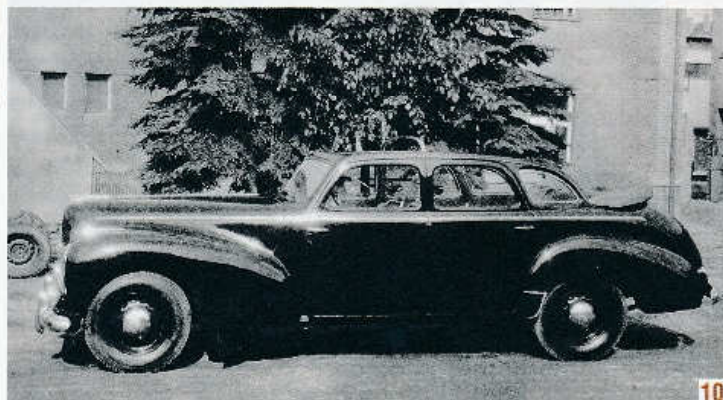
9 První poválečný vůz Škoda Superb na snímku z prosince 1946

10 Přehlídkový polokabriolet Škoda Superb s karoserií Uhlík (1948)

11 Dvoudveřový kabriolet Škoda Superb s karoserií Sodomka (1947)

12 Škoda Superb a roadster Škoda 1101 na Pražském autosalonu 1947

9



10 11



Foto archiv Jara Čermáka



12

Foto archiv Škoda Auto

třeba připočítat třicet sanitek zhotovených od června 1942 do března 1943 a sto velitelských kabrioletů s oblémy boky a zádí, vyrobených v Mladé Boleslavi od září do prosince roku 1943.

V poválečných letech byla Škoda Superb OHV označována jako výběhový typ, její produkce v letech 1946 až 1950 nepřekročila 160 kusů. Převzala podvozek předválečného typu 924 s rozvorem náprav 3315 mm a šestiválcem 3,14 litru OHV o výkonu 85 k (63 kW) se čtyřstupňovou převodovkou. Jen volant byl přemístěn na levou stranu. Superb dostal nově tvarovanou karoserii, jejíž poněkud boubelaté linie navazovaly (ovšem ve větších rozměrech) na menší Škodu 1101 Tudor. Luxusní charakter vozu zdůrazňovaly trojice ozdobných lišt na předních i zadních blatnicích. Mohutný čtyřdveřový sedan se

šesti bočními okny a děleným čelním sklem byl dlouhý 5300 mm, široký 1860 mm a vysoký 1650 mm. Měl dvě řady sedadel, na nichž mohl přepravovat až šest osob.

První poválečný Superb byl dokončen den před Vánocemi 1946 a jeho šťastným uživatelem se stal ministr průmyslu Bohumil Laušman. Další černé sedany následovaly na jaře a v létě 1947, jeden byl v červnu 1947 exportován do Jugoslávie. Po něm tam v letech 1947 a 1948 odešlo dvanáct dalších Superbů, včetně dvou exemplářů vystavených v říjnu 1947 na Pražském autosalonu. Jeden měl karoserii šedomodré barvy v kombinaci s tmavomodrou střechou, druhý byl ve zlatavé metalíze. Patřily mezi čtyři desítky automobilů Superb, karosovaných v Kvasinách. Vysokomýtská karosárna Sodomka postavila pro Pražský

autosalon 1947 elegantní dvoudveřový kabriolet Škoda Superb, jenž se obešel bez výše zmíněných lišt na blatnicích. Stejně řešení zvolil i karosář Oldřich Uhlík, v jehož mezitím znárodněném závodě v Praze-Strašnicích se od září 1948 stavěly čtyřdveřové polokabriolety Superb se šesti bočními okny, určené pro ministerstvo vnitra. Čtyři byly v přehlídkovém provedení opatřené příčným obloukem, jehož se před zadním sedadlem stojící potentát mohl držet. Při oslavách prvního výročí komunistického Vítězného února toho využili prezident Klement Gottwald i předseda vlády Antonín Zápotocký. Většinu z dalších 72 polokabrioletů zhotovili ve strašnické karosárně během roku 1949, několik posledních dokončili počátkem roku 1950. Tím skončila produkce klasických automobilů Škoda Superb. ■