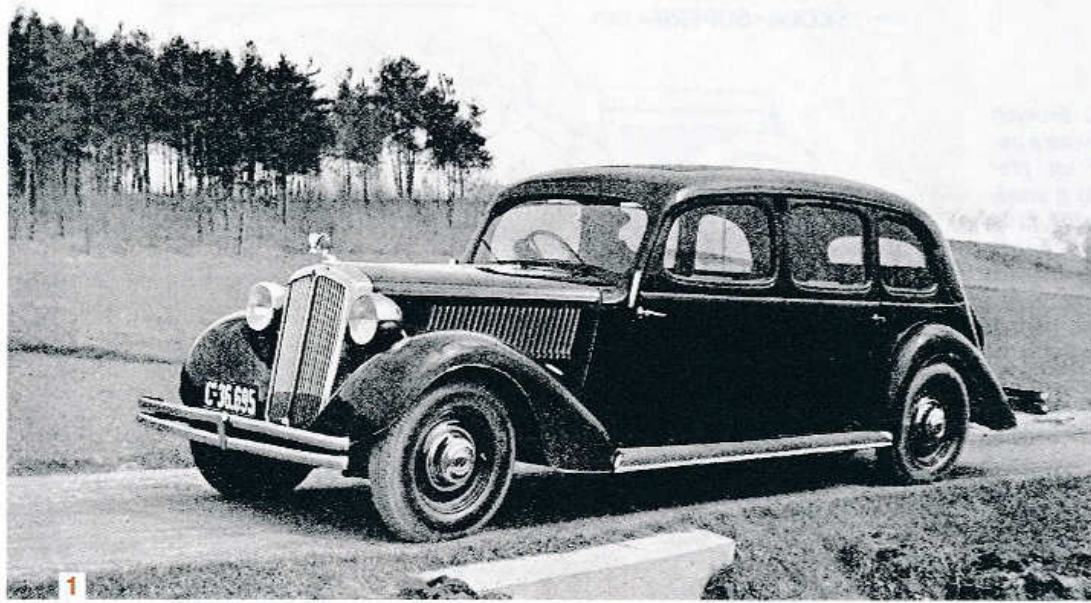


2 ŠKODA »SUPERB«



1

PRVNÍ SÉRIE

První Superb vyjel na silnice na podzim 1934, sériové následovaly v březnu 1935...



3



4

Foto archiv Škoda Auto

Škoda Superb (typ 640) vznikla zdokonalením typu 637, o němž jsme psali v minulém čísle. Převzala páteřový rám s centrální nosnou rourou kruhového průřezu, vpředu rozvidlený pro uložení řadového šestiválce, a také nezávislé zavěšení všech čtyř kol. Přední byla zavěšena na lichoběžníkových polonápravách odpružených příčným listovým perem, zadní výkyvné polonápravy byly doplněny dvojicí příčných listových per. Bubnové brzdy dostaly účinnější kapalinové ovládání, lepší dynamické vlastnosti vozu dodával větší šestiválec SV 2491 cm³ (ø 72 x 102 mm) o výkonu 55 k (40,5 kW) při 3500 min⁻¹, na který navazovala čtyřstupňová převodovka. Rozvor náprav měl u typu 640 jednotnou hodnotu 3300 milimetrů, rozchod kol P/Z byl 1320/1360 mm. Superb první série byl dlouhý 5050 mm, široký 1720 mm a vysoký 1660 mm, s uzavřenou karosérií vykazoval hmotnost 1600 až 1650 kilogramů a dosahoval největší rychlosti 110 km/h.

Z dokumentů dochovaných v archivu mladoboleslavské automobilky vyplývá, že byl zhotoven jen jeden prototyp typu 640, jehož jízdní zkoušky probíhaly

na podzim 1934. Zpočátku nesl podvozek prototypu karoserii limuzíny se šesti bočními okny, v prosinci 1934 však byla sejmuta a nová karoserie vůz proměnila v sedan. Stalo se tak na přání budoucího uživatele JUDr. Karla Loevensteina, prezidenta koncernu Škoda. Jeho manželka dva týdny předtím přijela do továrny, aby vybrala barvu. Zvolila višňově červenou v kombinaci s černými blatníky a hnědé čalounění interiéru. Šéf koncernu vůz převzal počátkem ledna 1935 a brzy na to se řediteli automobilky Ing. Karlu Hrdličkovi začali hlásit zájemci, které navnadil po Praze jezdící červený sedan.

Museli si ale počkat, první sériové vozy Superb byly dohotoveny až ve druhé polovině března 1935. Při uvedení na trh je doprovázel prospekt, z něhož stojí za to citovat alespoň několik vzletně formulovaných vět: *Představujeme Vám nejnovější dílo moderní automobilové techniky – vůz v každém směru dokonalý. Pohodlný a bezpečný jako vlastní domov, rychlejší, než aby bylo možno jeho rychlostí využít, neúnavný v kopcích, lehce ovladatelný a šetrný ve spotřebě pohonných látek. (...) Je to vůz vybíravé klientely: Škoda Superb.*



JAN TUČEK

1 Limuzína Škoda Superb na snímku z prospektu (jaro 1935)

2 Titulní strana prvního prospektu Škoda Superb (1935)

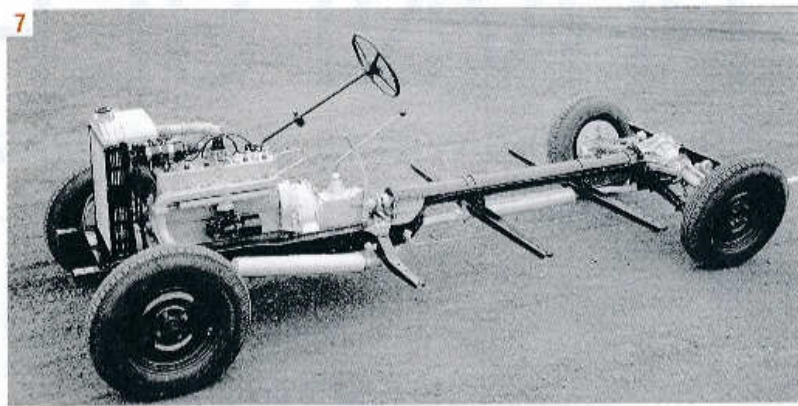
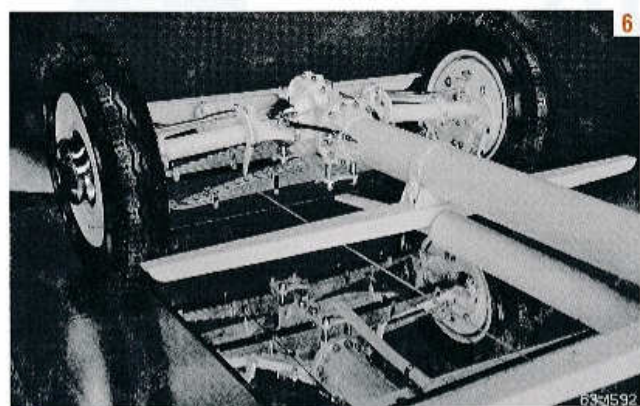
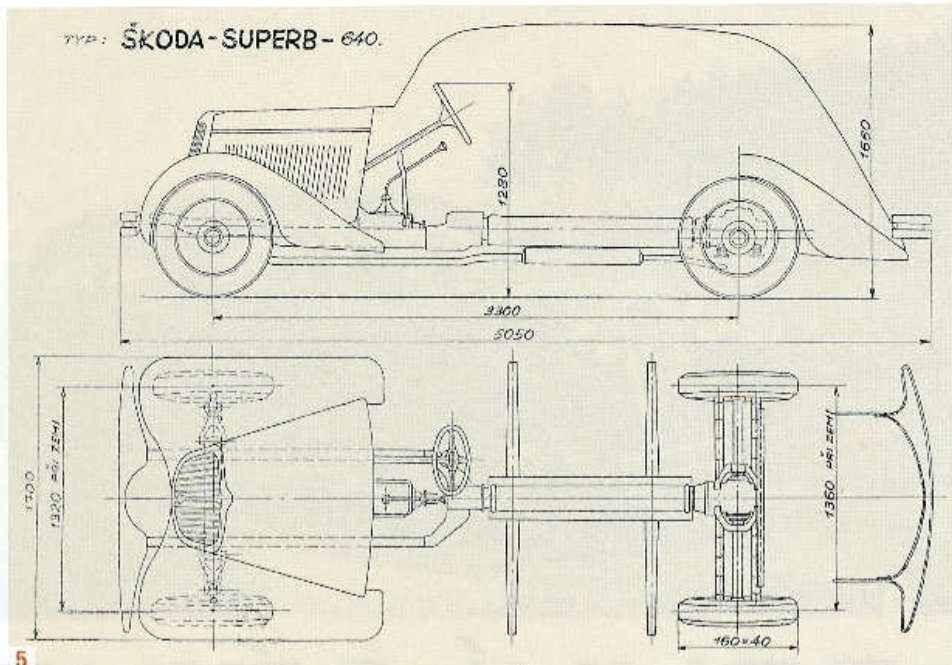
3 Limuzína Superb v původním provedení (1935)

4 Jeden z prvních vozů Superb při zkušební jízdě v Alpách

► ŠKODA SUPERB

Usedněte do měkkých polštářů širokých sedadel, okuste pohodlí jízdy ve voze s neodvislým pérováním všech čtyř kol, přešvědčte se o bezhlučném chodu a snadném ovládání všech ústrojí. Každá jízda stane se příjemným požitkem, z každé cesty vrátíte se tělesně i nervově svěží.

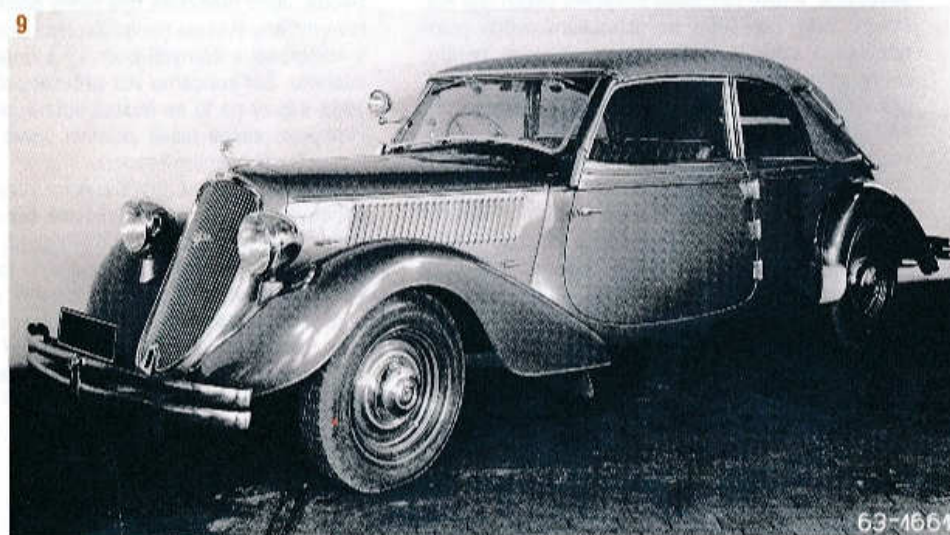
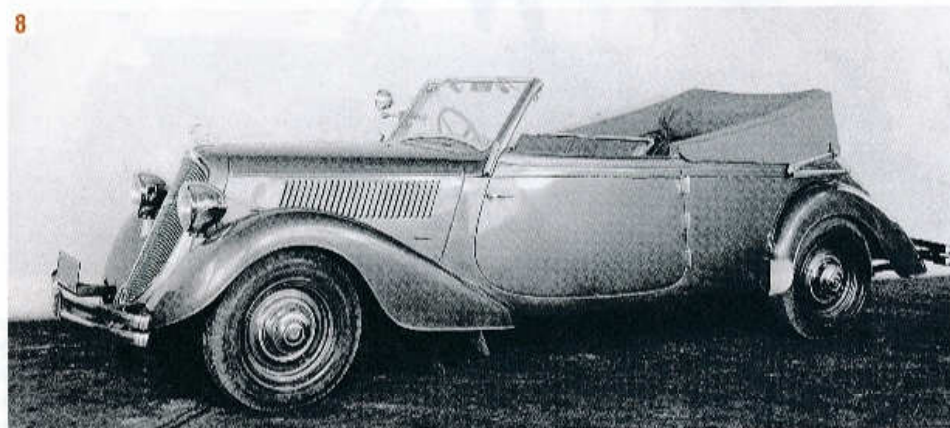
Původně plánovaná padesátikusová první série vozů Superb byla rozšířena na 65 automobilů, z nichž poslední opustily montážní linku v září a říjnu 1935. Většinu z nich (rovných 50 kusů) tvořily šestimístné limuzíny se šesti bočními okny, pětimístných sedanů se čtyřmi bočními okny bylo deset. Kuriozitou, podobně jako dříve u typu 637, byly dva pětimístné tudory, tedy vozy s dvoudveřovou uzavřenou karoserií pětimetrové délky. Dva podvozky typu 640 první série byly v létě 1935 expedovány nekarosované. Jeden posloužil ke stavbě sanitního vozu pro německý dobrovolný



záchranný sbor v Brně, druhý si nechal na zakázku obléci továrník Edgar Grohmann z Vrba pod Pradědem.

Zvláštní zmínku si zaslouží dvoudveřový pětimístný kabriolet Superb s tovární karoserií, dokončený v říjnu 1935, jen pár dní před zahájením Pražského autosalonu. Stejně jako další mladší vozy první série se mohl pochlubit novou maskou a liniemi kapoty a blatníků, jimiž se stylisticky přiblížil ke svým sourozencům Popular a Rapid. Luxusně vybavený kabriolet s koženým čalouněním byl nejdražším exponátem značky Škoda na autosalonu v Praze, v ceníku figuroval s částkou 79 800 Kč, zatímco limuzína Superb s příplatkovou výbavou stála 72 400 Kč. Základní ceny byly tehdy stanoveny na 61 900 Kč u tudoru a sedanu a na 64 900 Kč u limuzíny. Kabriolet byl jediným vozem Superb první série vystaveným na zmíněném autosalonu, pět ostatních automobilů typu 640 v expozici (dva tudory, dva sedany a jedna limuzína) už pocházelo z druhé série, jejíž montáž odstartovala v srpnu 1935 a pokračovala do května 1936.

V rámci druhé série bylo vyrobeno 85 podvozků typu Superb, z nichž 54 dostalo tovární karoserii limuzína a 27 automobilku opustilo v provedení sedan. O dvou tudorech vystavených v říjnu 1935 na Pražském autosalonu jsme se už zmínili, zbývá tedy doplnit dva podvozky, jež byly expedovány bez karoserie. Jeden odešel v září 1935 do Vysokého Mýta, kde na něj firma Sodomka



► VÍTE, ŽE...

► rok 2014 byl pro český automobilový průmysl rekordní? V České republice bylo vyrobeno celkem **1 277 875** silničních vozidel a k nárůstu produkce došlo u všech kategorií s jedinou výjimkou motocyklů. Vzniklo **1 246 506** osobních a lehkých užitkových vozů (N1), na čemž se podílela **Škoda Auto** 59 %, Hyundai Nošovice necelými 25 % a TPCA Kolín více než 16 %. S výjimkou let 2012 – 2013 výroba vozidel v ČR od roku 2003 každoročně roste.

► jediným českým výrobcem nákladních automobilů se stala **Tatra Trucks**? V loňském roce vyrobila 821 vozů a prodala jich 850 (nárůst 18 procent), po letech stagnace skončila se ziskem. Celkové tržby dosáhly 3,7 miliardy Kč, což je zvýšení o 24 % (tržby 2013 včetně zakázky pro Saúdskou Arábii byly 3 miliardy Kč), ale nárůst je také výsledkem devalvace české měny. Čtyři pětiny produkce vozidel Tatra se vyvážejí.

► pokles výroby nákladních vozů v ČR téměř o 50 % v roce 2013 zapříčinilo ukončení výroby automobilů **Avia** v Praze-Letňanech indickým vlastníkem podniku Avia Ashok Leyland Motors? V roce 2013 bylo vyrobeno celkem 767 nákladních vozů, loňská produkce 821 automobilů tedy znamená zvýšení o 7,04 %. **Ashok Leyland** využil budky Avia pro novou řadu středně těžkých nákladních vozů na indickém trhu.

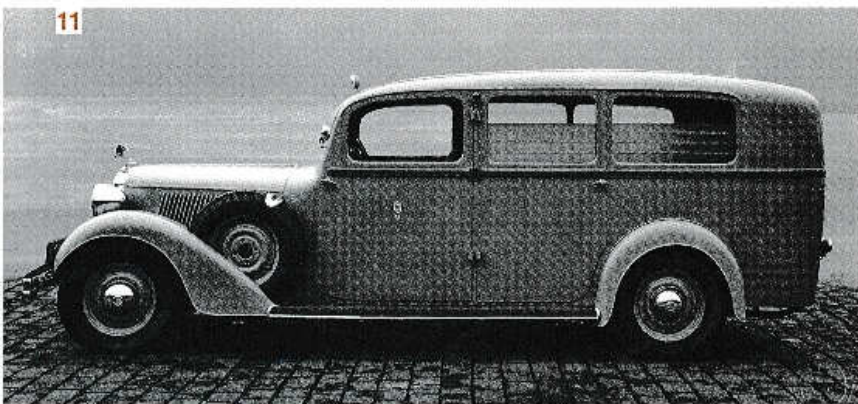
► došlo k historickému rekordu rovněž ve výrobě autobusů? V roce 2014 vyrobila Česká republika 3891 autobusů, čímž překonala rekordních 3691 z roku 2013. Výrobu ovládají společnosti **Iveco Bus** (mezinárodní; dříve Karosa/Iveco Irisbus) s podílem 84,5 % a česká SOR Libchavy s podílem 14,2 %, jež obě zvýšily dodávky. Drobní tuzemští výrobci se podílejí 1,3 %. Iveco Bus jako nadnárodní podnik hojně dodává do celosvětové sítě Iveco, zatímco libchavský SOR dosahuje pozoruhodných úspěchů na domácím trhu (včetně městské dopravy v hlavním městě Praze).

► přípojných vozidel, tedy návěsů a přívěsů, se vyrobilo více dokonce o 30,5 procenta? Celkem vzniklo 1633 kusů v těžkých kategoriích O3 a O4, přičemž **PANAV** zvýšil produkci o 18,6 % a Schwarzmüller o 36,3 %. Malých přípojných vozidel kategorie O1 a O2 (firma Agados) se vyrobilo 23 949 kusů, což znamená meziroční nárůst o 25,1 % (tato kategorie vozidel je sledována od roku 1998). Motocykly vyrábí pouze **Jawa**, k 85. výročí značky to bylo 1075 kusů (předloni 1354).

► celková produkce osobních automobilů v České republice od roku 1993 se blíží **patnácti milionům**? Do konce roku 2014 vzniklo přesně 14 351 548 osobních vozů, ale také 74 907 nákladních, 48 279 autobusů, 93 514 motocyklů a mopedů a 244 551 velkých přípojných vozidel. Malá přípojná zaznamenala 33 285 kusů od roku 1998 (dříve se nehodnotilo).



10



11

5 Při rozvoru náprav 3300 milimetrů byl Superb 640 dlouhý 5050 mm

6 Zadní náprava vozu Superb s dvojicí příčných listových per

7 Podvozek typu 640 se šestiválcem 2,5l za přední nápravou

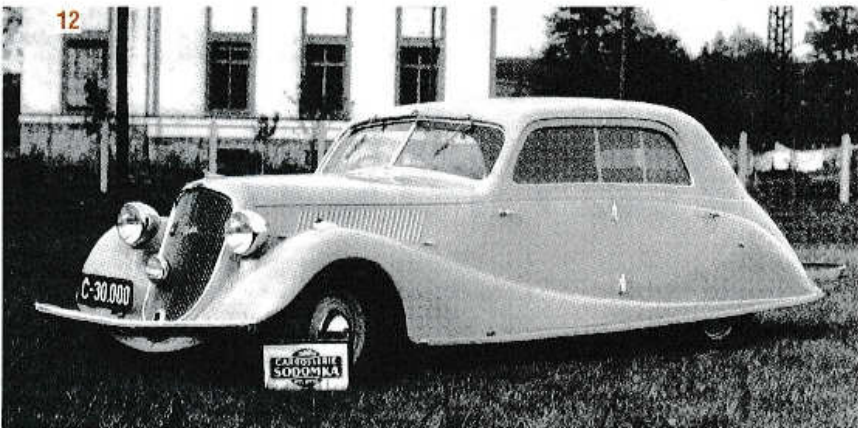
8 Kabriolet Superb zhotovený v říjnu 1935 pro Pražský autosalon

9 První kabriolet Superb, tentokrát s nataženou střechou

10 Sedan Superb (vpravo) v říjnu 1935 na Pařížském autosalonu

11 Sanitní vůz Škoda Superb pro pražskou záchrannou službu

12 Aerodynamický sedan Superb karosovaný firmou Sodomka



12

postavila pro továrníka Janderu z Ústí nad Orlicí impozantně vyhlížející sedan s prodlouženou splývavou záďí. Čtyřdvéřový vůz dlouhý 5,3 metru neměl střední sloupky karoserie a do jisté míry se podobal aerodynamickému sedanu Walter Regent Air Speed, zhotovenému u *Sodomků* v téže sezoně.

Na druhém podvozku vznikla prostorná sanitka, která od ledna 1936 sloužila u pražské záchranné služby. Zajímavostí je, že se tento automobil ještě spokojil se starší hranatou maskou, kapotou a předními blatníky v původním stylu první série. Limuzíny Superb druhé série se uplatnily mimo jiné jako služební vozy řady ministerstev a centrálních úřadů, jednu automobilka v říjnu 1935 zapůjčila zastupitelskému úřadu v Madridu. V přehledu vozů exportovaných v roce 1935 figurovala jen jediná limuzína Superb, dodaná počátkem září do Bělehradu. V polovině února 1936 byla

černá limuzína Superb odeslána do Argentiny, o měsíc později byla další limuzína téže barvy expedována do Jugoslávie. Koncem května 1936 odešla jedna z posledních limuzín druhé série, v tmavomodrém laku a s koženým čalouněním, do Sovětského svazu. Komu byla určena, nevíme.

Celkem ve dvou prvních sériích vzniklo 146 kompletních automobilů Superb (104 limuzíny, 37 sedanů, 4 tudory a 1 kabriolet) a 4 podvozky ke karosování. Připomenuti si zasluží i pětice limuzín Superb, jež byly na podzim 1935 a na jaře 1936 na přání zákazníků v továrně přestavěny z vozů typu 637 a 639. Stejnou omlazovací kúrou prošly i dva podvozky; jeden výstavni s označením *leštěné chassis*, který už v dubnu 1934 coby typ 637 zdobil stánek na Pražském autosalonu, a druhý původně zapsaný jako typ 639 a modernizovaný na Superb 640 pro zákazníka z Teplic. ■