

► ŠKODA SUPERB



Nadace Elišky Junkové

JAN TUČEK

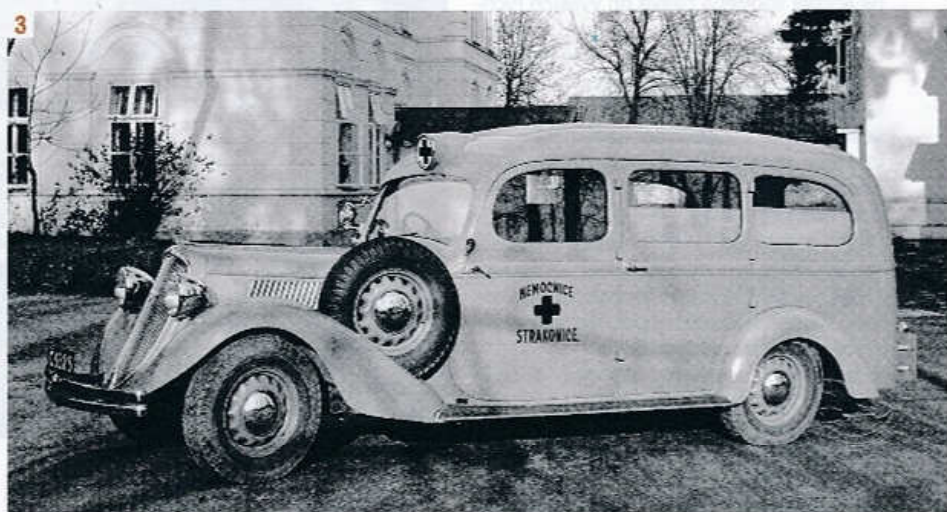
1 Sedan Škoda Superb se šestiválcem 2,7l (1936)

2 Přídě sanitního vozu pro nemocnici ve Strakonících (1936)

3 Prostornou sanitku karosovala firma Praženka v Mladé Boleslavi

VE VYŠŠÍCH KRUZÍCH

Ve druhé polovině třicátých let se stal Superb uznávaným symbolem společenského postavení...



V dubnu 1936 se rozbíhala výroba podvozků pro Superby třetí série, kompletní vozy byly expedovány od června do října 1936. Navenek se od předchůdců odlišovaly paprskovými disky kol, pod kapotou skrývaly větší šestiválec SV, převrtaný na 2703cm³ (ø 75 x 102mm). Výkon motoru vzrostl na 60k (44kW) při 3500min⁻¹; čtyřstupeňová převodovka měla upravený třetí stupeň, stálý převod v rozvodovce zůstal nezměněn. Zdokonalená přední náprava se zesíleným příčným listovým perem umožňovala větší rejď předních kol. Všechna byla opatřena pneumatikami rozměru 6,50 – 16, kapalinové bubnové brzdy měly průměr 320mm. Podvozek s rozchodem kol

P/Z 1320/1360mm dostal rozvor náprav 3300mm; vykazoval hmotnost 1130kg. Podle údajů výrobce byla šestimístná limuzína dlouhá 5050mm, široká 1720mm a vysoká také 1720mm, její pohotovostní hmotnost činila 1680kg, na karoserii s výbavou tak připadalo 550 kilogramů.

Superb s motorem 2,7l dosahoval největší rychlosti 110km/h, trvale mohl udržovat rychlost přes 90km/h a běžně spotřeboval 16 až 18l lihobenzinové směsi na 100km. Třetí série Superb čítala jen 50 exemplářů, z toho 38 limuzín se šesti bočními okny, deset sedanů a dva podvozky. Na jeden z nich postavila v létě 1936 mladoboleslavská karosárna Praženka prostorný sanitní vůz pro nemocnici ve Strakonících, na druhý v to-

vární opravě v říjnu 1936 namontovali podle přání zákazníka (Obchodní, živnostenské a průmyslové ústředny Hradec Králové) starší karoserii z ojetého vozu. Nový motor 2,7l v továrně výměnou zabudovali i do několika vozů Superb, původně vybavených šestiválcem 2,5l, v polovině července 1936 se motoru 2,7l dočkal i dvoudveřový kabriolet první série, někdejší výstavní vůz Pražského autosalonu 1935. Omlazený kabriolet jezdil do září 1936 ve službách rodiny JUDr. Karla Loevensteina, prezidenta Škodových závodů, na jaře 1937 jej pak odkoupil prominentní pražský zákazník.

Mezitím se v září 1936 začaly vyrábět vozy Superb čtvrté série. Do vínku dostaly šestiválec SV se zdvihem prodlouže- ►►►

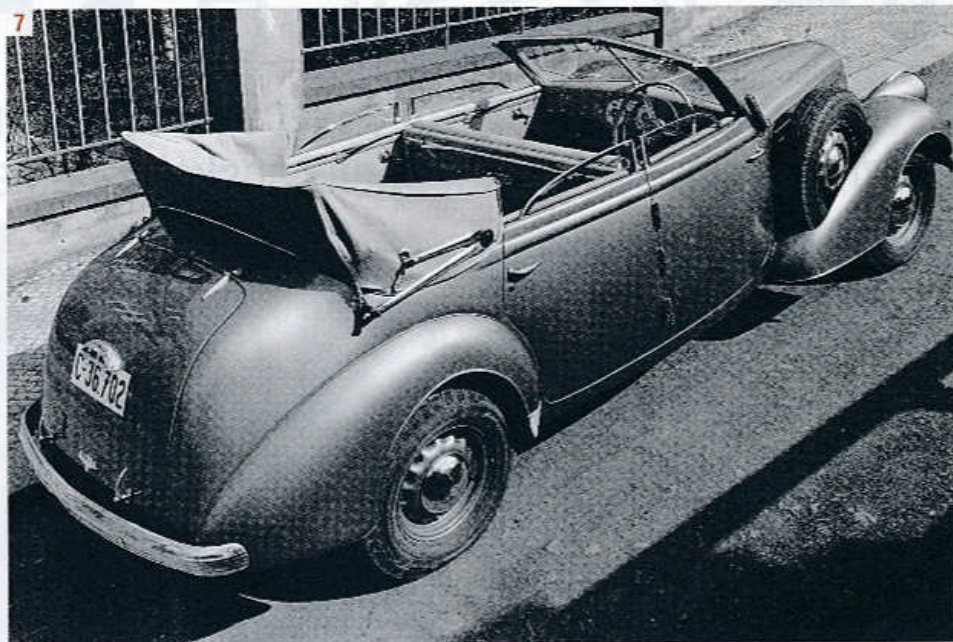
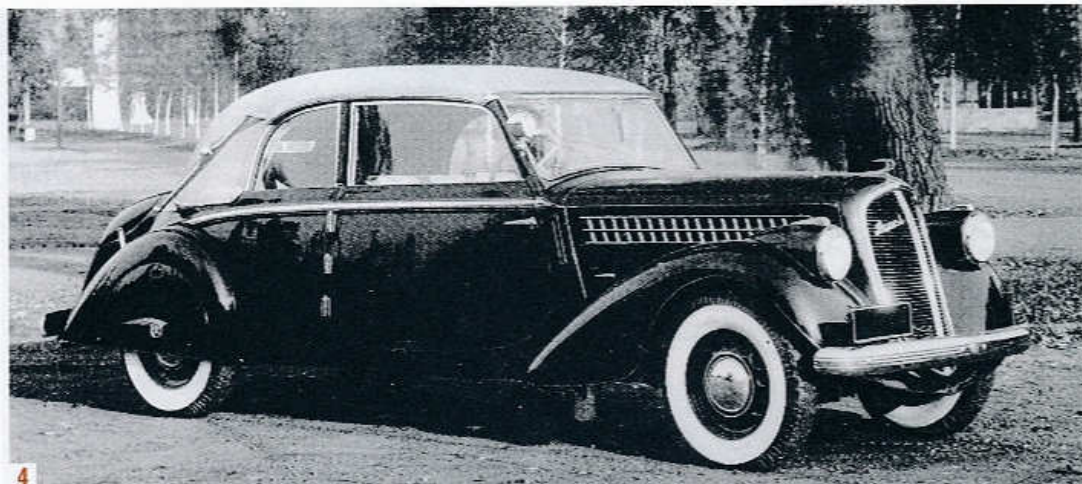
► ŠKODA SUPERB

4 Pro Pražský autosalon 1937 dostal kabriolet novou příď a černý lak

5 Kabriolet Superb na soutěži elegance v Luhačovicích v srpnu 1937

6 Kabriolet s objemnou složenou střechou

7 Kabriolet měl sloužit jako předváděcí vůz při Pražském autosalonu



ným ze 102 na 110mm (při nezměněném vrtání 75mm). Motor o objemu 2914 cm³ dával výkon 63k (46kW) při 3500 min⁻¹ a vykazoval příznivější průběh točivého momentu. Upraveny byly poměry v převodovce; místo stálého převodu 5,22 byl v rozvodovce použit *delší* 4,89. Tím se mírně snížila spotřeba paliva při vyšších rychlostech. Superby čtvrté série se vyráběly do ledna 1937, z padesáti vozů bylo 40 limuzín (včetně jedné přestavěné z třetí série použitím nového motoru i karoserie), šest sedanů, tři podvozky (jeden byl v rozloženém stavu expedován do Belgie) a jeden dvoudveřový kabriolet. Ten měl poněkud pohnuté osudy. V původní podobě vznikl v listopadu 1936, dostal karoserii modré barvy s kryty zadních kol a liniemi inspirovanými tehdejší francouzskou módou, pochlubit se mohl i elektromagneticky ovládanou převodovkou Cotal.

V létě 1937 se s ním zástupce značky v Uherském Hradišti zúčastnil národopisné a hospodářské výstavy *Slovácko* a také srpnové soutěže elegance v Luhačovicích. Poté se kabriolet vrátil do továrny, kde dostal modernizovanou příď se světlometry částečně zasazenými do blatníků i nový černý lak. V této podobě byl v říjnu 1937 vystaven na Pražském autosalonu. V únoru 1938 byla karoserie kabrioletu z původního podvozku sejmuta a namontována na zbrusu nové chassis osmé série. Nově vzniklý kabriolet pak odjel k zákazníkovi do Sudet. Na kabriolet byl v továrně na jaře 1937 přestavěn i jeden ze sedanů čtvrté série, jenž pak znovu převzal brněnský majitel. Podvozek z následující páté série proměnila v létě 1937 v elegantní dvoudveřový kabriolet vysokomýtská karosárna Sodomka.

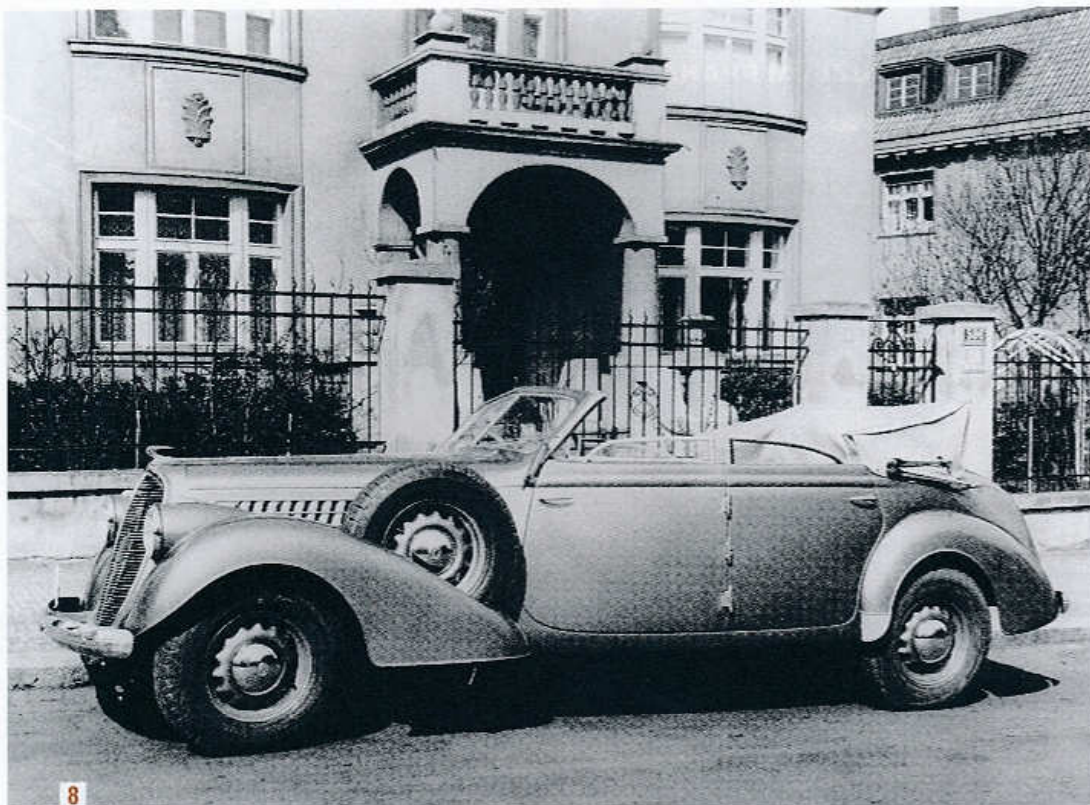
V roce 1937 vznikly tři padesátikusové série Superb (pátá, šestá a sedmá), celková produkce Superbů tehdy dosáhla rekordní výše 177 kusů. Většinu tvořily limuzíny se šesti bočními okny.

V červenci 1937 byly tři desítky limuzín Superb se šestiválcem SV 2,9l vyvezeny do Jugoslávie, pro tamější ministerstvo obrany a vojenská velitelství; všechny ve tmavomodré nebo černé barvě, s koženým čalouněním interiéru. Čtyři z těchto vozů s jihoslovanskými vojenskými posádkami se v září 1937 zúčastnily motoristické *Soutěže Malou dohodou*, jež se jela po 2400 kilometrech dlouhé trase z Prahy přes Bratislavu, Užhorod a Bukurešť do Bělehradu.

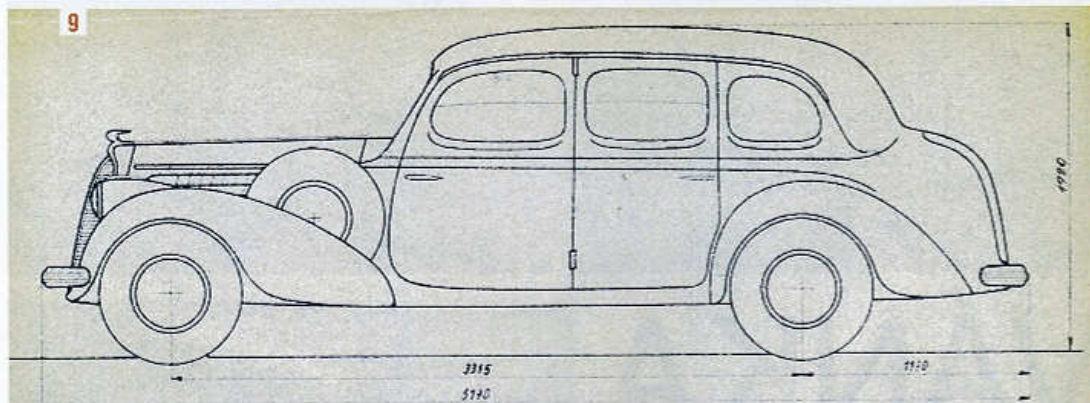
V říjnu 1937 se na Pražském autosalonu představily vozy Superb s nově tvarovanou příďí se světlometry zčásti zapuštěnými do blatníků. Zajímavostí byl tmavě zelený sedan s posuvnou mezistěnou nad opěradlem předního sedadla, výklopným čelním oknem v chromovaném rámu a luxusní výbavou. Společnost mu, vedle již zmíněného omlazeného kabrioletu se zakrytými

zadními koly, dělala černá limuzína vybavená převodovkou Cotal.

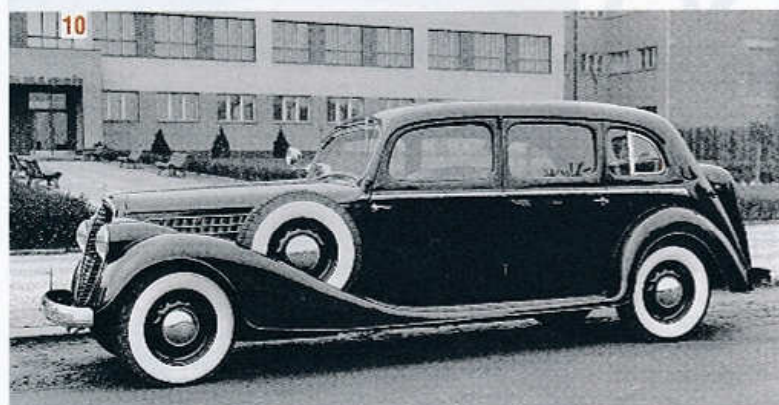
Koncem roku 1937 už jezdil prototyp Superb se šestiválcem OHV 3137 cm³ (ø 80 x 104mm), tucet dalších vozů s tímto motorem následoval během roku 1938. Dva byly určeny pro nejvyšší představitele koncernu, deset dalších mělo být připraveno pro říjnový autosalon v Praze. Ten se však kvůli napjaté mezinárodní situaci už neuskutečnil. Jedna z limuzín byla odeslána na československé velvyslanectví do Varšavy, další zůstaly přechodně ve výrobním závodě, dva čtyřdveřové kabriolety s tovární karoserií čekaly četné peripetie. I nadále se v letech 1938 – 1940 vyráběly Superby se šestiválcem SV 2,9l; zrodily se i prototypy se čtyřlitrovým motorem V8. Ale nepředbíháme, k dalším osudům automobilů Škoda Superb se ještě vrátíme. ■



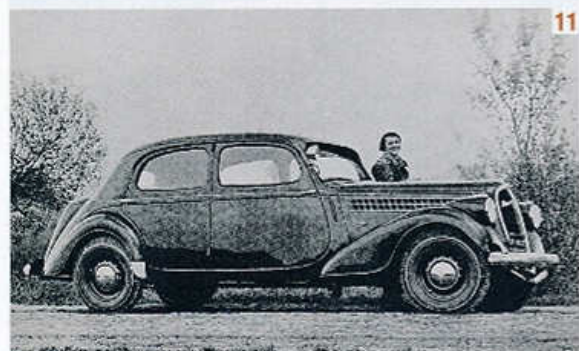
8



9



10



11



12

► VÍTE, ŽE...

► letošní **Ecce Homo** bude nejen 35. ročníkem zařazeným do mistrovství Evropy, ale také uplyne 110 let od první jízdy do vrchu na slavné moravské trati? AMK Ecce Homo proto připravuje velké oslavy! Trať totiž už v květnu 1905 posloužila rychlostní zkoušce soutěže Vídeň – Vratislav – Vídeň! Dr. Arnold Hildesheimer (Mercedes 60 HP) vyhrál nejen do vrchu ve Šternberku, ale i celou soutěž.

► prvního ročníku mistrovství Evropy na trati Ecce Homo 1981 se jako čestný host zúčastnila **Eliška Junková**, slavná česká závodnice? Setkala se tam s vítězem klasifikace ME: Francouz Jean-Louis Bos (Lola T298 BMW) zjel čas dvou jízd 7:22,27 min (nejlepší 3:28,08) a stal se pak mistrem Evropy 1981! Celkově byl ve Šternberku druhý, formule v ME nebudovaly, Dieter Kern dosáhl 7:18,48 min (Alpine-Renault 77-02 V6; F2).

► k významným českým závodníkům předválečné éry patřil gynekolog Doc. MUDr. **Otokar Bittmann** (1891 – 1945), který startoval na vozech Austro-Daimler a Bugatti? Lékařská praxe v Olomouci a Brně mu nedovolovala zúčastnit se často větších závodů, startoval ale i na Targa Florio a Nürburgringu: úspěchy sbíral v jízdách do vrchu. Koupil Bugatti 35C po nehodě Čeňka Junka, závodil s ní dva roky. Zemřel v Olomouci.

► neznámý bratislavský závodník **Josef Brázdil** sehnal tovární automobil Maserati 6C34, šestiválec 3,7 litru o výkonu 270 k (200 kW), pro Velkou cenu 1934 na Masarykově okruhu? S vozem stejného typu (bylo vyrobeno jen šest kusů) tam Tazio Nuvolari dojel třetí, mladý nadšenec Brázdil však při zkušební jízdě před závodem smrtelně havaroval v Ostrovačicích. Stal se tak první obětí brněnského okruhu.

► závodů na Masarykově okruhu se Eliška Junková nikdy nezúčastnila? Bylo to proto, že zanechala závodění po smrti manžela Čeňka v roce 1928, a první Grand Prix se v Brně jela až roku 1930. Francouzka **Anne Hierová** (1895 – 1980) se tak stala první ženou v Brně (1932 na Bugatti), později jela pětkrát 24 h Le Mans. Naposledy startovala v rallye (1953), pak působila v organizaci závodů.

► vítěz třídy 1500 cm³ na Masarykově okruhu 1931 navzdory jménu **Florian Schmidt** byl významný československý závodník? Syn majitele textilky z Krnova vyhrál v Brně na Bugatti 37A, byl to jeho největší úspěch, přestože později v týmu s Bruno Sojkou nasazovali rovněž ex-tovární Bugatti 51A po Pierru Dreyfusovi! Po válce žil v Rakousku.