

Dobový prospekt limuzíny
Škoda Superb 640 ročníku 1935

Tradice jménem Superb (1)

JAN TUČEK

Znovuobjevené jméno Superb má v historii značky Škoda dlouhou a bohatou tradici. V archivu mladoboleslavské automobilky jsme o tom našli řadu zajímavých důkazů, o něž se s vámi podělíme v tomto a příštím čísle *Automobil Revue*.

První automobil Škoda Superb s typovým označením 640 se objevil na veřejnosti v listopadu 1934 a úřední osvědčení k provozu na veřejných komunikacích získal 1. prosince téhož roku. Tvořil vrchol tehdejší unifikované konstrukční řady mladoboleslavských vozů a měl tedy - jako první velký vůz

své značky - páteřový rám s centrální nosnou troubou, vpředu rozvidlený pro uchycení motoru a převodovky, a poměrně nezávislé zavěšení všech čtyř kol, přičemž odpružení obstarávala příčná půleliptická listová pera - vpředu jedno a vzadu dvě. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, ruční brzda působila mechanicky na zadní kola.

Vpředu uložený kapalinou chlazený řadový šestiválec s rozvodem SV měl vrtání 72 mm, zdvih 102 mm a z objemu 2492 cm³ dával výkon 55 koní (40 kW) při 3500 min⁻¹. Pomocí suché jednokoučkové spojky se točivý moment přenášel do čtyřstupňové převodovky se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně, dále pak spojovacím

hřídelem k rozvodovce zadní nápravy. Při rozvoru náprav 3300 mm a rozchodu kol 1320 mm vpředu a 1360 mm vzadu byl Superb 640 dlouhý 5050 mm, široký 1720 mm a vysoký 1660 mm, světlost měla hodnotu 210 mm.

Palivová nádrž o objemu 50 l byla umístěna vpředu, u zadní stěny motorového prostoru, náhradní kolo bylo vzadu ve vodorovné poloze pod podlahou zavazadelníku. Prostorný vůz nabízený ve čtyřmístném i šestimístném provedení (včetně limuzíny se stěnou oddělující prostor pro řidiče a cestující) vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 1600 kg, na osmnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 5,50 x 18 (popřípadě 160 x 40) dosahoval největší rychlosti 110 km/h a průměrně spotřeboval 16 až 17 l benzínu „při normální cestovní rychlosti“, zdůrazňoval dobový prospekt. Z něj si dovolíme očitovat i základní charakteristiku luxusního mladoboleslavského automobilu: „Představujeme Vám nejnovější dílo moderní automobilové techniky - vůz v každém směru dokonalý. Pohodlný a bezpečný jako vlastní domov, rychlejší, než aby bylo možno jeho rychlosti využít, neúnavný v kopcích, lehce ovladatelný a šetrný ve spotřebě pohonných látek“.

Šestimístná limuzína Superb 640 se v roce 1935 prodávala za 64 900 Kč, tedy za víc než dvojnásobek ceny sedanu Rapid se čtyřválcovým motorem 1,4 l (ten tehdy stál 30 800 Kč). Byla to však částka odpovídající postavení typu



Elegantní a prostorný sedan Škoda Superb 640 z poloviny třicátých let.

Na jaře 1936 debutoval nový Superb (typ 902) s modernější karoserií a motorem 2,7 l.



Zád sedanu Superb 640 s nahoru vyklápěcím víkem zavazadlového prostoru.

Superb 640 na trhu, na němž např. za vůz Tatra 77 s třilitrovým osmiválcem o výkonu 60 koní (44 kW) musel zákazník zaplatit 98 tisíc Kč a licenční limuzínu Walter Lord se šestiválcem 2,5 litru o výkonu 55 koní (40 kW) si mohl pořídit za 59 tisíc Kč. Mimořádně - Superb 640 nebyl v té době nejdražším a nejprestižnějším osobním automobilem značky Škoda: za 77 tisíc Kč se až do roku 1936 prodávala limuzína Škoda 650 s klasickým obdélníkovým rámem, oběma tuhými nápravami a šestiválcovým motorem 2,7 l o výkonu 60 koní (44 kW).

Výroba vozů Škoda Superb 640 pro zákazníky byla zahájena v březnu 1935 a její převážnou část tvořily dvě série: první v počtu 65 vozů dokončená v říjnu 1935, druhá čítající 85 automobilů vyrobených od srpna 1935 do května 1936. Spolu s dvojicí prototypů z roku 1934 a několika dalšími vozy zhotovenými v letech 1935 a 1936 zřejmě produkce tohoto typu dosáhla 160 kusů.

V květnu 1936 byl představen inovovaný vůz Superb třetí série zpočátku označovaný jako typ 640-II, posléze přečíslovaný na typ 902. Měl modernizovanou zaoblenější karoserii s lehce prohnutou maskou připomínající menší typy Popular a Rapid, menší šestnáctipalcová kola s pneumatikami 6,50 x 16, zesílené příčné pero přední nápravy a zvětšený rejď předních kol, novou převodovku s hliníkovou skříní a zvětšeným převodem třetího stupně, ale především motor převrtaný na objem 2703 cm³ (vrtání se zvětšilo ze 72 a 75 mm při nezměněném zdvihu 102 mm). Výkon šestiválce vzrostl na 60 koní (44 kW), dynamické vlastnosti pětimetrového vozu se však změnil jen nepatrně. Není divu - samotný podvozek vykazoval hmotnost 1130 kg, uzavřený šestimístný vůz pak 1680 kg.

Superb typu 902 se běžně prodával s uzavřenou čtyřdveřovou karoserií se čtyřmi i šesti bočními okny ve čtyřmístném a šestimístném provedení, objevil se však i coby dvoudveřový kabriolet se standardním rozvorem 3300 mm a víc než pětimetrovou délkou. Samostatnou zmínku si zaslouží sedan s prodlouženou spřávkou zadí, zakrytými zadními koly a výrazně protaženými zadními blatníky, který na zakázku karosovala vysokomýtská firma Sodomka. Kariéra typu 902 byla poměrně krátká - od



Dvoudveřový kabriolet Superb ročníku 1936 (typ 902).



Škoda Superb (typ 913) ročníku 1937 s pětimístnou karoserií sedan.

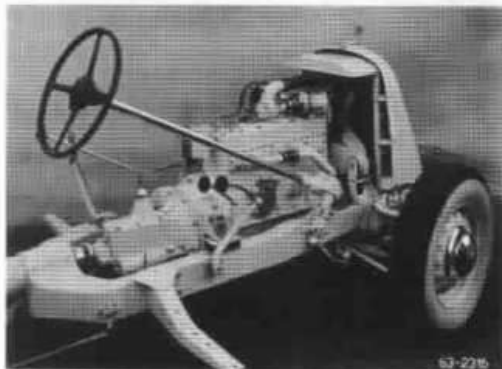
června do října 1936 vznikla jediná série pěti desítek vozů s motorem 2,7 l.

Další výrazná inovace následovala v říjnu 1936: počínaje čtvrtou sérií (nebo chcete-li výrobním číslem 46.630) se Superb s novým typovým označením 913 představil s větším motorem 2,9 l, nadále ovšem s rozvodem SV. Šestiválec s nezměněným vrtáním 75 mm měl zdvih prodloužený ze 102 na 110 mm a z objemu 2914 cm³ dával výkon 63 koní (46 kW). Navenek se modernizovaný Superb od svého předchůdce odlišoval nově tvarovanou předí s vypouklou maskou uprostřed ozdobenou pěticí tenkých svislých listů a v pravé polovině nahoře stylizovaným nápisem Superb. Palivová nádrž byla lehce zvětšena na 53 l, navíc přibyla záložní desetilitrová nádržka pro případ nouze. Na podvozku s rozvorem 3300 mm automobilka nabízel tři základní karosářské verze: limuzínu pro šest až sedm osob s okénky v zadních sloupcích karoserie, velmi prostorný pětimístný čtyřdveřový sedan se čtyřmi bočními okny, a také dvoudveřový pětimístný tudor, opět se čtyřmi bočními okny. Zřejmě jen jako výstavní

a předváděcí exemplář byl zhotoven dvoudveřový luxusní kabriolet se standardním rozvorem, zakrytými zadními koly, koženým čalouněním a celkovou délkou 5,5 m, dobová dokumentace se zmiňuje i o čtyřdveřovém šestimístném kabrioletu.

Robustní podvozek typu 913 s dlouhým rozvorem a poměrně výkonným šestiválcovým motorem byl v nevelkých počtech karosován i jako sanitní vůz, dobové snímky však ukazují i Superb proměněný ve skříňovou dodávku a v úhledný pikap s ložnou plochou krytou plachtou. To však byly jen výjimky svědčící o tom, že v pohnutých letech 1938 a 1939 bylo možné ledacos.

Výroba automobilů Superb s motorem SV 2,9 l pokračovala v pravidelném rytmu až do února 1939. Postupně tak vzniklo sedm sérií (v celkovém pořadí typu Superb 4. až 10.) po pěti desítkách automobilů a celková produkce typu 913 se zastavila až na čísle 350 vozů. Mezitím se však už připravovala výroba nového typu 924 poháněného šestiválcovým motorem o objemu 3,1 litru s rozvodem OHV. Ale o tom až příště. ■



Přední část podvozku vozu Superb se šestiválcovým motorem SV 2,9 l.

Neobvyklé zjevení: Škoda Superb ročníku 1939 karosovaná jako dodávka.

