



Limuzína Škoda Superb 3000 s motorem OHV z roku 1938.

Tradice jménem Superb (2)

JAN TUČEK

Ještě jednou se vracíme k historii automobilů Škoda Superb, abychom si připomněli pokračování vývoje šesti-
válcových modelů, ale také dnes už téměř zapomenutý osmiválec.

Na podzim roku 1937 vznikl první prototyp vozu Superb 3000 s novým šesti-
válcovým motorem s rozvodem OHV. Šestiválec s vtáním 80 mm a zdvihem 104 mm dával z objemu 3140 cm³ výkon 80 koní (59 kW) a byl opět spojen se čtyřstupňovou převodovkou se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. Během roku 1938 opustil továrnu tucet dalších exemplářů automobilů s typovým označením 924, které nový motor ukrývaly pod lehce uprave-

nou „starou“ karoserií typu 913, jenž se v té době stále ještě vyráběl. Poznávacím znakem většiny automobilů Škoda Superb 3000 s motorem OHV byla náhradní kola zasazená do předních blatníků, čímž se zvětšil zavazadlový prostor v zádi karoserie.

Na první pohled nezfetelnou změnou bylo prodloužení rozvoru na 3315 mm, později v roce 1939 následovaly i vozy s rozvorem 3415 mm, obě provedení však nebyla zvlášť odlišena výrobními čísly, a tak se dají jen těžko vystopovat. Inovovaný vůz měl rozchod zadních kol rozšířený na 1420 mm a jezdil na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 7,00 - 16 s dobovým označením „superbalony“.

Na jaře 1939 prošla modernizací i karoserie, jež dostala novou, výrazně zaob-

lenou před odpovídající novému stylistickému trendu značky Škoda. Šestimístná limuzína se šesti bočními okny a dvěma sklopnými sedátky uprostřed, mezi přední a zadní řadou sedadel, byla dlouhá 5170 mm, široká 1800 mm a vysoká 1720 mm, světlá výška měla hodnotu 200 mm. Dobový typový list uvádí největší výkon motoru na úrovni 85 koní (63 kW) při 3800 min⁻¹, trvalý výkon pak hodnotou 80 koní (59 kW) při 3500 min⁻¹. Automobilu s pohotovostní hmotností 1880 kg šestiválec uděloval největší rychlost 120 km/h, na dálnicích mohl Superb 3000 udržovat cestovní rychlost 100 km/h, přičemž průměrně spotřeboval asi 18 l benzínu na každých 100 km. Palivová nádrž zvětšená na 66 l spolu s pomocnou nádrží o objemu 12 l tak vystačily na 400 km jízdy, jak ujišťoval prospekt z roku 1939.

Údaje o počtech vyrobených vozů Škoda Superb 3000 se podle jednotlivých pramenů poněkud liší, s určitostí lze vystopovat pět desítek automobilů tohoto typu vyrobených v letech 1938 až 1940, z nichž 39 tvořilo v pořadí jedenáctou sérii typu Superb. Pět dalších vozů s civilními karoseriemi a výrobními čísly patřícími do již zmíněné 11. série následovalo v období 1940 až 1942. V německy psaném přehledu z června 1942 je sice zaznamenána v roce 1940 padesátikusová dvanáctá série typu



Limuzína Superb 3000 s modernizovanou karoserií z roku 1939.



Sedmimístná limuzína Superb 3000 ročníku 1939 byla dlouhá 5,17 m.

Unikát: čtyřdveřový kabriolet Škoda Superb 3000 ročníku 1939.



Zřejmě jen ve dvanácti exemplářích vznikl osmiválec Superb 4000.

Poválečná limuzína Škoda Superb ročníku 1947 s novou karoserií.

Superb 3000, je však u ní poznámka Kfz 15, tedy označení vojenského otevřeného vozu, který je jinak známý jako typ 952. Podle stejného pramene byly právě od prvního výrobního čísla této série (67490) všechny vozy opatřeny levostřanným řízením, zatímco automobily Superb 3000 s civilními karoseriemi z let 1939 a 1940 se na běžně dostupných snímcích objevují jen s volantem vpravo. Ponechme stranou historii v barvě khaki a připomeňme si, že v roce 1939 v Mladé Boleslavi vznikl i špičkový Superb 4000, luxusní vůz s typovým označením 919 a osmiválcovým motorem V8. Osmiválec s rozvodem OHV, vrtáním 84 mm a zdvihem 90 mm dával z objemu 3990 cm³ největší výkon 96 koní (71 kW) při 3500 min⁻¹ a trvalý výkon 90 koní (66 kW) při 3000 min⁻¹. Byl spojen s třístupňovou převodovkou se synchronizací druhého a třetího převodového stupně a rychloběhem.

Páteřový rám s centrální nosnou trubicí dostal nové uspořádání zadní nápravy - kyvadlové polonápravy byly odpruženy šikmo uloženými čtvrteliptickými listovými pery. Superb 4000 měl rozchod kol 1460 mm vpředu a 1500 mm vzadu, rozvor 3400 mm a světlost 200 mm, jezdil na šestnáctipalcových kolech s pneumatikami 7,50 - 16. Šestimístná limuzína byla dlouhá 5400 mm, široká 1800 mm a vysoká 1750 mm, pohotovostní hmotnost měla podle typového listu hodnotu 2180 kg. Osmiválec dosahoval největší rychlosti přes 130 km/h, vykazoval ovšem také vyšší spotřebu - asi 20 až 24 l benzínu na 100 km, a tak byla hlavní nádrž zvětšena na 85 litrů a pomocná na 15 litrů.

Podle údajů pocházejících z továrního archivu zřejmě v období 1939-1940 spatřilo světlo světa jen dvanáct osmiválců typu 919, z toho dva prototypy a deset vozů ověřovací série, všechny s pravostřanným řízením.

Zatímco osmiválec se už po válce do výroby nevrátil, šestiválcový Superb se znovu objevil v roce 1947, ovšem v nové podobě. Na prakticky nezměněný podvozek typu 924 s motorem OHV o objemu 3,14 l a výkonu 85 koní (63 kW) se montovala nová karoserie dlouhá 5300 mm, široká 1860 mm a vysoká 1650 mm, jejíž poněkud boubelaté tvary odpovídaly poválečné módě. Zajímavostí bylo, že poválečný Superb jako jediný z celé dlouhé řady dostal dělené čelní

sklo, zatímco všechny ostatní modely - včetně prvního z roku 1934 - měly nedělené přední okno. Prestiž nového vozu Superb určeného pro vysoké státní (a brzy i stranické) představitele měly zdůraznit trojice chromovaných listů na předních a zadních blatnicích stejně jako členitá maska s devíti vodorovnými chromovanými prvky.

Poválečná produkce vozů Škoda Superb netrvala dlouho a byla jen velmi omezená. Po zhotovení asi šedesáti sedanů s uzavřenou karoserií v letech 1947 a 1948 následovala ještě stovka automobilů s karoseriemi polokabriolet s plátěnou skládací střešou, z nichž čtyři byly v luxusním přehlídkovém provedení. Všechny tyto vozy byly oficiálně určeny pro ministerstvo vnitra, které ovšem zajišťovalo přepravu chráněných činitelů i pro jiné resorty. Původně měla polokabriolety Superb „oblékat“ vysokomýtská Karosa, tedy znárodněná karosárna Sodomka, na podzim 1948 však bylo rozhodnuto, že zakázku převezme její pobočný závod v Praze- Strašnicích.

Připomeňme, že to byla původní karosárna Uhlík, v níž po znárodnění v té době ještě pracoval i její zakladatel a bývalý šéf, Oldřich Uhlík (podrobněji jsme o jeho osudech psali v **AR 7, 8 a 9/2001**). Od jara 1949 ze Strašnic každých čtrnáct dní vyjždělo mezi třemi a pěti polokabriolety Superb, vesměs v černé barvě a v decentním provedení bez dřívějších chromovaných listů na bocích a blatnicích.

Vozy po zkušební jízdě s továrním řidičem mladoboleslavské automobilky přebírali zástupci ministerstva vnitra. Podvozky přicházely z Mladé Boleslavi a podle údajů v tamějším archivu byly poslední dva expedovány 20. a 24. září 1949, přičemž nejvyšší výrobní číslo poslední série typu 924 bylo 84 307. Původně mělo být všech sto polokabrioletů vyrobeno do konce roku 1949, nakonec však - po změně plánu - vznikly poslední čtyři exempláře až počátkem roku 1950. Tím také skončila první část historie vozů Škoda Superb, druhá se začíná psát právě nyní. ■



Polokabriolet Škoda Superb z roku 1949 s otevřenou střechou.

Pětice vozů Superb na dvoře karosárny Uhlík v Praze- Strašnicích.

