



Klasický dvoudveřový Tudor Š 1101 s původní maskou ve Švédsku

ŠKODA 1101/1102 (1)



Nadace Elšíky Junkové

Tudor



Tudor ŠKODA

Obrázek z dobového prospektu dokazuje, že i výrobce používal označení Tudor

Vzácný kousek – čtyřdveřový polokabriolet Škoda 1101 s původní příďí



Prototyp Š 1101 STW, karosovaný v roce 1947 firmou Sodomka



Tudor coby sedan, přesněji čtyřdveřová Škoda 1102 s novou maskou

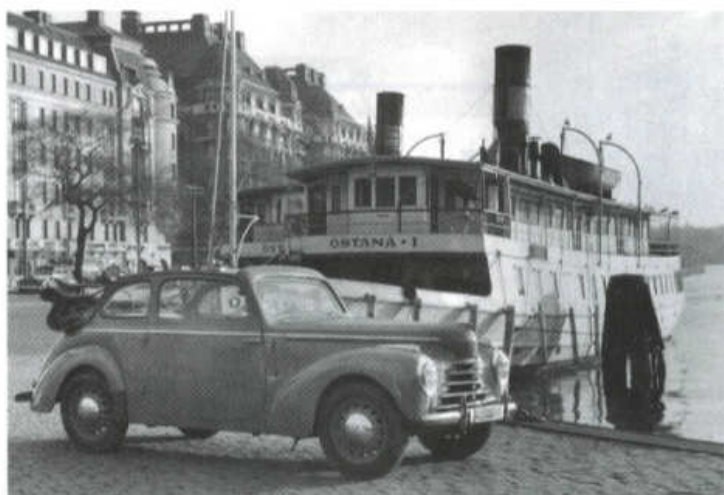
JAN TUČEK

Prvním poválečným typem osobního vozu z Mladé Boleslavi se na jaře 1946 stala Škoda 1101, automobil klasické koncepce s páteřovým rámem a úhlednou dvoudveřovou karoserií zaoblených tvarů, jež mu mezi lidem vynesla pojmenování Tudor.

Čerstvě znárodněná automobilka s novým označením AZNP navázala na předválečnou konstrukční tradici. Nový automobil převzal prakticky nezměněný podvozek typu Popular 1101 ročníku 1940 se čtyřválcem OHV 1089 cm³ a čtyřstupňovou převodovkou, umístěnou těsně za motorem a nikoliv vzadu u zadní nápravy, jak bývalo zvykem u Popularů. Typovým označením 1101 se hlásil k předchůdci, před válkou oblíbené jméno však nepřel. Měl nově tvarovanou karoserii a vydával se za zcela nový automobil. Strohé číselné označení motoristické veřejnosti nestačilo, a tak si z počestné verze anglického pojmenování dvoudveřové karoserie udělala Tudor. Tohle jméno pak zůstalo všem automobilům řady Škoda 1101 a 1102, tedy i čtyřdveřovým verzím. V tomto čísle se budeme věnovat osobním modelům, uživatelské a další verze Tudora si připomeneme příště.

Škoda 1101 měla páteřový rám s centrální troubou, vpředu rozvidlený pro uchycení poháněcího ústrojí. Tvořil je řadový kapalinou chlazený čtyřválec OHV 1089 cm³ s výkonem 32 k (23,5 kW)/4200 min⁻¹, suchá jednokotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací na třetím a čtvrtém stupni. U vozu Š 1101 byla řadící páka na víku převodovky, na středním tunelu, modernizovaný typ Š 1102, vyráběný od roku 1948, měl řadící páku pod volantem, na sloupku řízení. Palivová nádrž 35 l byla umístěna v motorovém prostoru, vzadu u dělicí stěny, hned vedle ní měl své místo i akumulátor 6 V. Přední kola nesly lichoběžníkové závěsy se spodním příčným listovým perem složeným ze sedmi listů, vzadu byly tradiční výkyvné polonápravy odpružené příčným listovým perem





Tudor byl základem vozu Škoda Sport, který startoval v Le Mans (1950)



s třinácti listy připevněným shora ke skříni rozvodovky. Vozy Š 1101 měly zpočátku na přední nápravě třecí tlumiče, teprve v pozdějších sériích se montovaly olejové pákové. Zadní náprava Š 1101 a 1102 se musela obejít bez tlumičů, jen s přirozeným tlumícím účinkem listového pera. Brzdy byly bubnové s kapalinovým ovládáním, mechanická ruční působila na zadní kola, Š 1101 první série měla páku ruční brzdy na víku převodovky, u dalších vozů pak byla pod přístrojovou deskou. Řízení se šroubem a matiči se ovládalo třiramenným volantem, až v roce 1951 dostal vůz modernější dvouramenný volant z větší Škody 1200 Sedan. Tudory v osobním provedení jezdily na pneumatikách 5,00 – 16 nebo 5,25 – 16, náhradní kolo bylo uloženo v téměř vodorovné poloze za zadní nápravou pod podlahou zavazadlového prostoru.

Základ karoserie tvořila robustní podlahová plošina z ocelového plechu, k níž byla přivařena příčná stěna, oddělující motorový prostor od prostoru pro cestující. Před a zad karoserie byla celokovová, kostra střední části však byla ještě postaru zhotovena z tvrdého dřeva. Karoserie byla na rámu uložena na osmi pryžových podložkách a připevněna osmi šrouby; dvěma vpředu, čtyřmi ve střední části ke dvěma příčkám podvozku a dvěma vzadu. Kromě základní dvoudveřové čtyřmístné karoserie se Š 1101 a 1102 vyráběly i jako dvoudveřové polokabriolety s plátěnou střechou, čtyřdveřové sedany a v malých počtech také jako čtyřdveřové polokabriolety, opět s pevnými rámy oken a dveří a plátěnou střechou. Špičku nabídky, určenou na vývoz, tvořil dvoudveřový sportovní model označovaný jako roadster kabriolet. Atraktivní vůz s elegantní zaoblenou záďí a krátkou skládací plátěnou střechou měl pevný rám dvoudílného čelního okna, v základním provedení byl dvomístný, ale použitím nouzového sedátka se mohl proměnit v 2+2místný. Sportovně střížený otevřený automobil se od podzimu 1948 vyráběl ve Vrchlaví, v bývalé karosárně Petera, která už od léta 1946 karosovala sanitky a od roku 1947 také dodávky Š 1101. Roadstery však souběžně vznikaly i v Kvasínách v někdejší Janečkové karosárně. Při rozvoru náprav 2485 mm a rozchodu kol vpředu/vzadu 1200/1250 mm byl standardní dvoudveřový vůz dlouhý 4050 mm, široký 1500 mm a vysoký 1520 mm. Čtyřdveřové byly dlouhé 4100 mm stejně jako roadster, jehož výška nepřesahovala 1460 mm. Pohotovostní hmotnost se pohybovala od 940 do 960 kg, z toho 530 kg představoval kompletní podvozek s náhradním kolem. Celková hmotnost měla u všech osobních verzí hodnotu 1300 kg, z nichž 600 kg připadalo na přední a 700 kg na zadní nápravu. Běžné dvoudveřové vozy měly užitečnou hmotnost 360 kg, čtyřdveřové a roadstery 340 kg. Všechny osobní Tudory dosahovaly největší rychlosti přes 100 km/h a mohly jezdit trvalou rychlostí 85 km/h, jejich průměrná spotřeba se pohybovala kolem 9 až 10 l benzínu na 100 km.

V létě 1948 prošel Tudor inovací a dostal nové označení Š 1102.

Roadster Š 1102 nepostrádal elegancí ani s nataženou plátěnou střechou

Dvoudveřový polokabriolet Š 1101 s maskou v exportním provedení

Atraktivní roadster Š 1102 se až na pár výjimek v tuzemsku neprodával

Polokabriolet s nataženou střechou, opět ve Švédsku



Na první pohled se odlišoval změněnou předí; původních osm užších vodorovných listů masky nahradila pětice širších chromovaných prvků, těleso nárazníku nyní plynule navazovalo na před a blatníky a bylo ozdobeno leštěnou lištou z lehkého kovu, zatímco dřívější Š 1101 měla mezeru mezi blatníky a jednoduchým, ale chromovaným nárazníkem. Řadicí páka se u osobních Š 1102 přestěhovala ze středního tunelu pod volant a změnila se i řada dalších detailů. Radu let se pak v historických materiálech tradovalo, že od roku 1949 prostě inovovaný typ Š 1102 nahradil původní Š 1101. Věc ale není tak jednoduchá. Podle záznamů v archivu firmy Škoda Auto se totiž podvozky typu Š 1102 v Mladé Boleslavi vyráběly jen do října 1951, zatímco poslední podvozky zapsané pod označením Š 1101 opustily továrnu až o půl roku později, v březnu 1952. Byly určeny ke karosování mimo mateřskou automobilku, zřejmě však nejen pro užitkové verze. Ve statistice karosovanského závodu totiž ještě v roce 1952 figuruje 357 nově karosovaných roadsterů, což představuje více než čtvrtinu rekordní produkce 1250 vozů v tomto provedení, které z Vrchlaví vyjely během roku 1951.

Jednoznačné to není ani s vnějšími poznávacími znaky. Přinejmenším některé na export určené Tudory typu Š 1101 měly jednoduché chromované nárazníky a zároveň modernější masku s pěti vodorovnými lištami, i když tvarově lehce odlišnými (o něco tenčími) od provedení Š 1102. Podle dobové literatury navíc vozy Škoda 1101 posledních sérií převzaly masku určenou pro Š 1102, takže spolehlivou identifikaci umožňuje vlastně jen pohled na typový štítek pod kapotou. V závěru kariéry, v letech 1951 a 1952, se vozy této řady dočkaly nejprve dvouramenného volantu a nakonec také nové upravené palubní desky, v níž byl původní obdélníkový sdružený přístroj nahrazen trojicí kruhových přístrojů, opět ze Sedanu.

Podle dostupných pramenů vzniklo celkem téměř 67 tisíc civilních vozů Škoda 1101 a 1102, z toho přes 56 tisíc v osobním provedení, včetně necelých 3800 roadsterů, jejichž produkce se dělila půl na půl mezi Vrchlaví a Kvasínami. ■