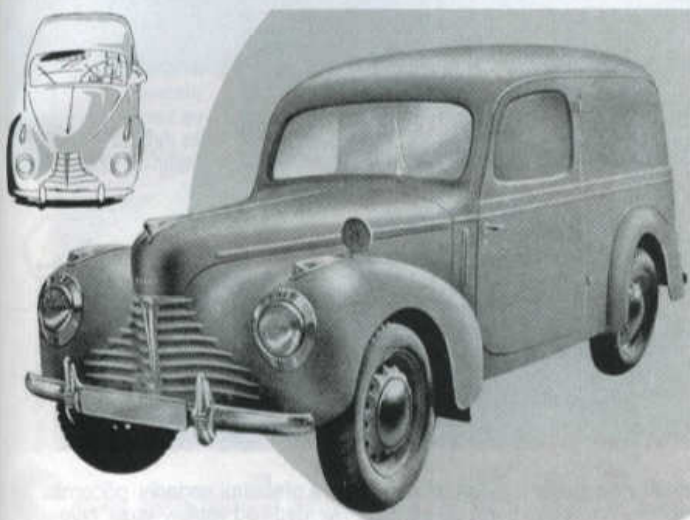




ŠKODA 1101/1102 (2)



Dodávkový vůz Škoda 1101
na snímku z konce čtyřicátých let



Dodávkový Tudor na obrázcích z dobového prospektu



Tudor Š 1101
STW s karoserií
Sodomka ve
stylu woody

Zád Sodomkovy
verze STW se
zviditelněnou
dřevěnou
kostrou

Tudor jinak

JAN TUČEK

Ještě jednou se vracíme k poválečné řadě automobilů Škoda 1101/1102, abychom si připomněli Tudory v užitkových provedeních, ale také ve verzích určených pro armádu a bezpečnost.

První užitkové vozy této řady se objevily v létě 1946 a byly to dodávky pro dvě osoby a 300 kg nákladu. Brzy následovaly sanitní automobily, jejichž karoserie vznikaly v bývalé karosárně Petera ve Vrchlabí, kde probíhala konečná montáž na podvozky dodávané z Mladé Boleslavi. Do konce roku 1946 vyjelo z Vrchlabí prvních 120 sanitek Škoda 1101, v roce 1947 už 250 a také 430 dodávkových vozů. Produkce obou provedení ve Vrchlabí postupně rostla a dosáhla rekordu 2850 automobilů v roce 1950, z nichž bylo 1084 sanitních a 1766 dodávkových. Celkem do léta 1952 vyjelo z Vrchlabí přes 4,5 tisíce sanitních automobilů Škoda 1101/1102 a téměř pět tisíc dodávkových vozů.

Od roku 1951 se vrchlabský závod spolu s továrnou v Kvasinách podílel na výrobě vozů STW (Station Wagon) s prosklenou zadní částí karoserie a sklopným zadním sedadlem, určených pro alternativní přepravu osob a nákladu. Informace o celkové produkci těchto automobilů nejsou jednoznačné, v Kvasinách uvádějí přes 1100 kusů. Vozy Škoda 1101 STW se postupně objevily v několika provedeních, už v letech 1946 a 1947 postavily prototypy s karoserií ve stylu woody s navěnek viditelnou dřevěnou kostrou zadní části a výplněmi z tvrzených plastů plzeňská karosárna Brožík a vysokomýtská firma Sodomka. Oba vozy se v detailech odlišovaly, stejně jako další STW v podobném provedení stavěné v roce 1951 v Kvasinách. Ale ani vozy STW s oplechovanou karoserií neměly jednotnou podobu, kromě vozu s delším bočním oknem opatřeným vzaďu vyklápěcím větracím okénkem (stejně řešení se uplatnilo i u sanitky) existovala verze se dvěma samostatnými bočními okny, oddělenými tenkým sloupkem. Užitkové vozy převzaly podvozek Tudoru s rozvorem 2485 mm, motorem 1089 cm³/32 k (23,5 kW) a čtyřstupňovou převodovkou; dostaly však zesílené zadní příčné listové pero a větší pneumatiky 6,00 x 16, přičemž dodávky a STW měly kratší stálý převod 5,25, zatímco sanitky si zachovaly původní 4,78. U všech užitkových a sanitních vozů této řady zůstala řadicí páka na víku převodovky i poté, co se u osobních modelů přestěhovala pod volant. Užitkové dosahovaly největší rychlosti kolem 90 km/h, sanitky byly o málo rychlejší, jejich spotřeba se pohybovala kolem desetilitrové hranice.

Na jaře 1947 se na podvozku Š 1101 objevil prototyp vojenského vozu se čtyřdveřovou otevřenou karoserií poněkud krabicovitých tvarů, skládací plátěnou střešou a odnímatelnými bočnicemi. Automobil, pro který lid motoristický vymyslel označení *Tudor bojový*, se navěnek tvářil téměř jako terénní vůz, měl však

Vojenský automobil Škoda 1101 Vo
připravený k boji s nepohodou

Typický pohled na vůz,
jemuž je zvykem říkat *Tudor bojový*



Vojenský vůz
v negligé,
bez dveří
a se sklopeným
čelním sklem



Dobový prospekt
na sanitní vůz
Škoda 1101
z roku 1950



Lehce
naaranžovaný
akční záběr
se sanitním
Tudorem

STW (Station
Wagon)
ve verzi
se dvěma
bočními okny



poháněná jen zadní kola a jeho schopnosti pohybu by i jen v lehkém terénu byly velmi omezené. Zato na špatných cestách plných výmolů si vedl statečně, posádka si ovšem mnoho pohodlí neužila. Prvních 60 automobilů s označením Škoda 1101 Vo (vojenský otevřený) si ministerstvo národní obrany objednalo v provedení určeném pro výcvik řidičů, tedy se zdvojenými pedály. Dodávky byly rozplánovány od prosince 1947 do konce dubna 1948, ale první vozy nakonec armáda dostala až na jaře 1948. Během roku 1948 následovala výroba 80 těchto automobilů pro Sbor národní bezpečnosti (SNB), ale také celkem 700 vozů pro export do Jugoslávie. Většinu vozů Škoda 1101 Vo ročníku 1948 stavěla mělnická karosárna Havlík, posledních 175 exemplářů pro Jugoslávii pak bylo karosováno v Chocni. V roce 1949 se pro tyto automobily začalo používat označení Škoda 1101 P (pohotovostní) a kromě necelých tří stovek vozů určených pro SNB a československou armádu vznikly i čtyři desítky kompletních vozů a stovka podvozků karosovaných jen po čelní okno na vývoz do Bulharska. Dalším zákazníkem byla i polská armáda, jež si objednávala vozy ve specifické úpravě se dvěma kanystry na zádi karoserie, zatímco ostatní provedení měla kanystry za předními blatníky. Celkem vznikly do poloviny roku 1951 necelé čtyři tisíce vojenských a pohotovostních automobilů Š 1101 Vo a Š 1101 P.

Podle příručky z roku 1950 byl vojenský vůz dlouhý 4070 mm, široký 1600 mm a s nataženou střechou vysoký 1610 mm (bez střechy 1430 mm), vykazoval pohotovostní hmotnost 1040 kg, dosahoval největší rychlosti 90 km/h a na silnici spotřeboval průměrně 9,5 l benzínu na 100 km. Ke standardní výbavě domácí verze patřily dva

držáky na pušky a jeden na samopal za předními sedadly, přičemž skříňky na munici byly pod sedadly. Na rozdíl od většiny vozů vyvezených do zahraničí měly automobily Š 1101 Vo a Š 1101 P pro československou armádu a SNB standardně namontované topení.

Vraťme se ale k civilním verzím Tudoru. Již zmíněná dodávka měla za neděleným sedadlem řidiče a spolujezdce pevnou přepážku, v níž bylo okno, které se dalo vyklápat směrem vzhůru do prostoru řidiče. Nákladní skříň byla přístupná 950 mm širokými jednokřídlými dveřmi v zadní stěně, jež se otvíraly vlevo do strany. Prostor pro náklad byl dlouhý 1500 mm, široký 1280 mm (mezi podběhy zadních kol 960 mm) a jeho vnitřní výška mezi podlahou a klenutou stěchou se pohybovala od 900 do 1100 mm. Náhradní kolo bylo uloženo ve vodorovné poloze vzadu vpravo, pod podlahou nákladního prostoru. Dodávka existovala ve dvou provedeních, jedno mohlo kromě řidiče a spolujezdce přepravovat 300 kg nákladu, druhé až 500 kg. Vůz STW s oplechovanou karosérií měl s dodávkou shodné boční i zadní dveře, po složení zadního sedadla nabízel ložnou plochu délky 1490 mm. Podle provedení byly vozy dlouhé 4115 až 4120 mm, široké 1500 mm a vysoké až 1680 mm. STW mohl přepravovat buď dvě osoby na předních sedadlech a 500 kg nákladu, nebo čtyři cestující a 350 kg zavazadel nebo zboží. Sanitka byla jen o málo delší (4140 mm), vysoká 1650 mm a měla kratší boční dveře a také jiné dveře v zadní stěně, jež se otvíraly směrem doprava. Za řidičovým sedadlem byla mezistěna s posuvným okénkem, pravá část přepážky byla zaoblená a kopírovala tvar nosítek, jež zasahovala do prostoru vpravo od řidiče. Pro případného spolujezdce zbylo vpředu jen nouzové sedátko nad vodorovně uloženým náhradním kolem. Sklopné sedadlo pro druhého pacienta (nebo pro doprovod) bylo v zadní části vozu, nalevo od nosítek, a sedělo se na něm zády ke směru jízdy. Boční okna sanitky s malými větracími okénky vzadu byla do dvou třetin výšky mléčně neprůhledná, okénko v zadních dveřích bylo čiré, aby umožňovalo řidiči výhled při couvání. Sanitka byla jediným modelem této řady, jež byl standardně vybaven světlometem do mlhy, i když jen jedním. ■