

# Sanitky ŠKODA 1203

**V sedmdesátých a osmdesátých letech plnily nezastupitelnou úlohu v našem zdravotnictví sanitní vozy Škoda 1203. Mnohdy se staly terčem kritiky, nic lepšího však tehdy k dispozici nebylo.**

První prototyp sanitky Škoda 1203 vyjel na silnici v dubnu 1962



Ve druhé polovině padesátých let probíhala v automobilce Škoda první etapa vývoje nových lehkých užitkových vozů s karoserií trambusové koncepce. Jejich karoserie byly dílem pobočného závodu AZNP ve Vrchlabí, poháněcí ústrojí a podvozkové skupiny pocházely z mateřské továrny v Mladé Boleslavi. Po zhotovení pěti prototypů s označením Š 979 byly vývojové práce na příkaz shora na řadu měsíců přerušeny, znovu se rozběhly v roce 1960 – tentokrát už jako projekt Š 997 neboli Škoda 1200 Trambus. Prvním prototypem nové řady byla v roce 1961 dodávka, po ní následovala sanitka dokončená v dubnu 1962. Navenek se v detailech odlišovala od budoucího sériového provedení – zejména tvarem masky, prolisy na bocích a uspořádáním bočních oken, konstrukčně mu však už odpovídala.

První prototyp sanitky z jara 1962 měl kapalinou chlazený čtyřválcový motor 1221 cm<sup>3</sup> převzatý z předcházejícího typu Š 1201 uložený za přední nápravou, mezi sedadly řidiče a spolujezdce. Ti seděli nad podběhy předních kol, s nohama v prostoru předního převisu karoserie. Na motor navazovala čtyřstupňová převodovka, spojovací hřídel přenášel točivý moment dozadu k rozvodovce, z níž vycházely hnací hřídele zadních kol. Ta byla zavěšena nezávisle a odpružena podélnými zkrotnými tyčemi. Vpředu byly lichoběžníkové polonápravy opatřené vinutými pružinami. Při rozvoru náprav 2,32 m a rozchodu kol 1,36 m vpředu a 1,35 m vzadu byla sanitka trambusové koncepce dlouhá 4,58 m, široká 1,79 m a vysoká 1,90 m.



První prototyp se řadou detailů lišil od budoucího sériového provedení

Na levém boku karoserie byly jen jedny 1,13 m široké dveře u řidiče, vpravo byly za obdobnými dveřmi u spolujezdce druhé, 1,02 m široké a 1,23 m vysoké boční dveře, jimiž se vstupovalo do sanitního prostoru. Ten byl od prostoru řidiče a spolujezdce oddělen svíslou plechovou stěnou opatřenou obdélníkovým okénkem s posuvným sklem. V zadní stěně karoserie byly dvoudílné vodorovně členěné dveře: horní díl s oknem se vyklápěl vzhůru, spodní se sklápěl dolů. Nastavitelná plechová plošina usnadňovala nakládání a vykládání nosítek.

Variabilní sanitní prostor s vnitřní délkou 2,59 m nabízel tři možnosti: přepravu jednoho pacienta na lehátku a tří dalších osob vsedě, přepravu dvou ležících pacientů, jednoho sedícího a jednoho člena doprovodu na sklopném sedátku, případně jízdu pěti sedících osob. Užitečná hmotnost sanitky měla hodnotu 650 kg, tedy 7 osob po 75 kg a 125 kg materiálu. Náhradní kolo bylo připevněno ve vodorovné poloze pod podlahou, za zadní nápravou, na sklopném trojúhelníkovém držáku. Palivová nádrž o objemu 40 l měla své místo za pravým zadním kolem, nalévací hrdlo bylo pod odklápěcím obdélníkovým krytem na pravém zadním blatníku.



Sanitní prostor prvního prototypu v úpravě pro pět sedících osob

Podle dobového protokolu vykazoval prototyp sanitky Š 997 vybavený jedním lehátkem pohotovostní hmotnost 1274 kg, se dvěma pak 1293 kg.

Motor o výkonu 45 k (33 kW) vozu uděloval největší rychlost přes 90 km/h, při průměrné rychlosti 60 km/h sanitce naměřili spotřebu 9,4 l benzínu na





Interiér prototypu připravený k přepravě jednoho ležícího pacienta...



... tentokrát jsou v pohotovosti obě lehátka umístěná v sanitním prostoru

Na tomhle záběru jednoho z dalších prototypů si dal fotograf obzvlášť záležet







Větrací okénko za dveřmi řidiče a další detaily prozrazují prototyp ročníku 1964

100 km. Do konce roku 1962 prototyp najezdil přes 25 tisíc kilometrů, byl v provozu celkem 195 dní, z nichž 38 strávil v dílnách při opravách a úpravách, zatímco 54 dny trvalo předvádě-

ní a zkoušení mimo mateřskou továrnu. Dva další prototypy sanitek Š 997 vznikly v období 1963-64, v červnu 1964 byly úspěšně ukončeny testy a zkouška životnosti v autorizované zku-

šebně pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Stejně jako dodávka, pětimístný model kombi a osmimístný minibus byla sanitní Škoda 1200 Trambus prakticky zralá k sé-

Řidič a spolujezdkyně na palubě prototypu sanitky z roku 1964



Plně obsazený sanitní prostor prototypové „dvanáctsetrojky“







Před prototypu z roku 1964 už měla téměř definitivní tvář „dvanáctsettrojky“

riové výrobě, její start plánovaný na léto 1966 se však o více než dva roky opozdil. Důvodů byla celá řada, především nejasnost koncepce dalšího rozvoje tuzemského automobilového průmyslu a chybějící investiční prostředky.

Výroba automobilů Škoda 1203 se nakonec začala horko těžko rozbíhat ve druhém pololetí roku 1968 v souběhu s mezitypem Š 1202 klasického střihu, prvních pět stovek sanitek s trambusovou karoserií opustilo výrobní linku ve Vrchlabí v roce 1969. Připomeňme,

že sériové sanitní „dvanáctsettrojky“ měly dvě teplovodní topení, jedno pro kabinu řidiče a spolujezdce a druhé – se samostatnou regulací – pro sanitní prostor. Sanitka s rozvorem 2,32 m byla dlouhá 4,52 m, široká 1,80 m a vysoká 1,90 m – s majákem měřila do výšky 2,12 m. Vykazovala pohotovostní hmotnost 1340 kg, celkovou 1960 kg, jezdila na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 6,40 – 15, s motorem 1221 cm<sup>3</sup> o výkonu 45 k (33 kW) dosahovala maximální rych-

losti 95 km/h a průměrně spotřebovala 10,5 l benzínu na 100 km.

I když sanitní Škoda 1203 díky trambusové koncepci karoserie nabízela více vnitřního prostoru a modernější vzhled, než tradiční „dvanáctsetdvojka“, musela čelit kritice – její dynamické vlastnosti byly stěžejí dostačující, jízdni vlastnosti a komfort nepřevyšovaly průměr, pokulhávala i kvalita zpracování.

V první polovině sedmdesátých let se produkce sanitních vozů Škoda 1203 pohybovala mezi osmi a devíti stovka-





Od roku 1978 měla Škoda 1203 robustnější hranaté nárazníky

mi kusů ročně, rekordních 1024 sanitek tohoto typu ve Vrchlabí vyrobili v roce 1975. Na podzim 1973 dostaly sanitky (stejně jako další vozy tohoto typu) zapuštěné kliky dveří, na jaře 1974 pak novou masku chladiče z černého plastu místo dřívější hliníkové, posilovač brzd a interní označení Š 776. Inovovaná sanitka měla místo původního sklopného stupátka u dveří na pravém boku sanitního prostoru nové rozměrnější stupátko, jež se samočin-

ně vysouvalo a zasouvalo při otvírání a zavírání dveří. Ve stejné době se objevily i první „dvanáctsettrojky“ v jednolůžkové úpravě pro rychlou lékařskou pomoc (RLP). Novinkou sezóny 1978 byly robustnější nárazníky černé barvy. Do roku 1981 vzniklo ve Vrchlabí téměř 10 tisíc (přesně 9913) sanitních vozů Škoda 1203, pak byla jejich výroba předána na Slovensko, do Trnavských automobilových závodů (TAZ). K dalším peripetiím sanitních „dvanáct-

settrojek“ a jejich příbuzných se podrobněji vrátíme až někdy jindy. Dobová statistika nám prozradí, že těsně před koncem komunistické éry, k 31. prosinci 1988, bylo v tehdejší Československu v provozu 11 812 sanitních automobilů Škoda 1203 a jejich trnavských následovníků.

**Text:** Jan Tuček  
**Foto:** Archiv Škoda Auto

Typický obrázek z tuzemské nemocnice osmdesátých let

