

# SANITKY

## Škoda 1200 a 1201

V létě 1952 byla v Mladé Boleslavi zahájena výroba osobního vozu Škoda 1200 s přezdívkou Sedan. Jen o pár týdnů později vyjely ze závodu v Kvasinách první z něj odvozené sanitky.

První poválečnou generaci tuzemských zdravotnických automobilů tvořily převážně sanitky Škoda 1101 vyráběné od podzimu 1946 do jara 1952. Jejich podvozky převzaté z osobního vozu Škoda 1101 Tudor vznikaly v mateřské továrně v Mladé Boleslavi, odkud putovaly do závodu ve Vrchlabí. Tam se rodily sanitní karoserie smíšené stavby – tedy s dřevěnou kostrou a povrchovými panely z ocelového plechu – a probíhala finální montáž. Vinou krátkého rozvoru náprav a poměrně úzkého rozchodu kol trpěly sanitky Škoda 1101 nedostatkem vnitřního prostoru a posádce i pacienti poskytovaly jen spartánskou míru pohodlí.

Sanitní Škoda 1200 měla ve srovnání se svou předchůdkyní rozvor prodloužený o 200 mm na 2685 mm a rozchod kol rozšířený vpředu o 50 mm na 1250 mm a vzadu o 70 mm na 1320 mm. Její karoserie pohledných zaoblených tvarů byla o 180 mm širší a mohla se pochlubit specificky tvarovanou zadní partií s převisem prodlouženým na 1210 mm. Celková délka vozu vzrostla na 4,55 m. Karoserie nové sanitky už byla celokovová, její zadní stěna opatřená dvěma oddělenými okénky se sklápěla směrem dolů, až do vodorovné polohy. Vzadu dole byl sklopný obdélníkový kryt, za nímž bylo vodorovně uložené náhradní kolo.



Sanitní Škoda 1200 ročníku 1955 sklízí obdiv při veteránských akcích

Zadní stěna sanitek Š 1200 a 1201 se sklápí dolů do vodorovné polohy

Zřejmě jediná dochovaná „dvanáctistovka“ Záchraně služby Praha







Sanitní Škoda 1200 Městského ústavu národního zdraví Brno (1954)

Boční dveře měly asymetrické uspořádání – na levé straně byly jen jedny, u řidiče, na pravém boku byly dvojce za sebou, přičemž zadní otvíraly přístup do sanitního prostoru. V něm byla vlevo dvě lehátka nad sebou, vpravo pak sklopné sedadlo pro doprovod, jehož

složením se dalo vytvořit nouzové lůžko pro třetího ležícího pacienta. Pro stanice záchranné služby se vyráběla i jednolůžková verze sanitky.

Podvozky s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol odpružených vpředu i vzadu příčným

listovým perem se vyráběly v Mladé Boleslavi, karoserie a konečná montáž byly dílem pobočného závodu v Kvasinách u Rychnova nad Kněžnou. Část karosářských dílů shodných s osobním vozem přicházela z Mladé Boleslavi, dalších 720 pro sanitku specifických dílů se vyrábělo v Kvasinách a u subdodavatelů. Sanitní Š 1200 poháněl čtyřválec 1221 cm<sup>3</sup> o výkonu 36 k (26,5 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou s řadicí pákou pod volantem. Vůz s pohotovostní hmotností 1220 kg a užitečnou 330 kg jezdil na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 6,00 – 16, dosahoval největší rychlosti přes 90 km/h a vykazoval základní spotřebu 10 l benzínu na 100 km. Palivová nádrž o objemu 35 l byla nadále vpředu pod kapotou, u zadní stěny motorového prostoru.

První sériovou sanitku Š 1200 v Kvasinách dokončili 22. července 1952 a o deset dní později ji spolu s druhým exemplářem expedovali do Bulharska.

Prodlouženou zád sanitek Š 1200 a 1201 zdobila dvojice okének







Sanitní Škoda 1200, jež řadu let poctivě sloužila v Ledči nad Sázavou  
Pohled do sanitního prostoru vozu Š 1200 se dvěma lehátky nad sebou



Sanitní vozy Škoda 1200 připravené k expedici v závodě v Kvasinách



Většina vozů zhotovených do konce roku 1952 šla na export, převážně do Polska a Rakouska, půl tuctu i do Albánie a jednotlivé kusy do Francie, Nizozemí, Dánska a Finska. Od jara 1953 se sanitky Š 1200 vyvážely i do Číny a Indonésie, ale také do Portugalska, Rumunska a Turecka, mezi exotickými destinacemi figurovaly Barma, Cejlon a Brazílie. Prvním tuzemským uživatelem sanitky Škoda 1200 byla Záchraná služba Praha, která první dva vozy převzala koncem listopadu 1952 a čtyři další počátkem prosince. Před koncem roku 1952 už jezdily sanitní „dvanáctitovky“ také v Plzni, Liberci, Českém Brodě, Velkém Meziříčí, Znojmě, Ostravě, Bruntálu, Bratislavě a Kremnici. Počínaje rokem 1953 na našich silnicích přibývaly po desítkách kusů měsíčně a řidičům i přepravovaným pacientům poskytovaly o poznání více komfortu, než dřívější „tudory“.

Časopis Svět motorů psal v lednu 1953 o sanitce Š 1200 velmi pochvalně: „Nový sanitní vůz má moderní linii dávající tomuto vysloveně užitkovému vozidlu ladný vzhled, v ničem si nezadávatel s provedením osobních vozů. Jízda v novém voze je skutečně pohodlná, chod motoru tichý, ovládání v provozu města výborné a pohyblivost i brzdy až překvapivě dobré. Poněkud hlučný je chod ventilátoru topení, které však je velmi účinné a dobře regulovatelné. Výhled řidiče je velmi dobrý – o bezpečnost při jízdě je postaráno tím, že dveře se otevírají po směru jízdy a nikoliv proti, jak tomu bylo u Tudorů. Celkově můžeme hodnotit nový sanitní vůz jako skutečný přínos našemu zdravotnictví, při jehož konstrukci bylo využito všech zkušeností a poznatků z dosavadního provozu.“

Jediná výtka se týkala absence účinné dvojhlavné sirény. „Nedostatek jednotlivých sirén svádí jednotlivé stanice k montování různých provizorních houkaček a sirén, což vnáší mezi řidiče v provozu zmatek.“

Sanitní vozy Škoda 1200 se v Kvasinách vyráběly do konce roku 1955, několik posledních exemplářů z celkového počtu 1945 kusů opustilo továrnu počátkem roku 1956. Při modernizaci v roce 1954 zmizely z předních blatníků mechanické výklopné směrovky a nahradily je blikáče umístěné vedle světlometů, boční dveře už nezasahovaly až k podlaze, kvůli lepšímu utěsnění byly dole opatřeny prahy. Typickým prvkem sanitky byl kruhový světlomet do mlhy umístěný asymetricky vlevo před maskou.

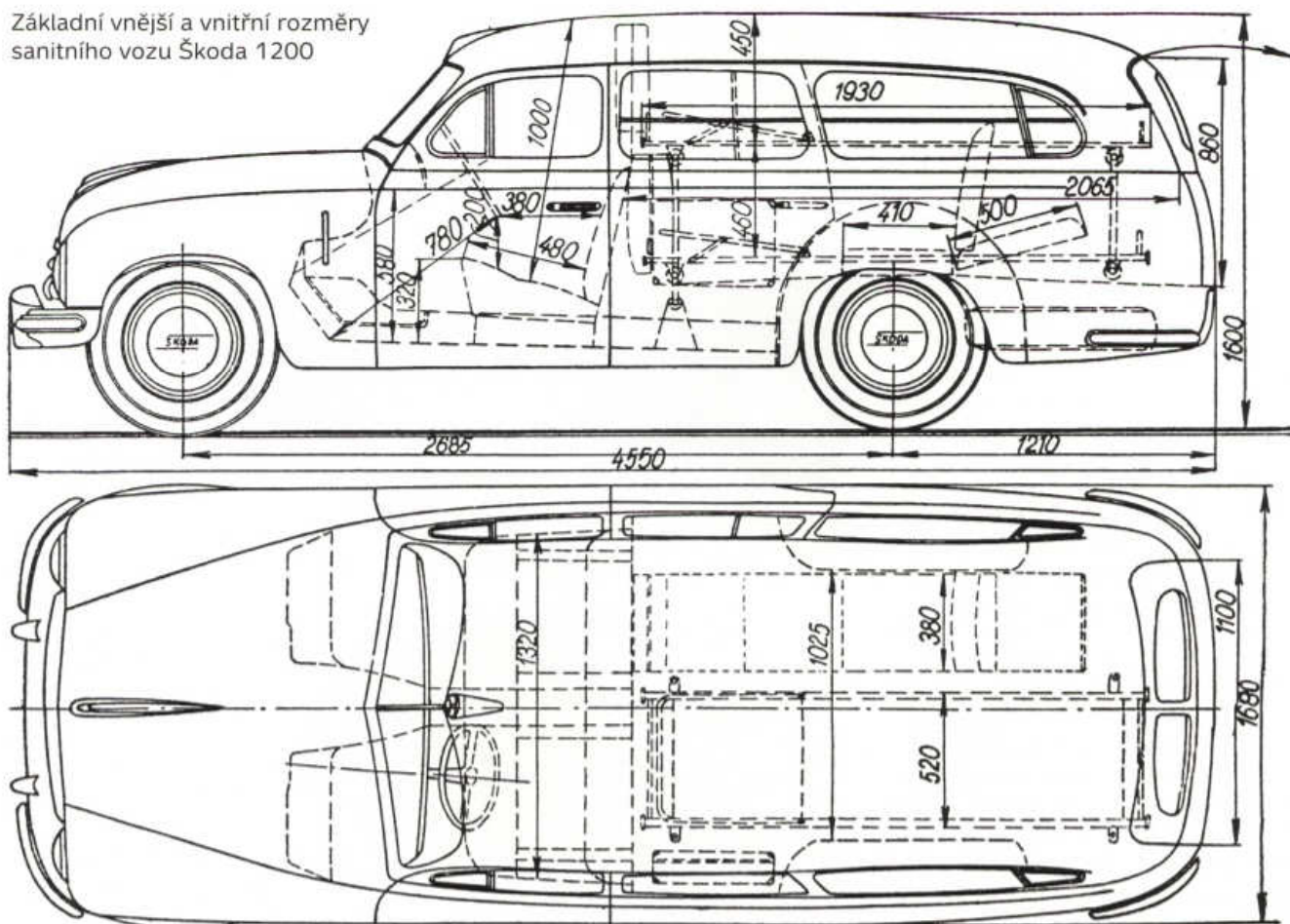
Pro potřeby záchranných služeb se v menších počtech vyráběly i sanitky Š 1200 v jednolůžkovém provedení. Jeden z posledních vozů v této úpravě zhotovený koncem roku 1955 už osmý





Přehlídka sanitek Škoda 1201, které jezdily ve Strakonících

Základní vnější a vnitřní rozměry sanitního vozu Škoda 1200







#### Lidu zdraví – světu mír: sanitky v prvomájovém průvodu v Brně

rok vlastní, pečlivě ochraňuje a při veteránských akcích neúnavně předvádí Michal Appl. Patrně jediná dochovaná „dvanáctistovka“ v autentické podobě, v níž roky sloužila u Záchrané služby Praha, budí živou pozornost publika. Zvenku zaujme modrými světlými na střeše, oranžovými pruhy a nápisem „Úrazová pohotovost“ na kapotě, uvnitř téměř kompletním dobovým vybavením, včetně radiostanice Tesla Fremos na palubní desce, k níž patří nepřehlédnutelná 1,8 m dlouhá anténa na střeše za sirénou. Milovníci detailů ocení kruhový znak vlevo na předním nárazníku: na špičku postavený modrý trojúhelník v bílém poli symbolizuje lékaře, červená římská jednička první pomoc.

Není bez zajímavosti, že sanitka vcelku ve zdraví (a dokonce s původním motorem) přežila dlouhá desetiletí mimo jiné díky tomu, že ji po vyřazení od „záchranky“ odkoupily filmové ateliéry Barrandov. Však si také s Petrem Kostkou za volantem zahrála v televizním seriálu „Sanitka“. Na květnovém srazu klasických škodovek s páteřovým rámem pořádaným jako každoročně v kempu Stříbrný rybník na okraji Hradce Králové doprovázely majitele historické sanitky Škoda 1200 – jejího hrdého řidiče – v rolích sestřiček jeho maminka, skutečná zdravotní sestra, a jeho sourozenkyňe.

V roce 1956 se výroba sanitních vozů vrátila do Vrchlabí, podvozky ovšem nadále dodávala mateřská automobilka z Mladé Boleslavi. Lehce modernizovaný typ Škoda 1201 dostal pod kapotu inovovanou verzi čtyřválcové 1221 cm<sup>3</sup> s výkonem zvýšeným na 45 k (33 kW), díky němuž sanitka uháněla rychlostí

přes 100 km/h. Sanitky Škoda 1201 se ve Vrchlabí vyráběly až do konce roku 1961, jejich celková produkce se vyšplhala na 5286 kusů.

Text: Jan Tuček  
Foto: autor a archiv

#### Vysloužilá Š 1101 bez kapoty a půl tuctu sanitek Š 1200 a 1201

