

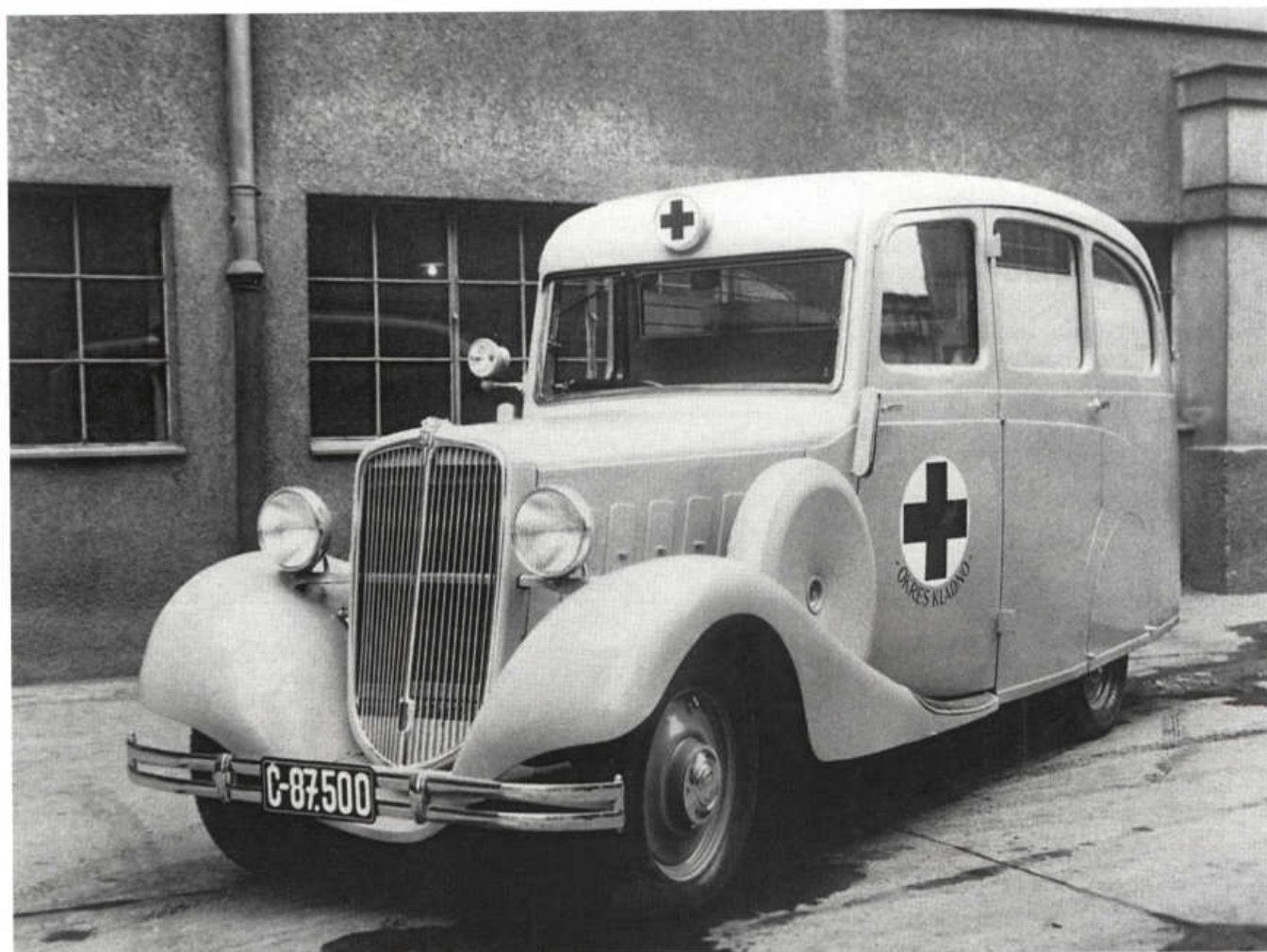
Sanitky obklých tvarů

Ve druhé polovině třicátých let se automobilové karoserie výrazně zaoblily. Týkalo se to i sanitních vozů.

Sanitní Praga Alfa ročníku 1936 sloužila v okrese Kladno

V letech před druhou světovou válkou jezdila po silnicích tehdejšího Československa pestrá plejáda sanitních automobilů stavěných v drtivé většině na podvozcích tuzemských značek Praga, Škoda a Tatra. Typickou představitelkou sanitek té doby je Praga Alfa ročníku 1936, která sloužila v kladenském okrese. Měla klasicky stavěný podvozek s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery a vpředu uložený kapalinou chlazený řadový šestiválec 1,8 l o výkonu 38 k (28 kW), jenž prostřednictvím čtyřstupňové převodovky poháněl zadní kola.

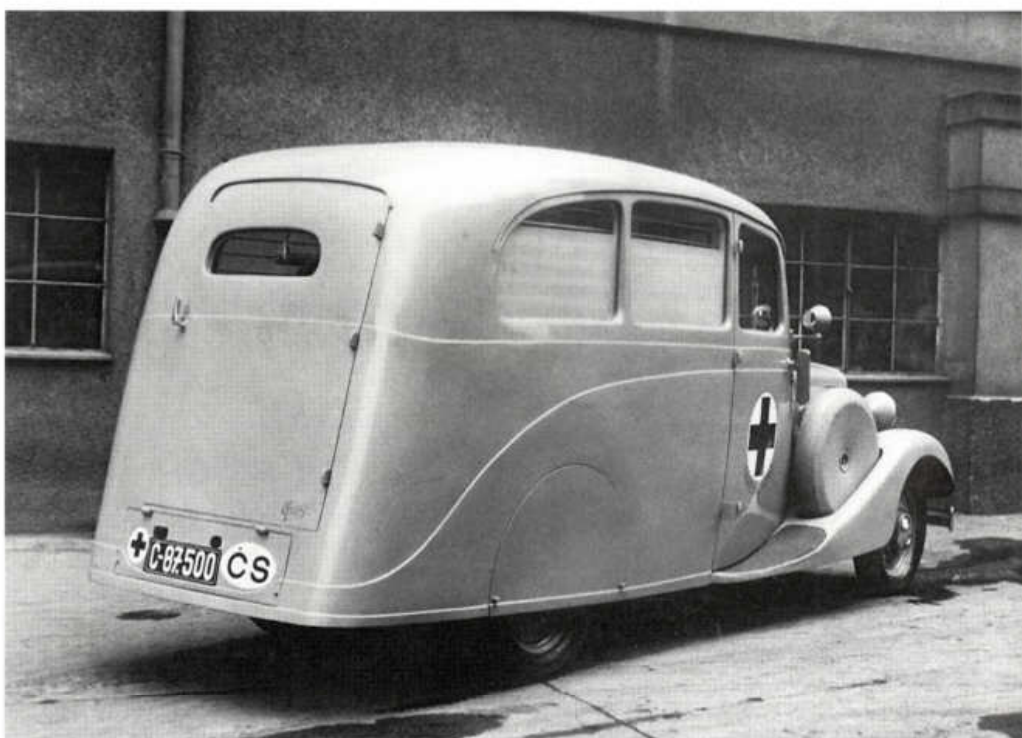
Vůz s třímetrovým rozvorem náprav a pětimetrovou celkovou délkou působil impozantním dojmem, však byl také vysoký téměř dva metry. Na osmnáctipalcových kolech dosahoval rychlosti přes 80 km/h a mohl přepravovat dva ležící pacienty s doprovodem. Tehdy se u nás jezdilo vlevo, na levém boku tedy měla sanitka dvoje dveře, zatímco na pravém jen jedny, u řidiče. V lehké splyvavé a nahoře zaoblené zádi byly jednokřídlé dveře s malým okénkem, vůz opatřený kryty zadních kol vyhlížel poněkud těžkopádně. Dvě náhradní kola v krytech byla stejně jako u limuzíny



téhož typu zasazena do předních blatníků. Dnes mu tyto prvky dodávají osobitý půvab. Poněkud méně nápadná sanitní Praga Alfa s decentnější zádí, bez krytů zadních kol, sloužila ve stejné době v nejuvýchodnějším cípu předválečného Československa, v Užhorodu na Podkarpatské Rusi.

Napohled hbitějším dojmem působí sanitní Tatra 52, jeden ze šesti vozů tohoto typu karosovaných v roce 1936 v mateřské továrně v Kopřivnici. Exmplář na snímcích byl určen pro pobočku Československého červeného kříže v Kroměříži a nápis na dveřích prozrazuje, že byl darem tamější spořitelny. Ručně malovaná poznávací značka pochází ještě z okresu Nový Jičín, z výrobního závodu. Pod typicky tvarovanou kapotou, jež se odklápěla vzhůru spolu s předními blatníky, se skrýval vzduchem chlazený plochý čtyřválec 1,9 l o výkonu 30 k (22 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Připomeňme, že kapota se otvírala nejen kvůli údržbě a případným opravám, ale také při tankování – palivová nádrž byla v motorovém prostoru. Zadní poháněná kola Tatry 52 byla nezávisle zavěšena na výkyvných polonápravách odpružených příčným listovým perem. Sanitka s rozvorem 3,17 m byla dlouhá 4,5 m a rezervní kolo vozila připevněné zvenku na zadní stěně, na dveřích sanitního prostoru. Dosahovala největší rychlosti 90 km/h.

Výjimečným zjevem je mohutný sanitní vůz, který v roce 1936 na podvoz-



Masivní zád sanitky Praga Alfa má svůj osobitý půvab

ku Mercedes-Benz typu Nürburg postavila pro sbor dobrovolných hasičů ve Vrchlabí – německy Hoheneibe – tamější karosárna Petera. Je důkazem, že tehdejší vrchlabský „Feuerwehr“ disponoval značnými finančními prostředky, když si mohl dovolit tak luxusní sanitku. Automobil s rozvorem 3,67 m a celkovou více než pětimetrovou délkou měl v dlouhé předí kapalinou chlazený řado-

vý osmiválcový motor, jenž dával z objemu 4,9 l rovných 100 koní (74 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou a poháněl zadní tuhou nápravu. Prostorová sanitka vybavená speciálním odpruženým lůžkem Peterovy konstrukce a vyklápěcími schůdky u prahu zadních dvoukřídlových dveří vykazovala hmotnost kolem 2300 kg a přitom dokázala vyvinout rychlost přes 110 km/h.

Tatra 52 jako sanitní vůz s tovární karoserií z roku 1936



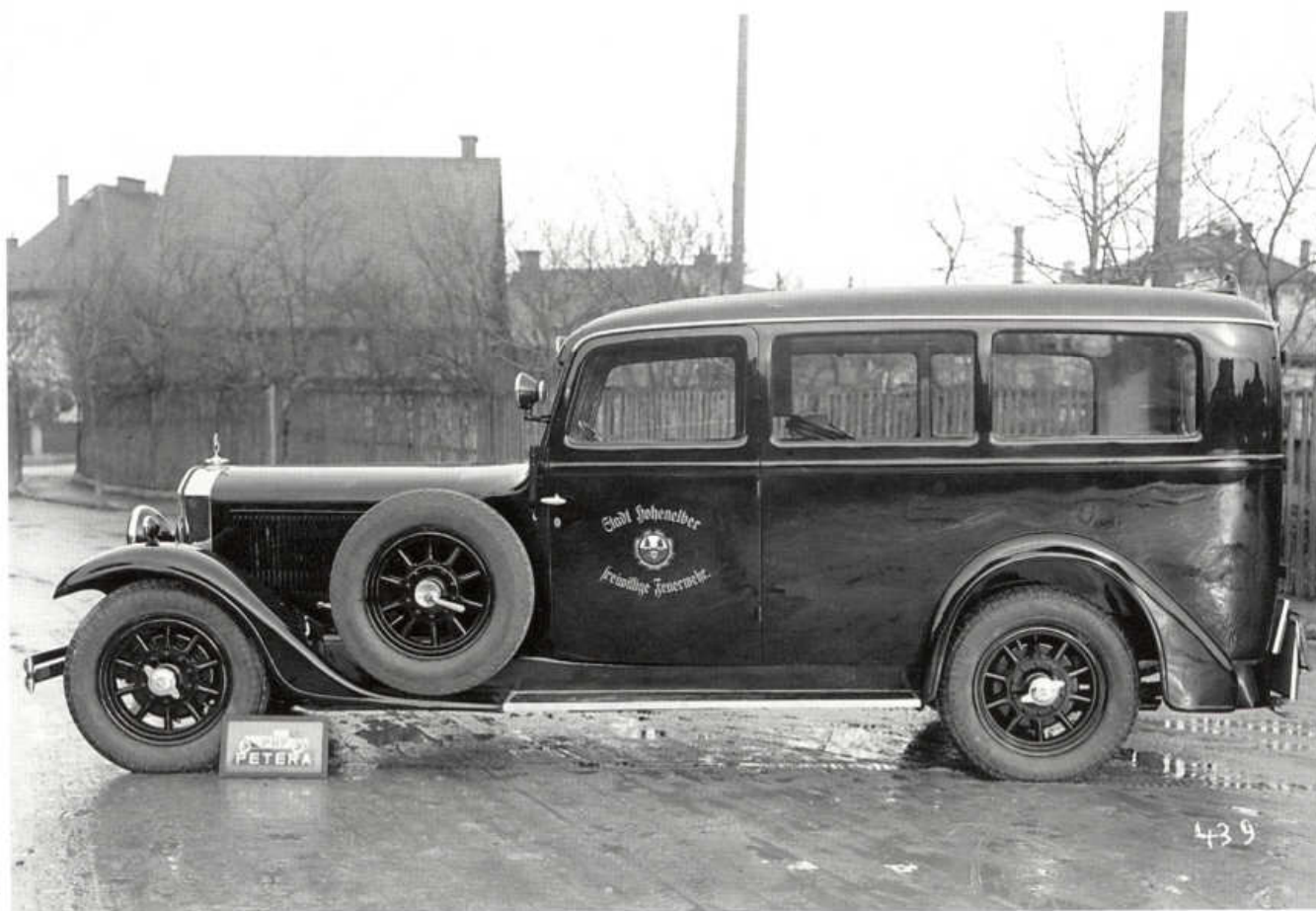


Sanitku T 52 pro Kroměříž financovala tamější spořitelna

Typickým sanitním vozem odpovídajícím tuzemským poměrům druhé poloviny třicátých let je sanitní Praga Lady ročníku 1937. Exemplář na snímku dodala pražská automobilka na východní Slovensko, do Košic. Sanitní Praga Lady měla rozvor náprav 2,65 m, dělenou přední nápravu s příčným listovým perem a poháněnou tuhou zadní nápravu zavěšenou na podélných listových perech. Byla dlouhá 4,5 m a kapalinou chlazený čtyřválcový motor 1,66 l o výkonu 35 k (26 kW) jí umožňoval jezdit rychlostí až 100 km/h. Její o rok mladší sestra téhož jména už měla

novou oblejší karoserii, často s prodlouženou záďí a kryty zadních kol – tak jako zobrazená sanitka určená pro Blansko. Vozidla v tomto provedení používaly okresní nemocnice v řadě měst po celé republice, existovalo i několik jiných verzí sanitek Praga Lady, jež se lišily počtem bočních dveří a úpravou zadní partie karoserie. Jejich výroba pokračovala v menších počtech i za protektorátu Čechy a Morava, posledních pět desítek sanitek na podvozcích Praga Lady zhotovila karosárna Oldřicha Uhlíka v Praze-Strašnicích až po válce, v roce 1946.

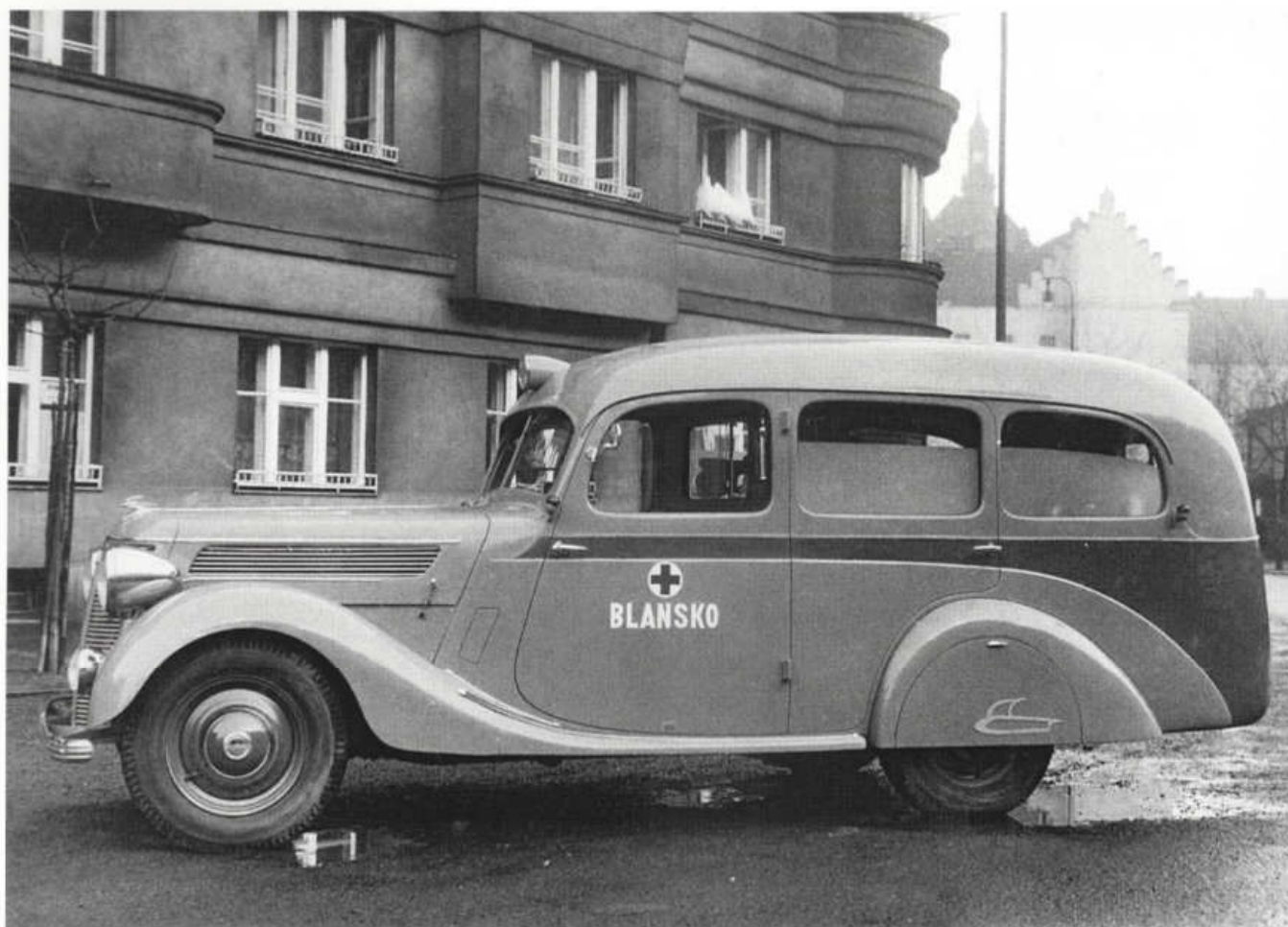
Sanitní Mercedes-Benz Nürburg s karoserií Petera (1936)



Jako zástupce sanitních vozidel značky Škoda jsme pro tentokrát vybrali dvojici automobilů ročníku 1939. Oba nesly pojmenování Popular, měly velice blízkou konstrukci podvozku a do sanitní podoby je „oblékla“ firma

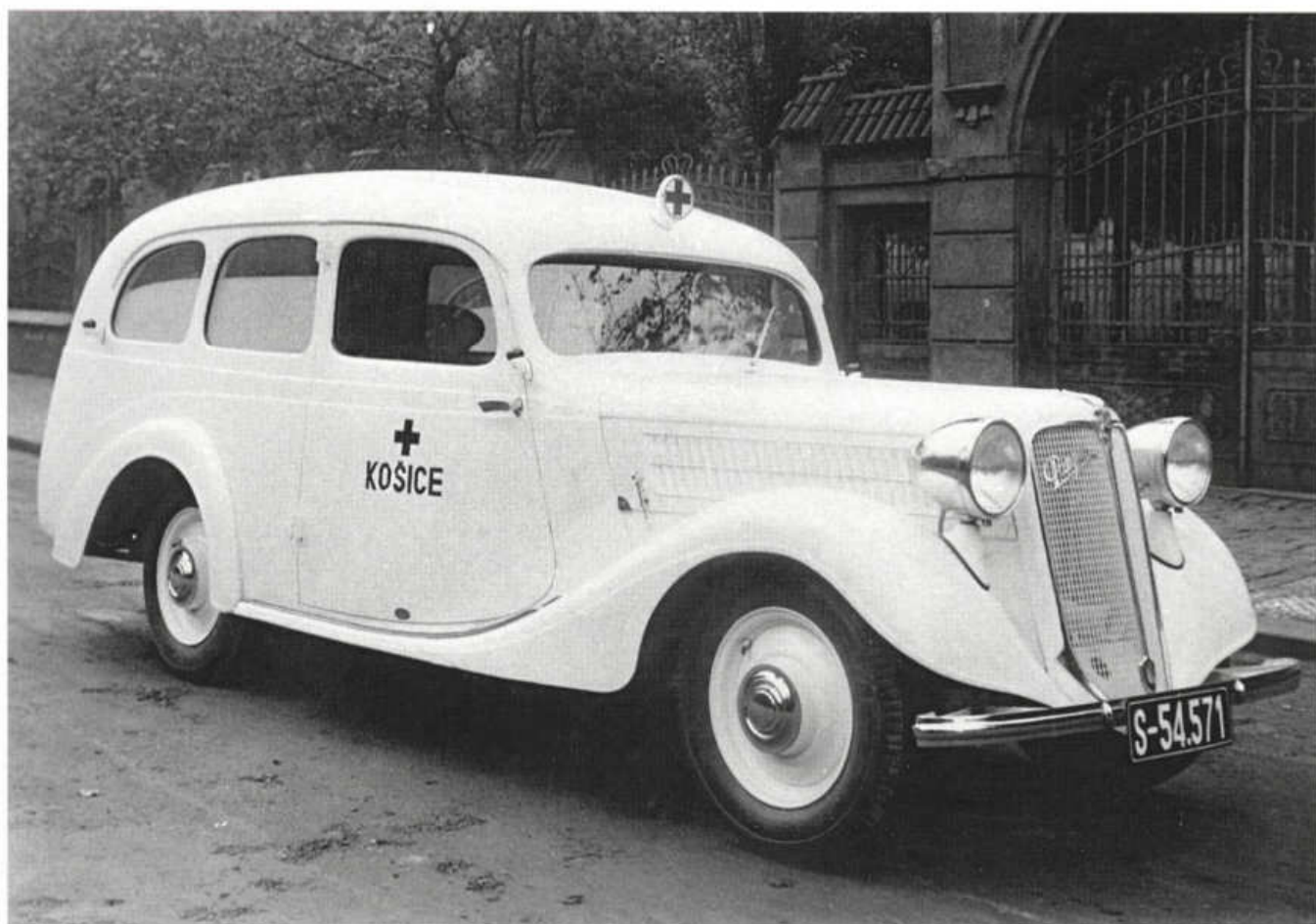


Interiér sanitky s odpruženým lůžkem od firmy Petera



Sanitní Praga Lady ročníku 1938 určená ke službě v Blansku

Tahle sanitka Praga Lady odešla v roce 1937 až do Košic





Ve výbavě sanitky nechyběl ani porcelánový „bažant“

Sanitní Škoda Popular 1100 OHV pro Prostějov (1939)



63 - 2958

Karosa v Praze-Holešovicích, navzájem se však dosti odlišovaly. Větší z nich je sanitní Popular 1100 OHV s rozvorem 2,44 m a čtyřmetrovou celkovou délkou. Měl vpředu uložený kapalinou chlazený čtyřválec 1,1 l o výkonu 30 k (22 kW), páteřový rám s centrální nosnou rourou a nezávislé zavěšení všech čtyř kol odpružených vpředu i vzadu příčným listovým perem. Třístupňová převodovka byla umístěna vzadu, v bloku s rozvodovkou, jež byla u tohoto modelu opatřena diferenciací. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, však také musely zastavit vůz, který dosahoval rychlosti přes 100 km/h. Sanitka byla určena k přepravě jednoho ležícího pacienta, měla na každé straně jen jedny boční dveře, v zadní stěně byly jednoduché dveře otvírané do strany, směrem doprava. V sanitním prostoru, nalevo od lehátka pro pacienta, byla skládací sedadla pro doprovod, řidič měl za zády dělicí stěnu s okénkem.

Menší sanitka s označením Popular 995 byla odvozena z tehdy nejmenšího a nejlevnějšího modelu mladoboleslavské automobilky, jemuž motoristé přezdívali „Liduška“. Při rozvoru náprav 2,20 m byla sanitka dlouhá jen 3,8 m a byla nejmenším vozidlem svého druhu u nás. Měla před přední nápravu vsunutý litrový čtyřválec staršího typu



Nejmenší sanitka Popular 995 byla dlouhá jen 3,8 m

s rozvorem SV a výkonem 22 k (16 kW), přičemž chladič nebyl před, ale za motorem. Třístupňová převodovka měla opět své místo vzadu, v bloku s rozvodovkou, ta se však tentokrát musela obejít bez diferenciálu. Z úsporných důvodů měl Popular 995 mechanické ovládání brzd převzaté z dřívě vyráběných vozů téhož jména. Kompaktní sanitka dosahovala maximální rychlosti

85 km/h a spotřebovala jen asi 7 l benzínu na 100 km. Prostor uvnitř byl sice poněkud stísněný, ležícího pacienta a jednu až dvě další osoby však v ní řidič spolehlivě dopravil na místo určení.

Text: Jan Tuček
Foto: Archiv Škoda Auto
a archiv autora

Sanitní Praga Lady, jež za protektorátu jezdila ve Slaném

