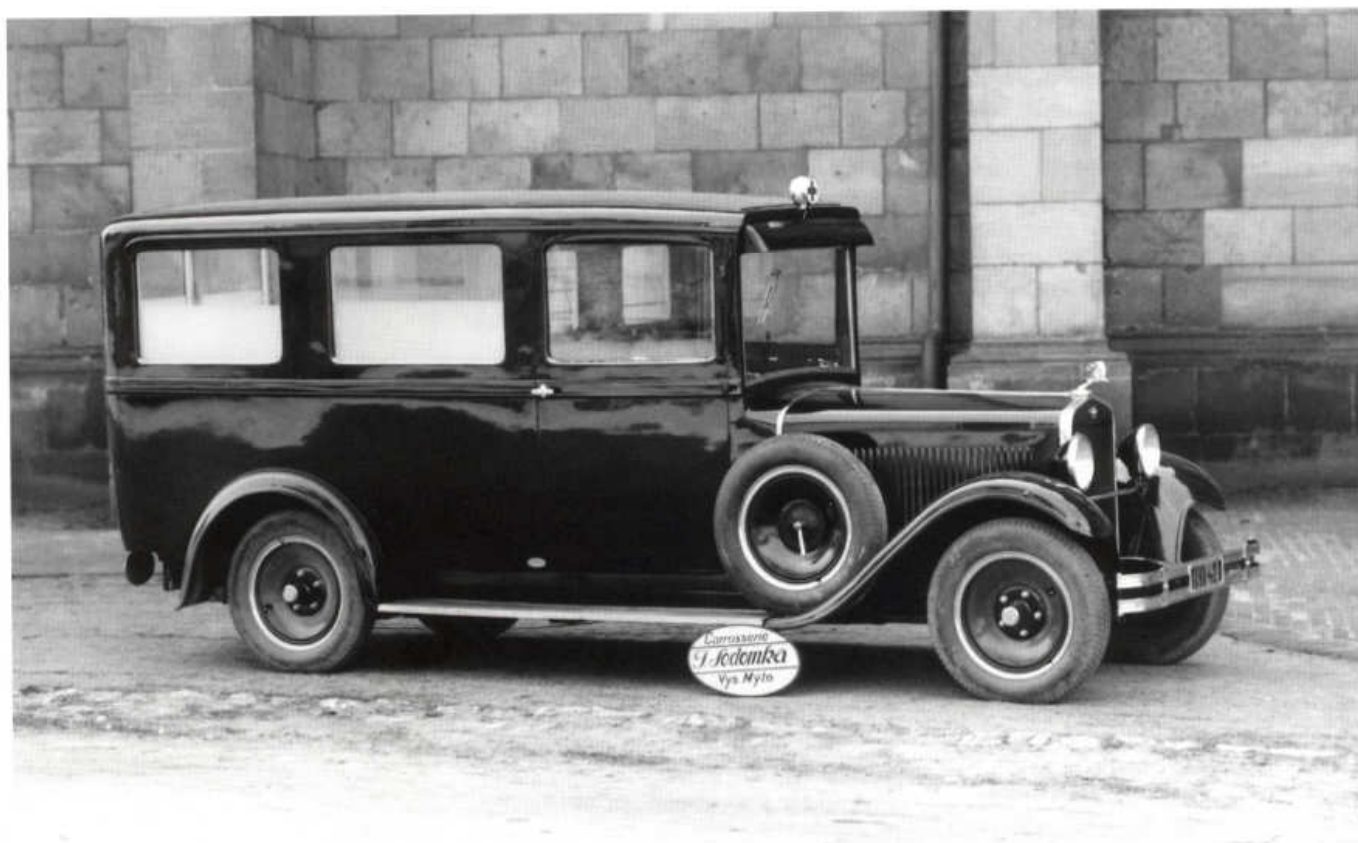


# Klasické sanitky Škoda

**Ve třicátých letech byl park sanitních vozidel v Československu velmi pestrý. Tentokrát jsme vybrali několik zajímavých exemplářů značky Škoda.**

Sanitní Škoda 645 z roku 1931 karosovaná firmou Sodomka

Typickou sanitkou z počátku třicátých let je Škoda 645, kterou na jaře roku 1931 zhotovila vysokomýtská karosárna Sodomka pro okresní nemocnici v Hradci Králové. Jejím základem byl klasicky stavěný podvozek s obdélníkovým rámem a oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery. Vpředu uložený vodou chlazený řadový šestiválec dával z objemu 2,5 l výkon 45 k (33 kW), byl spojen s třístupňovou převodovkou a prostřednictvím spojovací hřídele poháněl zadní nápravu. Při rozvoru náprav 3,38 m byl



sanitní vůz dlouhý 5,3 m a na osmnáctipalcových kolech dosahoval rychlosti přes 80 km/h, k zastavení mu však musely stačit bubnové brzdy s mechanickým ovládním.

Přístup do sanitního prostoru otvíraly dvoukřídlé dveře v zadní stěně a také druhé boční dveře v levém boku karoserie. Připomeňme si, že se v Československu až do roku 1939 jezdilo vlevo. Kromě řidiče mohla sanitní Škoda 645 přepravovat ještě pět až šest dalších osob: dva ležící pacienti na lehátkách umístěných nad sebou v pravé polovině sanitního prostoru, dva členy doprovodu – případně dva sedící pacienti – na sedátkách vlevo od nosítek a jednu až dvě další osoby vpředu vedle řidiče.

Velmi vzácným kouskem byla sanitní Škoda 650, po níž se zřejmě dochovalo jen pár maličkých fotografií v archivu mladoboleslavské automobilky. V letech 1932 až 1936 bylo vyrobeno pouhých šest desítek luxusních automobilů Škoda 650 se šestiválcovým motorem 2,7 l o výkonu 50 k (37 kW) a čtyřstupňovou převodovkou, jejichž podvozek byl prakticky shodný s typem Š 645 – včetně obou tuhých náprav s listovými pery



Interiér sanitky Škoda 645 se dvěma nad sebou umístěnými lehátky

a mechanických brzd. Sanitka postavená v polovině třicátých let se může pochlubit modernějšími, částečně zaoblenými tvary. Raritou u vozu tohoto určení jsou drátová kola s centrální maticí, jimiž bývaly v té době opatřeny luxusní a sportovně střížené automobily.

Dvoje dveře na levém boku karoserie byly zavěšené vzadu, vpravo měla sanitka jen jedny dveře, u řidiče. Jedno dílné dveře v zadní stěně sanitního prostoru se otvíraly do strany, směrem vlevo. Uvnitř byla dvě lehátka nad sebou, jedno stabilní sedadlo a sklopné

Pozoruhodná sanitní Škoda 650 jezdila na drátových kolech





V zadní stěně měla Škoda 650 vlevo zavěšené jednokřídlé dveře

Sanitní Škoda Superb ročníku 1936 pro pražskou záchrannou službu



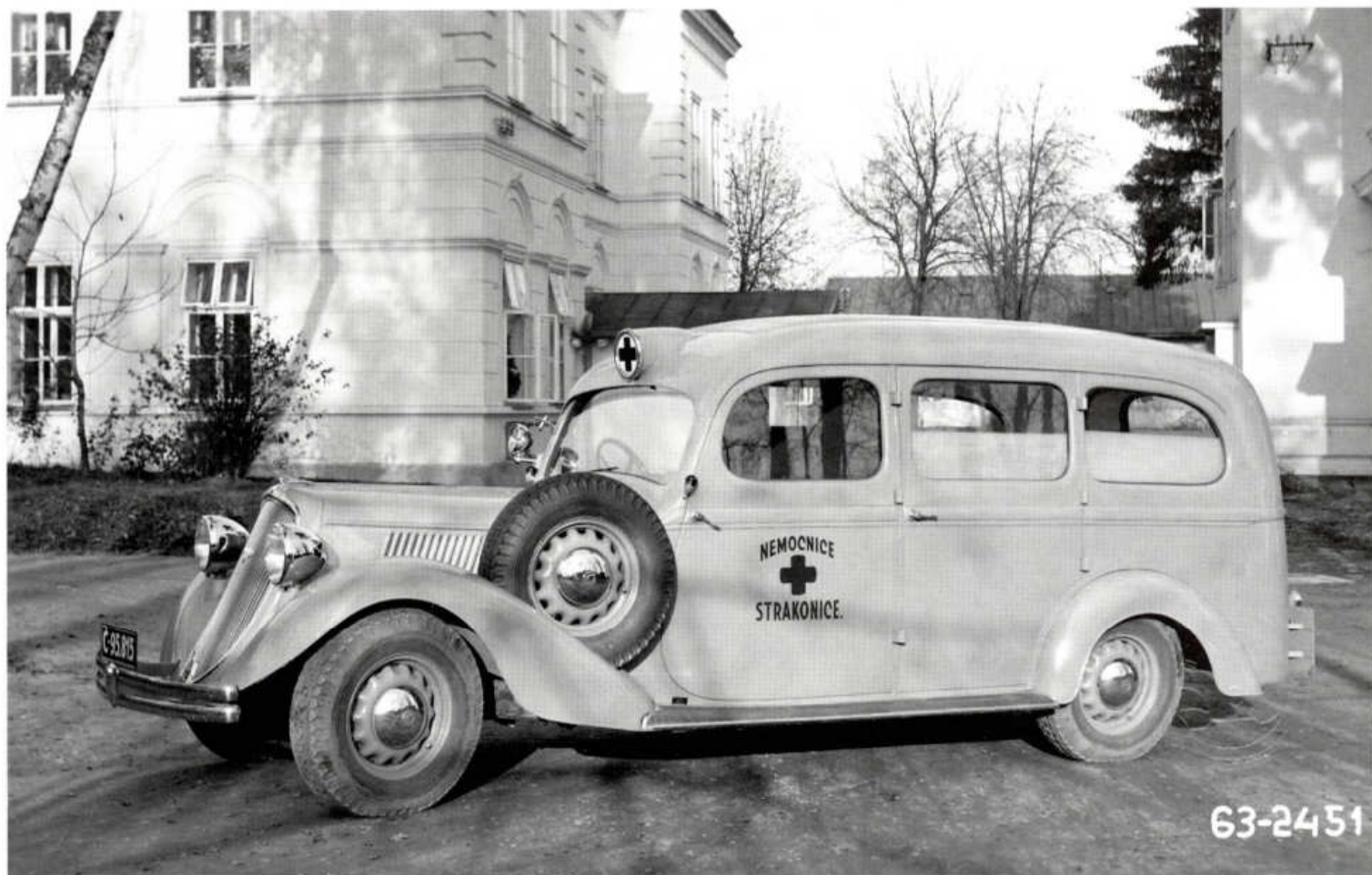
Vstup do sanitního prostoru umožňovaly i dveře na levém boku

nouzové sedátko u stěny oddělující prostor pro pacienty od kabiny řidiče a spolujezdce. Sanitka, jež byla patrně zhotovena jen v jediném exempláři, dokázala vyvinout rychlost přes 100 km/h, na tehdejších silnicích však tuto schopnost mohla využít jen zřídka.

V roce 1934 přešla automobilka Škoda na novou koncepci podvozku: páte-



63-1639



Tahle sanitní Škoda Superb sloužila od roku 1937 ve Strakonících

řový rám tvořila nosná roura kruhového průřezu, na niž vpředu navazovala robustní vidlice pro uložení motoru. Přední kola nesla příčná ramena doplněná příčným listovým perem, také poháněná zadní kola byla zavěšena nezávisle na výkyvných polonápravách odpružených příčným listovým perem. Vítanou novinkou bylo účinnější kapalinové ovládání brzd. Všechny tyto vymoženosti dostal do vínku velký vůz Škoda 640 Superb, jenž zdědil šestiválcový motor 2,5 l s výkonem zvýšeným na 55 k (40 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou a zadní kola měl odpružena dvojicí příčných listových per. Jeho podvozek s rozvorem 3,30 m posloužil ke stavbě řady sanitních automobilů dlouhých až 5,5 m, za všechny jsme vybrali ten, který v roce 1936 začal sloužit u pražské záchran-ky. Však také na dveřích nese decentní nápis „První pomoc Praha“ a pořadové číslo 15.

V roce 1936 se začal vyrábět modernizovaný Superb s novou karoserií tvarově navazující na módní linie menších typů Popular a Rapid. Pod elegantní kapotu dostal šestiválec s objemem zvětšeným na 2,7 l a výkonem zvýšeným na 60 k (44 kW), takže navzdory vyšší hmotnosti dosahoval rychlosti 110 km/h. Typickým prvkem byly šestnáctipalcové paprskovité disky kol, kte-

ré zlepšovaly chlazení brzd. Snímek sanitního vozu tohoto typu dodaného v roce 1937 nemocnici ve Strakonících prozrazuje, že druhé dveře na levém boku karoserie byly nadále zavěšeny vzadu a mohutné náhradní kolo rozměru 7,00 – 16 zčásti zapuštěné do levého předního blatníku se opravdu ne-

dalo přehlédnout. Další záběr, na němž si zapózoval i řidič strakonické sanitky, dává nahlédnout do sanitního prostoru, kde bylo jen jedno lehátko. Spolu s ležícím pacientem mohla sanitka přepravovat i dalšího sedícího pacienta, doprovod měl k dispozici sklopné sedátko u dělicí stěny a sedadlo vedle řidiče.

Řidič strakonické sanitky byl náležitě hrdý na svůj vůz i povolání





Škoda Favorit v sanitním provedení z předválečného roku 1939

Sanitní Škoda Superb ročníku 1938, jejímž působištěm se stala východoslovenská Levoča, už měla větší šestiválec 2,9 l o výkonu 65 k (48 kW) a prostornější karoserii s druhými dveřmi na

levém boku zavěšenými vpředu. Volant vpravo a dvoje dveře vlevo prozrazují, že i tato sanitka byla předurčena pro jednostranný provoz. Poněkud těžkopádnou eleganci tohoto vozu dotváře-

Slovenská Levoča byla působištěm této sanitky Škoda Superb (1938)

ly kryty zadních kol. K pohodlí posádky a především pacienta přispívaly pneumatiky Michelin Superconfort rozměru 6,50 – 16, na nichž sanitka o celkové hmotnosti kolem dvou tun jezdila rychlostí přes 110 km/h.

Nově tvarovanou před se světlomety na blatnících dostala sanitní Škoda Favorit z roku 1939 určená do Třebíče. Byla postavena na podvozku s rozvorem 3,05 m a poháněl ji čtyřválcový motor 1,8 l o výkonu 38 k (28 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Kromě zakrytých zadních kol stojí za povšimnutí i šestice obrysových lampiček, tři na každém boku, a také mlhovka umístěná asymetricky na přední vozu. Sanitka tohoto typu dosahovala rychlosti 90 km/h. Podle záznamů v archivu automobilky byly dvě desítky sanitních vozů Škoda Favorit vyrobeny ještě na jaře protektorátního roku 1940.

K pravostrannému provozu byla uzpůsobena sanitní Škoda Rapid OHV z roku 1939, jež vznikla v karosárně „Karosa“ v Praze-Holešovicích. Pod zaoblenou kapotou měla jedenapůllitrový čtyřválec o výkonu 42 k (31 kW) spojený s třístupňovou převodovkou, podvozek s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol se od běžného provedení lišil prodlouženým





63-2954

#### Sanitní Rapid OHV zhotovila firma „Karosa“ v Praze-Holešovicích

rozvorem náprav. Volant byl tentokrát vlevo, druhé boční dveře umožňující vstup do sanitního prostoru se přestěhovaly na pravou stranu karoserie. Jednodílné dveře v zadní stěně se otvíraly směrem doprava, pod jejich prahem bylo uzamykatelné odklápací víko, za

nímž se skrývalo vodorovně uložené náhradní kolo. Kromě jednoho ležícího pacienta mohl tento vůz přepravovat v sanitním prostoru dvě další sedící osoby a spolujezdce vpředu vedle řidiče. Na šestnáctipalcových kolech sanitka jezdila rychlostí až 100 km/h. Ve stej-

né době firma „Karosa“ v obdobném stylu stavěla i další sanitky na podvozcích Škoda, typů Popular 1100 a Popular 995.

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

#### Sanitní Škoda Rapid OHV s prodlouženým rozvorem z roku 1939



63-2955