

ŠKODA SEDAN

Text: Valentin Zbyňovský

Foto: Anita Šerešová

Škoda rady 1200/1201 má medzi škodovkami niekoľko prvenstiev. Je prvý sériový model škodovky s celokovovou karosériou, teda už žiaden drevený oplechovaný skelet. Karosériu tvoria ocelové výlisky pospájané zvarmi. Pri vývoji jej karosérie bol prvý krát použitý aerodynamický tunel. Ďalej je to prvý model, pri ktorom boli dvere uchytené vpredu a otvárali sa v smere jazdy. Kľučky dverí boli zapustené v karosérii - aspoň tie prvé. Napriek tomu, že sa ich v rokoch 1952 až 1961 vyrobilo takmer 67 000 kusov, zachovalo sa ich do dnešných dní veľmi málo.

Je nepochybné, že vo svojej dobe to bol veľmi pokrokový model, ktorý samozrejme, ako všetko progresívne, mal i on svojich odporcov. Aby sme lepšie pochopili situáciu doby, je potrebné sa vrátiť do roku 1945. Okrem toho nebolo to všetko tak ideálne priamočiare, ako sa to píše v encyklopédiách.

Zatiaľ čo 9. mája v Prahe slávil oslobodenie, nad Mladou Boleslavou sa objavila skupina bombardérov, ktoré zhodili na mesto a továreň niekoľko púm. Zasiadnuté boli hlavné dielne, montážne oddelenia a pod nimi umiestnené sklady dielov, najmä ložísk, elektrických prístrojov, pneumatík a pryžových častí. Následne vznikol požiar, ktorý zničil ďalšie prevádzky a časť karosárskych dielni. Napriek tomu sa už 24. mája 1945 pomaly začína rozbiehať výroba. Na montáž bola provizórne upravená letecká dielňa a o mesiac neskôr vychádza prvý povojnový automobil. Bol ním nákladný voz Škoda 256. V tom čase tam už pracuje osemčlenná závodná rada, v ktorej prevažujú komunisti. Mnoho udalostí dostalo politický podtón. Na základe prezidentského dekrétu z 24. októbra 1945 boli všetky priemyslové podniky s viac ako 500 zamestnancami znárodnené. To platilo aj pre Škodu Plzeň a jej dcérske spoločnosti. Znárodnenie, čiže zoštátnenie, úplne rozbilo horizontálne členenie koncernu Škoda. Štát nebral do úvahy zabehnuté a overené vývojové, obchodné a výrobné vzťahy. Vznikol centrálny riadený podnik AZNP – Automobilové závody národný podnik – so sídlom v Prahe. Do tohto konglomerátu boli okrem ASAP začlenené aj ďalšie väčšie či menšie priemyslové podniky. Menujme napríklad len spoločnosti, ktoré sú nám známejšie a stretávali sme sa s nimi už pred vojnou: Karosárne Petera a syn vo Vrchlaví, Avia, továreň na lietadla v Letňanoch a v Kunoviciach, závody Jawa v Kvasinách. Vymenovanie všetkých podnikov a výrobcov, ktorých stihol osud zoštátnenia by si vyžiadal omnoho viac priestoru ako máme my k dispozícii.

V tom čase sa začalo v Československu všetko riešiť centrálny a tak bolo rozhodnuté, že sa u nás budú vyrábať len dva typy osobných automobilov. Veľká osemvalcová Tatra 87 v Kopřivnici a malá štvorvalcová Škoda v Mladej Boleslavi. Automobily Aero, Jawa, osobné Pragy sa stali minulosťou.

Škodou 1101 sa defacto pokračovalo vo výrobnej línii automobilky Škoda. Prvé kusy sa dostali na trh už v máji roku 1946 a jednalo sa v podstate o koncepciu predvojnových modelov.

Projekt Škoda 1200 zastavený!

S prípravou nového ľudového vozidla sa začalo v roku 1949. Niektoré pramene uvádzajú už rok 1948 a dokonca správa amerického poradcu v československom automobilovom priemysle Dr. Alexa Tauba z roku 1946 hovorí o novom koncepte s celokovovou samonosnou karosériou. Konštrukčné práce pod vedením Josefa Velebného začali v Mladej Boleslavi a to výrobou dvoch funkčných modelov označených ako typ 950. Karosérie prototypov boli síce celokovové, ale vyrobené ručne klampiarmi. Jedným z hlavných kritérií jeho vývoja bola samonosná ocelová karoséria, ktorá by umožňovala hromadnú výrobu s pomocou lisov a zväracích automatov.

Keď boli prípravy na výrobu nového vozidla v plnom prúde, prišlo z ministerstva nariadenie všetky práce zastaviť a nástroje zničiť. V Mladej Boleslavi sa bude vyrábať Tatra 600! Dôvodom bola atmosféra studenej vojny a zbrojný program, ktorý mal absolútnu prioritu. Najvyššie orgány chceli v Kopřivnici uvoľniť kapacity pre výrobu nákladných vozidiel. Tak sa projekt Škoda 1200 zo dňa na deň zastavil. Len zázrakom sa lisovacie formy pripravené na spustenie sériovej výroby nového modelu Škoda 1200 nedostali do železiarni na roztavenie. Pripravené odliatky a lisovacie formy bol naložené na nákladné vozidlá a odvezené do Hrádku nad Nisou, kde boli v suteréne firmy Renova uskladnené.

Rôzne prechodné a pokusné výroby vozidiel prevažne špeciálneho charakteru oddialili začiatok výroby a skutočnú zmenu priniesol až rok 1952, kedy prišiel na trh štvordverový automobil Škoda 1200. Ľudia mali radšej názvy ako čísla a tak analogicky po tudorovi nazvali nový model sedan, práve podľa typu karosérie.

Technológie výroby karosérii vozidiel používaných pri predchádzajúcich modeloch spočívala v oplechovaní drevenej kostry plechovými výliskami. Takýto postup neumožňoval masovú a rýchlu sériovú výrobu. Jedným z problémov doby bol i nízky počet kvalifikovaných konštruktérov pre vývoj takéhoto typu karosérie.

Ak zoberieme do úvahy, že konštruktéri boli najímaní spomedzi kolárov, stolárov a karosárov vychovaných majstrovskou školou pre výrobu kočiarov a drevených karosérii, alebo jednoducho to boli ľudia z praxe preškolení na technikov v súlade s vtedajšou kadrovou politikou, potom sa nemôže čudovať problémom, ktoré výroba potom mala. Nezáležalo totiž na tom čo kto vedel, ale akú mal politickú orientáciu. Napriek tomu sa vtedajšiemu vedúcemu konštruktérneho oddelenia karosérii Josefovi Velebnému, ktorý bol človekom so širokým rozhľadom a značnou tvorivou invenciou, podarilo uviesť s malým kolektívom ľudí do sériovej výroby vozidlo Škoda 1200.

Prerušená pieseň pokračuje

Základom vozidla sa stal upravený rám z modelu 1101, ľudovo označený ako Tudor. Na základe odskúšaných prototypov bol rázvor náprav predĺžený na 2 685 mm, rozchod kolies sa zväčšil na 1 250 mm vpredu a 1 320 mm vzadu. Vzhľadom k väčšej pohotovostnej a úžitkovej hmotnosti nového vozidla bol podvozok na niektorých častiach spevnený a na zadnej náprave sa objavili pákové kvapalinové tlmiče pruženia.

Pohon nového vozidla zabezpečoval osvedčený štvorvalcový zážihový motor, ktorý tiež pochádzal z predchádzajúceho modelu. Vďaka zväčšenému vtaniu valcov zo 68 na 72 mm vzrástol zdvihový objem na 1 221 cm³ a výkon sa zvýšil na 36 koní, čiže na 26,5 kW. Výkon

sa cez suchú spojku, štvorstupňovej prevodovky a kardanový hriadeľ prenášal na zadnú nápravu a umožňovalo vozidlu dosahovať rýchlosť až 105 km/h pri spotrebe 9 až 10 litrov benzínu na sto kilometrov.

Výsledkom bola štvordverová karoséria pontónového tvaru, určená na dopravu až piatich osôb. Tak vznikol automobil s označením Škoda 1200, pre ktorý sa vžilo označenie Sedan. Jeho definitívna verzia sa na cestách objavila v roku 1952.

Karoséria mala oblé tvary, lomené čelné sklo, zapustené kľučky dverí. Všetky štyri dvere sa otvárali v smere jazdy. Výrazne sa zväčšil i batožinový priestor

Nezostalo len pri Sedane

V roku 1955 prišla na rad modernizácia celého vozidla, ktorý dostal označenie Škoda 1201. Z vonkajšieho pohľadu sa modernizácia dotkla bočných dverí, ktoré sú kratšie a už nekryjú prahy ako tomu bolo pri verzii 1200. Bočné páčkové ukazovatele smeru boli pôvodne na predných blatníkoch. Modernizáciou boli nahradené okrúhlymi svetlami, ktoré našli miesto vpredu pod hlavnými svetlometmi. Kľučky dverí už nie sú tak elegantne zapustené, ale sú identické s modelom Škoda 440 – Spartak, ktorý je v tomto čase už vo výrobe.

Zmeny sa dotkli samozrejme i motora. Bola použitá nová hlava valcov. To viedlo k zvýšeniu kompresného pomeru zo 6,5:1 na 7:1. Horizontálny karburátor bol nahradený moderným spádovým. Zmena karburátora si vyžiadala montáž palivového čerpadla a úpravu nasávacieho a výfukového potrubia. Nový rozdeľovač mal podtlakový regulátor predstihu. Všetky tieto zmeny viedli k zvýšeniu výkonu na 45 koní. Najvyššia rýchlosť sa síce zvýšila len o 5 km/h, zato vzrástol točivý moment motora o 10 Nm a tým sa zvýšila jeho pružnosť. Neznamená to automaticky, že ak má Sedan niektoré z modernizovaných prvkov jedná sa hneď o Škodu 1201. Zmeny prichádzali postupne a typ sa menil plynule a nenápadne. Nové číslo – 1201 - dostal až s novým motorom.

Práve robustná karoséria modelu Škoda 1200/1201 bola priam predurčená pre ďalšie úžitkové varianty. Okrem osobného sedanu bol častý variant sanitka, ktorá bola o 12 cm dlhšia a 6 cm nižšia. Dodávka mala vpredu dve sedadlá a bola bez bočných okien. Kombi verzia so štyrmi dverami (jedny vľavo, dvojce vpravo a jedny vzadu otvárajúce sa do strany) mali označenie Škoda 1201 STW. „Smutnejšia“ verzia bol pohrebný vóz a Štátna bezpečnosť. Veľmi praktická nielen u nás ale i v zahraničí bol pick-up, úžitková verzia s otvorenou ložnou plochou, prekrytá plachtou. Ako prototyp existoval i elegantný dvojdverový kabriolet, ten sa však do výroby nedostal.

Výroba vozidiel Škoda 1200 bola zahájená vo výrobnom závode vo Vrchlabí. V roku 1954 tu bola pozastavená montáž osobných vozidiel a tak výroba Škody 1201 pokračovala v Mladej Boleslavi. V roku 1955 sa tu výroba obnovila a pokračovala výrobou úžitkových vozidiel Škoda 1201, ktoré však veľmi rýchlo presunuli do závodu v Kvasinách. Okrem toho sa modely 1200/1201 vyrábali aj priamo v Mladej Boleslavi.

Z pôvodne uvažovaných verzií (sedan, dodávka, pick-up, kombi (STW), kabriolet, sanitka a terénne vozidlo) sa všetky verzie okrem kabrioletu a terénneho vozidla dočkali výroby.

Sedan 1200/1201 sa vyrábalo do roku 1961 a vyslúžil si povest' spoľahlivého, pohodlného a nenáročného auta. V každom prípade išlo o úspešný model. Podľa niektorých to bola jedna z najkrajších povojnových škodoviek. Vozidlo vynikalo pomerne slušným vnútorným priestorom a vydareným interiérom. Podľa informácie uvedenej v knihe Petra Kožíška a Jana Kráľika L&K – Škoda Let okridleného šípku II. diel, ich bolo celkom vyrobených 67071 kusov. Na istom internetovom portáli sa dozvedáme, že podľa štatistiky ministerstva dopravy Českej republiky je ich evidovaných asi 500. Ale podľa fun klubu v Hradci Králove ich existuje len málo desiatok. V tom čase tieto autá slúžili predovšetkým v podnikoch a vodiči s nimi nezaobchádzali práve najšetrnejšie. Zanedbaná údržba, maximálne vyťažovanie a neskôr nedostatok náhradných dielov prispelo k postupnému úbytku týchto modelov, obzvlášť to platí pri úžitkových verziách, ktorých napočítate dnes na prstoch dvoch rúk.

Autá z titulky

Takmer každý veteránista prechádza určitými vývojovými stupňami. Začína malým motocyklom, alebo jednoduchým automobilom. Ak príde tejto záľube na chuť, začína zbierku rozširovať, alebo obmieňať čiže dochádza k určitému UP-GRADEu. A z jednoduchého veteránistu sa stáva zberateľ. Kam zaradiť pána Tomáša Szaba, majiteľa dvoch „sedanov“, respektíve, aby sme boli presní jedného sedana a jedného kombi Škody 1201? Z nášho rozhovoru som mal pocit, že neriešil v minulosti dilemu, či taký alebo onaký veterán. Jednoducho tento model mu očaroval a chcel ho mať. Mimochodom jeho vek a vek jeho vozidla sú takmer totožné. Už viackrát som si všimol, že tu existuje istá paralela medzi človekom a automobilom. Ak by existovala nejaká štatistika, asi by sme boli prekvapení, že v mnohých prípadoch rok výroby automobilu sa veľmi blíži k roku narodenia jeho majiteľa.

Ale vráťme sa k našim sedanom. Prvý z dvojice prišiel na dvor majiteľa asi pred 10. rokmi. Bol dosť v biednom stave a vyžadoval rekonštrukciu. Niežeby nemal pán Tomáš Szabo technické schopnosti, ale predsa sú viac-menej v úrovni teoretickej. A tak hľadal spôsob, ako najefektívnejšie dať vozidlo do pôvodného stavu. Dať niekomu zrenovovať vozidlo a chodiť kontrolovať postup sa mu nezдал ten najideálnejší spôsob. Preto zvolil inú cestu. Pozval odborníka k sebe, kde sú vhodné podmienky na renováciu a súčasne má prácu priamo pod dohľadom. A tak letné mesiace strávil pán Ľubomír Pisko z banskej obce centrálnej časti spišsko-gemerského Rudohoria - zo Smolníka renováciou v malebnej usadlosti na Myjavských kopaniciach. Ako sa hovorí s jedlom rastie chuť a tak po nejakom čase pribudola majiteľovi verzia kombi. Dobré skúsenosti a osvedčený postup zopakoval tandem Szabo/Pisko aj pri renovácii tohto automobilu. Ako už bolo spomenuté, veľa sa týchto vozidiel nezachovalo, a tí čo ich vlastnia sa takmer všetci poznajú. Exempláre, ktoré vlastní pán Tomáš Szabo, patria pravdepodobne k tým lepším. Je príjemné počúvať, ak sa jeho meno skloňuje len v súvislosti s kvalitnou renováciou „sedanov“, za čo určite možno pochváliť i samotného reštaurátora pána Ľubomíra Piska.

Vozidlá typu kombi nepatria k najobľúbenejším a častým typom medzi zberateľmi. V našom prípade to neplatí a práve kombi si majiteľ cení viac nielen pre jeho lepší stav, ale práve pre jeho peknú a praktickú karosériu. No a čo ďalej? „No možno by som sa nechal ešte nahovoriť na rekonštrukciu nejakého pick-up, ak by sa nejaký náhodou priťafil.“ Dodáva na záver pán Tomáš Szabo.