

*Škoda Popular 1100 OHV jako čtyřdveřový sedan ročníku 1938*

## Škoda Popular 1100 OHV

**Na podzim 1938 představila mladoboleslavská automobilka zdokonalený Popular 1100 OHV s novým motorem o objemu 1089 cm<sup>3</sup>, vylepšeným podvozkem se širším rozchodem kol a kapa-**

**linovým ovládáním brzd. Jeho slibně se rozvíjející kariéru však zhatila válka.**

Třístupňová převodovka byla nadále vzadu, bubnové brzdy měly stále mechanické ovládání lanky. Diferenciál se standardně montoval jen do vozů určených na export, v tuzemsku jej výrobce nabízel za příplatek. Popular 27 ks dosahoval rychlosti 100 km/h a průměrně spotřeboval 8 litrů benzínu na 100 km.

Ve standardní výbavě už měl přední nárazník, netříditelné čelní sklo a v provedení tudor také stropní lampičku. Za příplatek si kupující mohl kromě již zmíněného diferenciálu objednat blatníky v barvě karoserie (standardně byly černé), chromované reflektory, levostanné řízení, elektrický ukazatel stavu paliva, zadní nárazník a u roadsteru sklopné čelní okno.

V září 1937 byla zahájena výroba vozů Popular s nově tvarovanou karoserií, které výrobce prezentoval coby modely Popular OHV. Na první pohled zaujaly novou maskou se svislou ozdobnou lištou uprostřed a světlomety částečně zapuštěnými do předních blatníků. Změnila se i záď, na níž se objevilo zaoblené, nahoru vyklápěcí víko, jež umožňovalo zvenku přístup do zavazadlového prostoru. Náhradní kolo

### Od SV k OHV

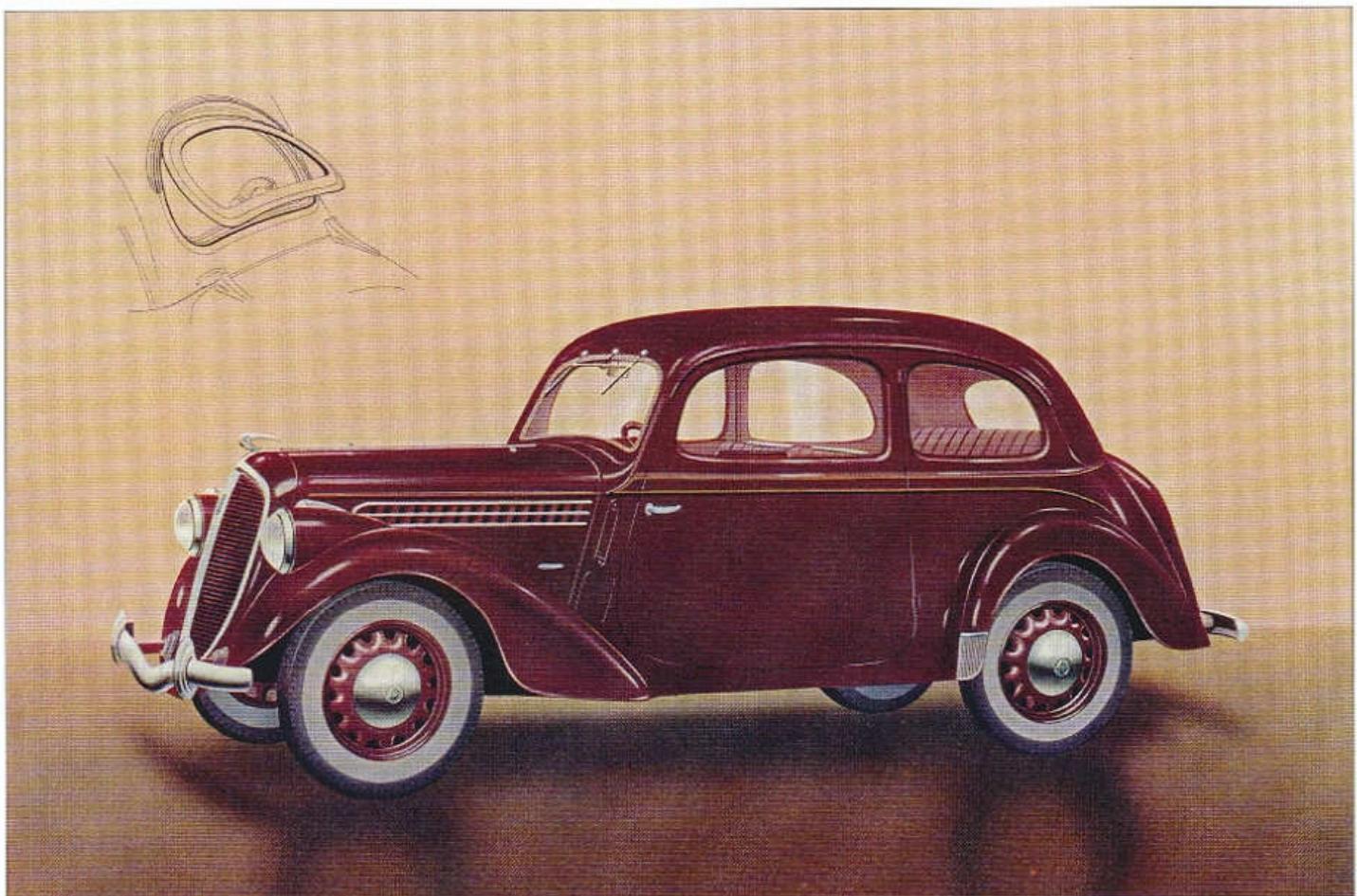
Popular debutoval na jaře 1934 coby skromný, ale dospělý vůz pro široké vrstvy motoristů. Jeho základem byl páteřový rám s centrální rourou kruhového průřezu, všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné listové pero. Zvláštností bylo umístění třístupňové převodovky vzadu u rozvodovky, jež se z úsporných důvodů obešla bez diferenciálu.

Popular dostal do vínku čtyřválec s rozvodem SV, zpočátku o objemu 902 cm<sup>3</sup>, záhy zvětšený na 995 cm<sup>3</sup>. Do sezóny 1935 Popular vstoupil v nové podobě, s prodlouženým rozvorem a rozšířeným rozchodem kol, ale hlavně se zdařile tvarovanými prostornějšími

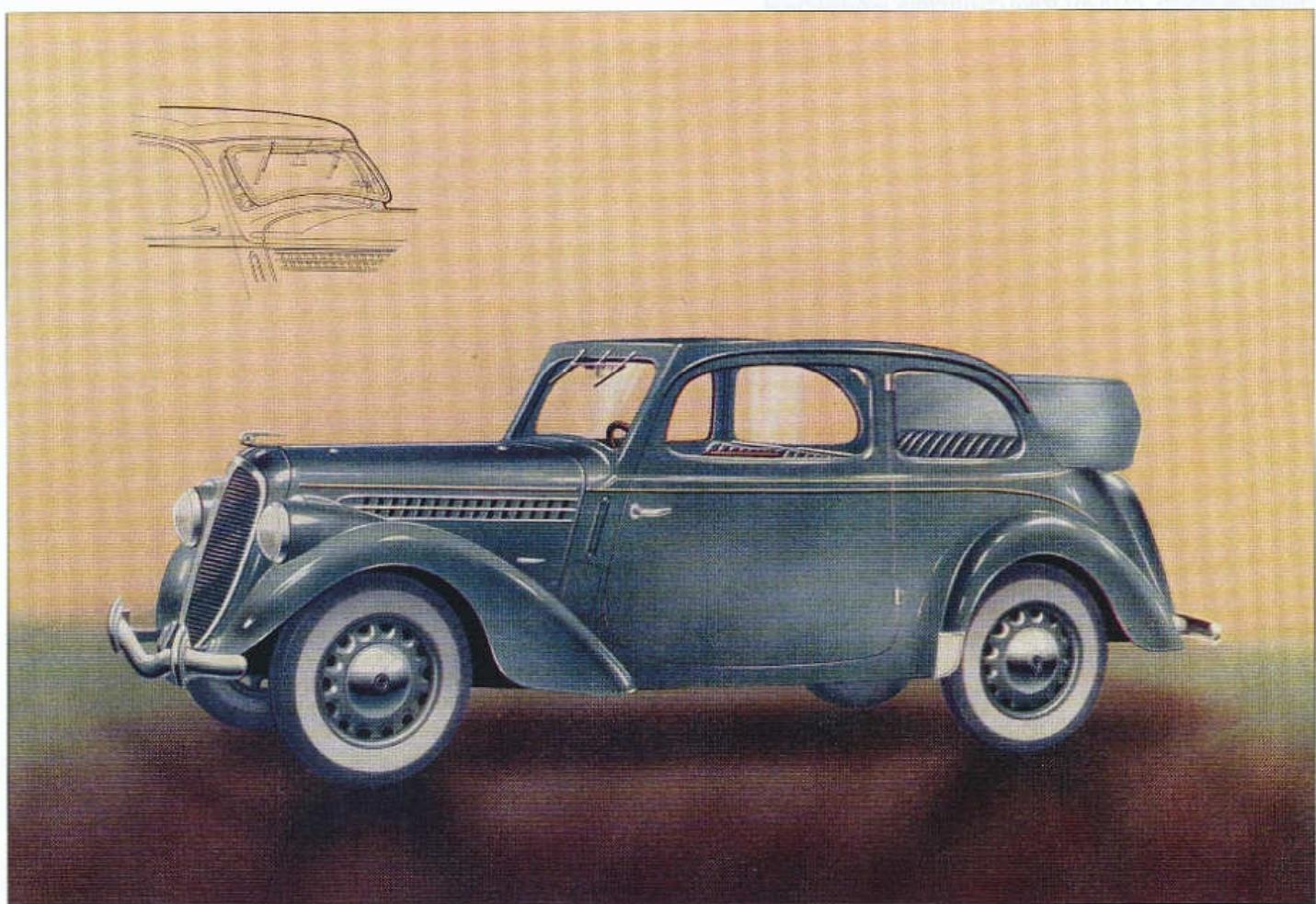
karoseriami. Litrový „spodový“ motor si ponechal ještě další dva roky, do léta 1937. Tehdy se do stávající karoserie začal montovat modernizovaný čtyřválec s rozvodem OHV.

První prospekt na vůz s motorem OHV o objemu 995 cm<sup>3</sup> a výkonu 27 k (20 kW) jej označoval jako Popular 27 ks s přívlastky „výkonnější, rychlejší, pohodlnější“. Připomeňme, že do té doby montovaný čtyřválec SV dával ze stejného objemu výkon 22 k (16 kW).

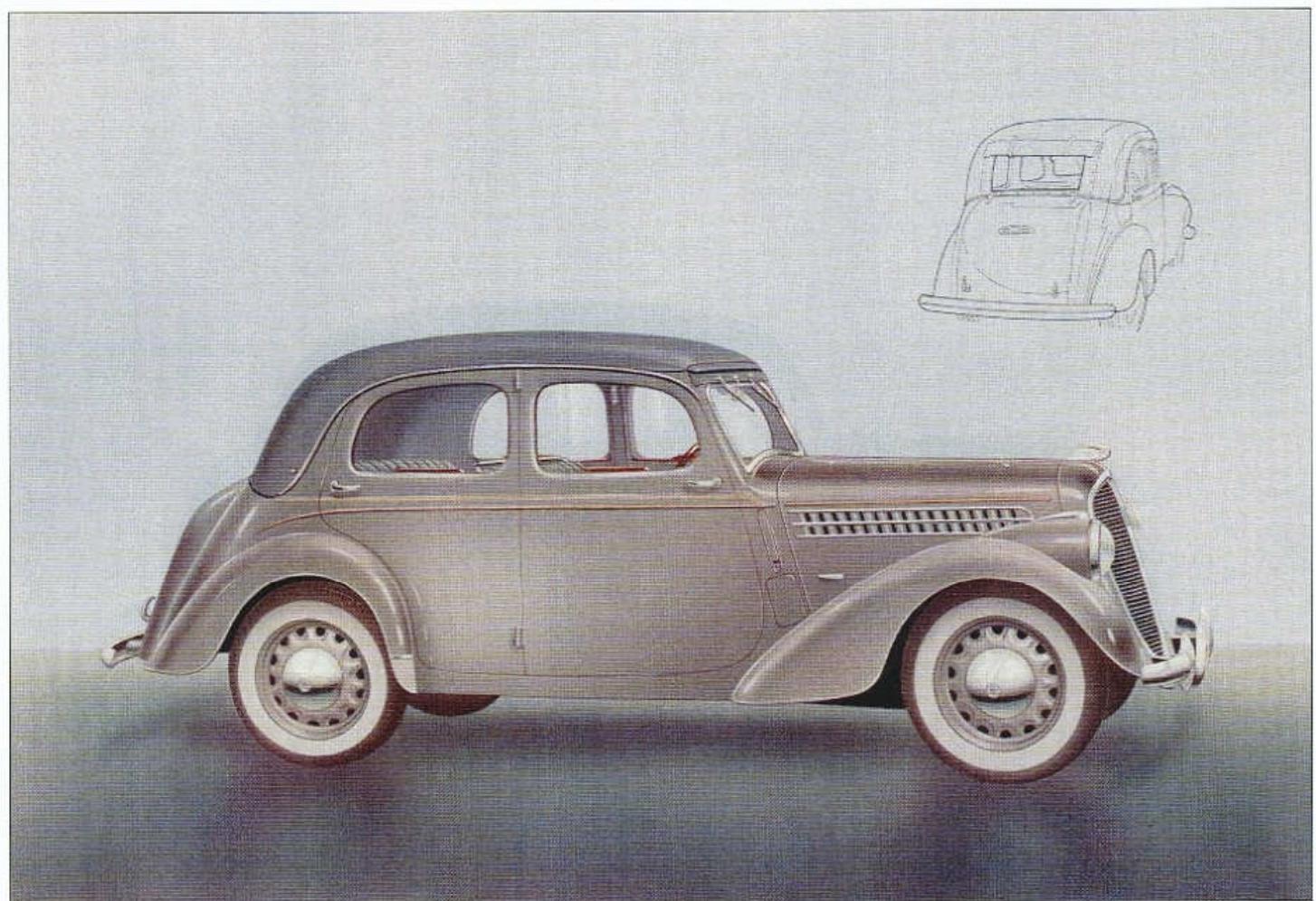
„Motor s ventily shora řízenými má zvýšený výkon, malou spotřebu a bezhluchový chod. Pružné uložení motoru na gumě brání přenášení vibrací a zajišťuje tichost chodu. Horizontální karburátor nejnovějšího typu pracuje velmi úsporně a je opatřen účinným



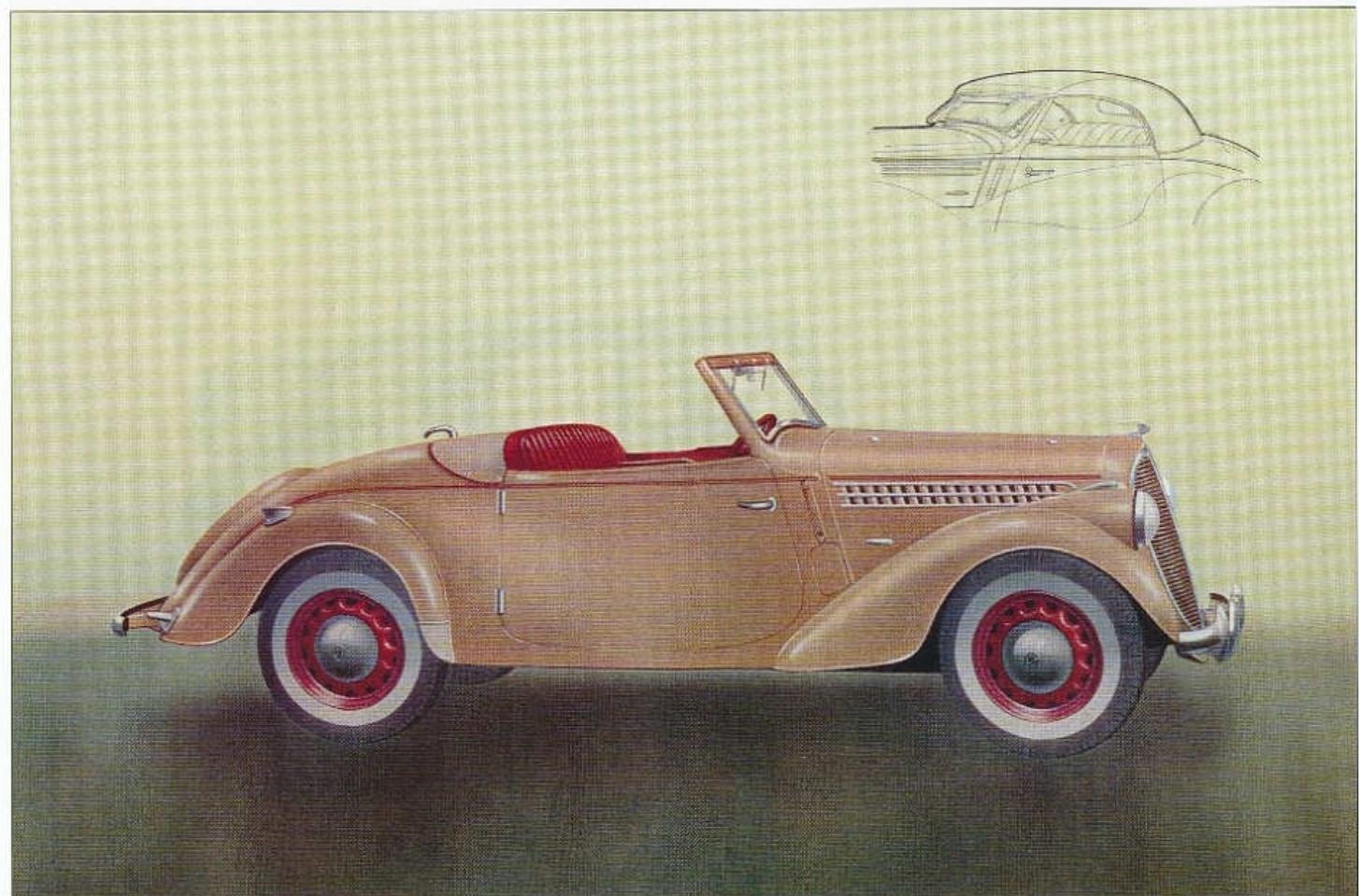
Tudor Popular 1100 OHV zobrazený v katalogu z podzimu 1938



Dvoudveřový polokabriolet Popular 1100 OHV z katalogu 1938



Novinkou sezóny 1938 byl tento čtyřdveřový polokabriolet



Dvoumístný roadster Popular 1100 OHV v provedení z roku 1938

100% výkon motoru 1100 OHV v mimořádném využití



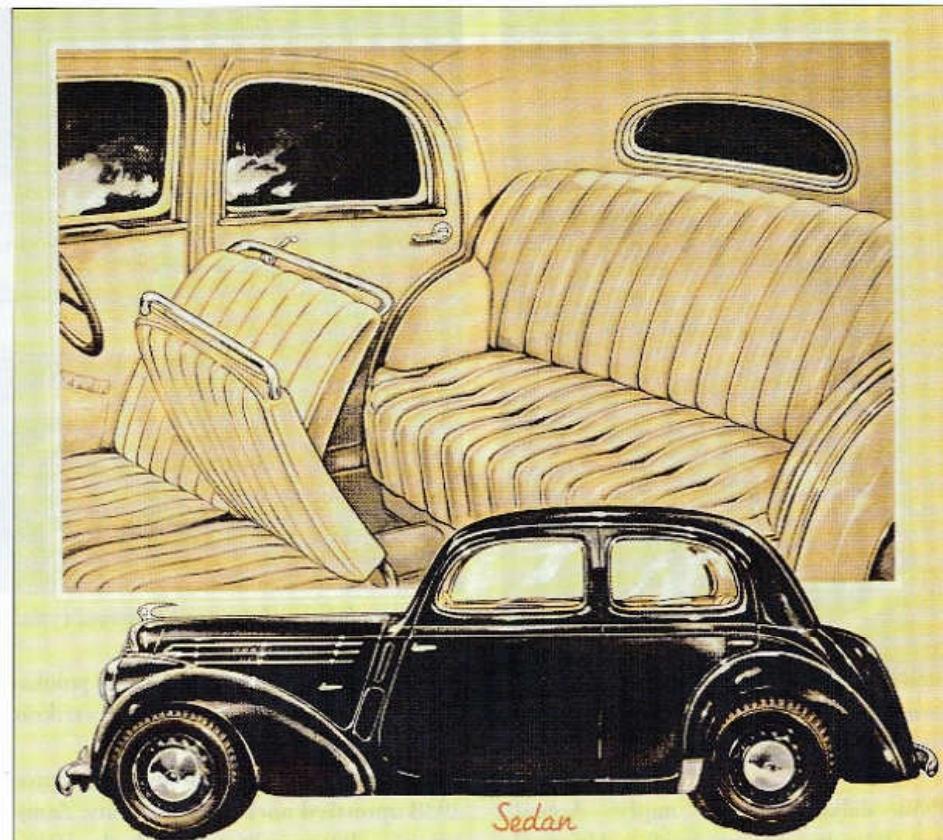
Titulní list prospektu exportního vozu Škoda 1100 (1939)

bylo nově uloženo ve vodorovné poloze pod dvojitým dnem zavazadelníku. Zadní nárazník už se montoval standardně. Při rozvoru náprav 2430 mm a rozchodu kol 1050 mm vpředu a 1140 mm vzadu byl Popular OHV dlouhý 4000 mm, přes zadní blatníky široký 1410 mm a vysoký 1520 mm.

### Popular 1100 OHV

Rok 1938 byl pro Československo i celou Evropu obdobím obrovského napětí, které vyústilo ve velké rozčarování. Po březnovém anšlusu Rakouska si Hitler troufal stále více a nepokrytě dával najev, že hodlá svoje hnědé panství rozširovat dále k východu. První na řadě bylo Československo, z něhož se ozývaly hlasy jeho soukmenovců ze Sudet žádající po Vídni „osvobození“. Květnová mobilizace československé armády ani její zářijová repriza nemohly nic změnit na tom, že Francie a Velká Británie malou středoevropskou republiku podepsaly.

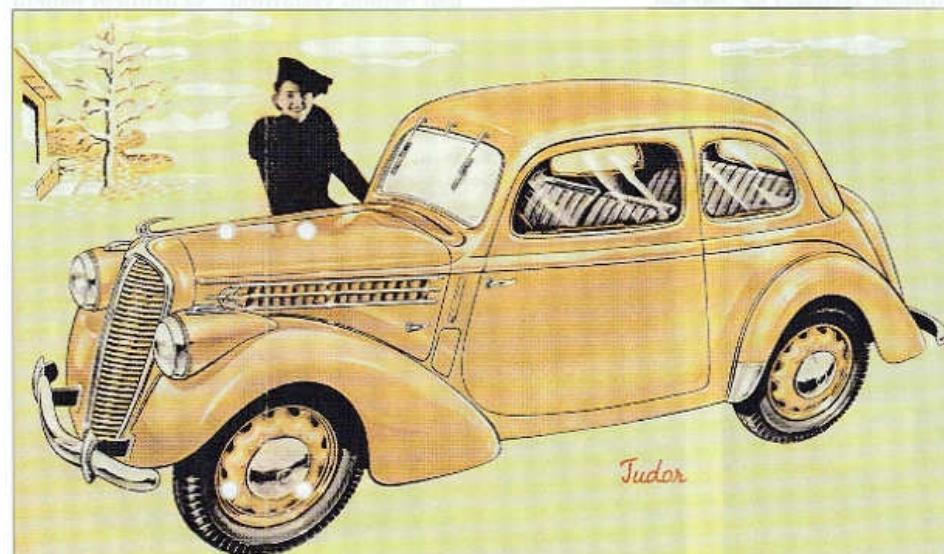
Říjnový autosalon v Praze se nekonal, byly jiné starosti. Koncem září 1938 byla v Mnichově podepsána dohoda, jíž



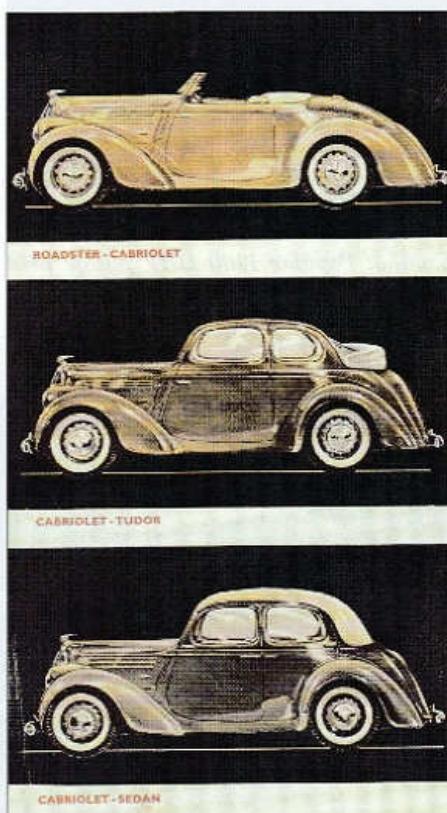
Sedan

Exportní sedan Škoda 1100 z roku 1939 a jeho komfortní interier

Německo, Itálie, Francie a Velká Británie rozhodly o výrazném okleštění československého území. Vzápěti německá armáda obsadila Sudety a zbyvající torzo nazývané nyní Česko-Slovensko, nebo také „druhá republika“, čekalo na svůj další neblahý osud. Vedle zrušení pražské automobilové přehlídky se tato situace projevila i tím, že Škoda nemohla přes německé území přepravit exponáty připravené pro pařížský autosalon konaný od 5. do 15. října 1938. V Mladé Boleslavě ani v Paříži se však muži pracující pro značku Škoda nechodili vzdát, a tak se populary v metropoli nad Seinou přece jen objevily.



Takhle se v prospektu prezentoval exportní tudor Škoda 1100



Otevřené karosářské varianty vozu Škoda 1100 ročníku 1939



Eva a Frank Elstnerovi a jejich Popular 1100 OHV v létě 1938

1938 dálkovou jízdu napříč Argentínou. Původně sice uvažovali o Africe, ale obchodní zájmy značky v Argentině a dalších jihoamerických zemích dostaly přednost. Jejich úkolem bylo otestovat v nejtěžších



S tímto polokabrioletem se Elstnerovi vydali do Argentiny

provozních podmírkách zlatohnědý polokabriolet s novým motorem 1089 cm<sup>3</sup> s třikrát uloženým klikovým hřídelem.

Z Prahy odstartovali v polovině července 1938 uprostřed noci a bez publicity. Zamířili přes Brennerský průsmyk do Itálie, v Janově se nalodili na parník Augustus a po osmnácti dnech strávených na moři, s mezipřistáními v senegalském Dakaru, brazilském Riu de Janeiro a uruguayském Montevideu, dorazili do Buenos Aires. Tam je přivítali krajané, kteří v Argentině pracovali pro Škodovy závody i automobilku ASAP. Před startem vůz prošel prohlídkou a seřízením ve značkovém servisu Škoda v centru metropole, po jejichž ulicích se proháněly desítky místních popularů. Zlatohnědý vůz čekala dvoutýdenní dábelská jízda po prašných a kamenitých cestách a necestách přes Rosario a Tucumán k severu až k bolivijské hranici a přes Cordobu zpátky. Za 12 dní jízdy absolvovali Elstnerovi přes 6 tisíc kilometrů, denní průměr vycházel na 530 km.

Po návratu do Buenos Aires je dostihly ponuré zprávy z Evropy hovořící o akutně hrozícím válečném konfliktu. Plánovaný program tedy zkrátili, odjeli do Montevidea a nejbližším možným lodním spojem se vraceли k evropským břehům. Na palubě parníku Massilia strávili 16 dní a do francouzského Bordeaux dorazili právě včas, aby stihli rychlík do Paříže a poté poslední letadlo odlétající do Prahy. Bylo 28. září 1938 a končilo Hitlerovo ultimátum týkající se Československa a jeho pohraničních území. Statečný polokabriolet Popular 1100 OHV zůstal ve Francii, dočkal se potřebné očisty a údržby a nakonec byl jediným vozem tohoto typu vystaveným v říjnu 1938 v Paříži.

Společnost mu dělaly dva vozy Popular OHV s litrovým motorem, sedan a roadster, které na pařížský autosalon zapůjčil belgický zástupece značky. Expozici doplňoval panel s textem vysvětlujícím neobvyklou situaci a zdůrazňujícím, že se Škoda navzdory překážkám rozhodla v metropoli nad Seinou vystavovat. Na druhém panelu



Exotika: Popular 1100 OHV půzuje před argentinskými kaktusy



Elstnerův polokabriolet na pařížském autosalonu v říjnu 1938



Argentinský caballero si prohlíží český Popular 1100 OHV



Sedan v exportním provedení s výklopným čelním sklem



Exportní Popular 1100 OHV od zadu na snímku z podzimu 1938

byla mapa okleštěného Česko-Slovenska. F. A. Elstner se znova vydal do Paříže až na přelomu roku a počátkem ledna 1939 přivezl „argentinský“ polokabriolet zpět.

Částečnou náhradou za neuskutečněný pražský autosalon byla prezentace novinek pro novináře, kterou automobilka uspořádala v Mladé Boleslavě v polovině prosince 1938. Poprvé ukázala nový malý Popular 995 s litrovým motorem SV před přední nápravou, jenž si vysloužil přezdívku Liduška, a celou paletu modernizovaných vozů Popular 1100 OHV s interním typovým označením 927. Ty měly pod kapotou čtyřválec OHV převrtaný na 1089 cm<sup>3</sup> s třikrát uloženým klikovým hřídelem a výkonom 30 k (22 kW). Třístupňová převodovka zůstala vzadu v bloku s rozvodovkou, tentokrát už se standardně montoval diferenciál a vůz se dočkal i účinnějšího kapalinového ovládání brzd.

Podvozek s rozvorem 2440 mm a rozchodem kol rozšířeným vpředu o 110 mm na 1160 mm a vzadu o 60 mm na 1200 mm nesl prostornější, o 70 mm širší karoserii, jejíž tvary se výrazněji nelíšily od dosavadní vyráběné od září 1937. Vůz byl dlouhý 4020 mm, široký 1180 mm a vysoký 1520 mm. Hmotnost podvozku vzrostla asi na 550 kg, hmotnost uzavřeného vozu se vyhoupla nad 800 kg. Popular 1100 OHV dosahoval nejvyšší rychlosti přes 100 km/h

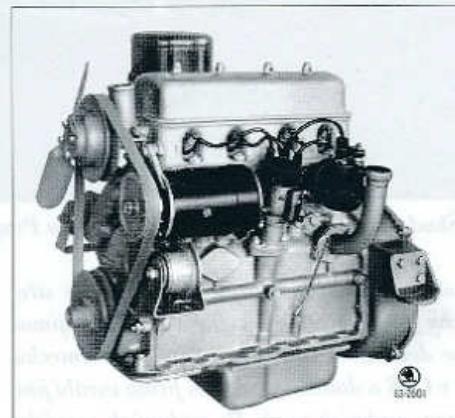
a průměrně spotřeboval 8,5 litru benzínu na 100 km, takže mu přišla vhod palivová nádrž zvětšená na 35 litrů, umístěná i nadále vpředu pod kapotou.

V roce 1938 dosáhla produkce všech automobilů Popular rekordní výše přes 5100 kusů, z toho necelou tisícovku tvořily vozy vybavené novým motorem 1,1 litru.

Od 17. února do 5. března 1939 probíhal autosalon v Berlíně, na němž se po čtyřleté absenci opět objevily české vozy Škoda a Praga, zatímco Tatra poprvé vystavovala jako německá automobilka. Kopřivnice (alias Nesselsdorf) byla totiž od října 1938 na území Říše. Škoda do Berlína odeslala exponáty, jež měly být původně vystaveny v říjnu 1938 v Praze a v Paříži. Konkrétně se jednalo o výstavní šasi vozu Popular 1100 OHV určené pro Prahu a čtvrtici automobilů s levostanným řízením a karosériemi tudor, sedan, polokabriolet a roadster, jež se, jak známo, nedostaly na pařížskou přehlídku.

Pro berlinský autosalon vozy prošly drobnými úpravami, aby plně odpovídaly říšským dopravním předpisům. Zejména šlo o umístění zadních světel, modrou kontrolku hlavních světel na palubní desce a úpravu nalévacího hrdla nádrže, aby při doplňování paliva nebylo nutné vstupovat do jízdní dráhy – samozřejmě při pravostanném provozu.

Během zahajovacího dne autosalonu navštívil stánek Škoda kancléř Adolf Hitler s početným doprovodem a věnoval mu zjevně nadstandardní pozornost, když u něj setrval celou čtvrt hodinu. Podle dobové zprávy z Berlína „Říšského kancléře zajímal vystavené chassis Škoda Popular OHV 1100, pohyblivé, jehož detaily jsou provedeny v řezu, a nechal si vrchním ředitelom Ing. K. Hrdličkou v delším rozhovoru vysvětliti výhody konstrukce tohoto chassis Škoda, přičemž se sám dotazoval na váhu chassis, váhu vozů, jejich rychlosť a spotřebu benzínu. Říšský kancléř se velmi podrobně zajímal o vystavené hotové vozy Škoda Roadster, Sedan i Cabriolet. Nechal si předvésti



Čtyřválec OHV o objemu 1089 cm<sup>3</sup> dával rovných 30 koní



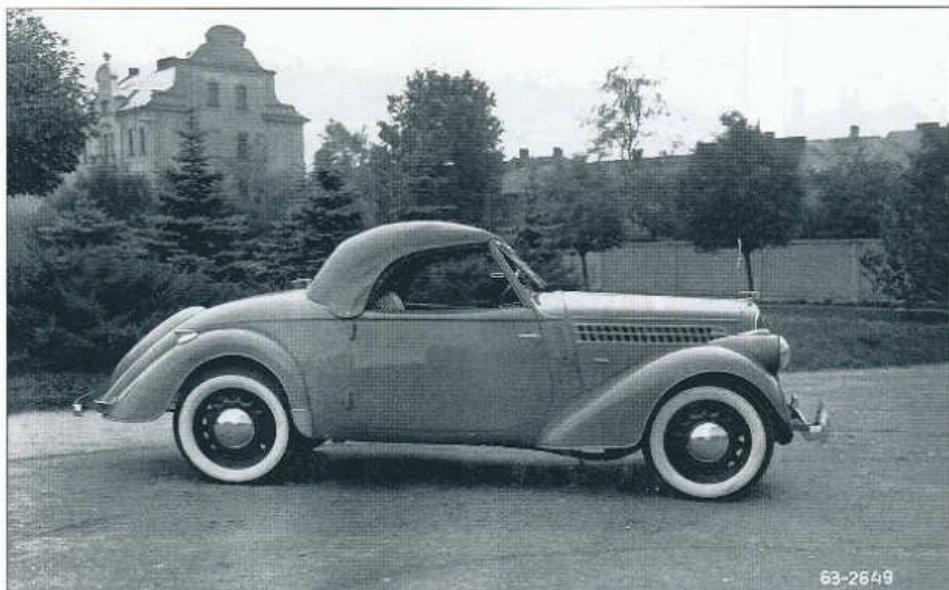
Dvoudveřový polokabriolet Popular 1100 OHV z podzimu 1938



Tudor Popular 1100 OHV ročníku 1938 s výklopným čelním oknem



Palubní deska polokabrioletu Popular 1100 OHV



63-2649

Roadster Popular 1100 OHV s nataženou střechou (1938)



63-2781

Škoda Popular 1100 ve společnosti vozu Praga Piccolo (1939)

patentovanou konstrukci kabrioletové střechy a vysvětliti její velké výhody. Zajímal se detailně o ceny vozů Škoda v Německu i v ČSR a dotazoval se, zda firma vyrábí jiné typy osobních vozů. Po podaných vystětních, na kterých jevíl veliký odborný zájem, se říšský kancléř vlivně rozloučil...“

Zpráva také zdůrazňovala, že stánku Škoda věnoval Hitler „největší a nejdelší pozornost“ mezi všemi zahraničními expozicemi. Dodejme jen, že pod obchodním označením Cabriolet se skrýval dvoudveřový čtyřmístný polokabriolet s pevnými rámy dveří a bočních oken.



Hitler na stánku Škoda na berlínském autosalonu v únoru 1939



Říšský kancléř se zajímal i o technické detaily šasi popularu



Popular 1100 s nově tvarovanou přídí karoserie z jara 1939



Roadster Popular 1100 s novou přídí a volantem vlevo

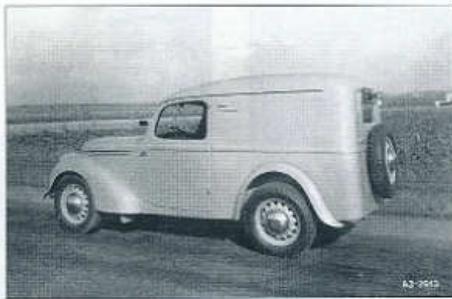
Počátkem roku 1939 začala mladoboleslavská továrna expedovat vozy Popular 1100 OHV v nové karosářské verzi, jejíž výroba se pomalu rozvíjela od října 1938. Byl to čtyřdveřový polokabriolet s pevnými rámy dveří, pro který výrobce používal obchodní označení kabriolet-sedan. Z více než stovky vozů v tomto provedení prodaných v roce 1939 byly dvě třetiny exportovány do zahraničí, z toho 35 kusů do Polska, 11 do Jugoslávie a 9 do Argentiny. Tři exempláře putovaly do Egypta, další tři do britské državy Straits Settlements (dnes součást Malajsie a Singapuru), po třech do Norska a Rumunska, po dvou do Íránu a do Siamu (Thajsko) a po jednotlivých kusech do Maďarska, Holandska, Holandské Indie, Velké Británie, Švýcarska a Belgie, kam odešel vůz v rozloženém stavu k montáži na místě.

Ze tří desítek čtyřdveřových polokabrioletů, které zůstaly v tuzemsku, přešlo v červnu 1940 devět vozů do služeb nacistické plachařské školy (N. S. Fliegerkorps) v Rané u Loun.

Na jaře 1939 dostal Popular novou příd se zaoblenou maskou tvořenou vodorovnými lamelami a jednodílnou kapotou, jež se odklápla dozadu a získala přezdívku „lama aligátora“. V prospektech byl modernizovaný vůz označován jako Popular 1100, na export také coby Škoda 1100. Některé automobily určené na vývoz si nadále zachovaly tradiční masku ročníku 1938 a dřívější uspořádání kapoty, jež se otvírala ze stran. Novinkou sezóny 1939 byl i sanitní Popular 1100



Dodávkový vůz Popular 1100 v provedení z roku 1939



Tahle dodávka měla náhradní kolo připevněné zvenku na zadní



Jednolůžková sanitka Popular 1100 zhotovená v roce 1939



Interiér sanitky i s nezbytným porcelánovým „bažantem“



Sanitku postavila firma Karosa se sídlem v Praze-Holešovicích

čtyřmetrové délky určený k přepravě jednoho ležícího pacienta a doprovodu. Po jednotlivých kusech tyto sanitky stavěla firma Karosa v Praze-Holešovicích.

## Civilní i vojenské

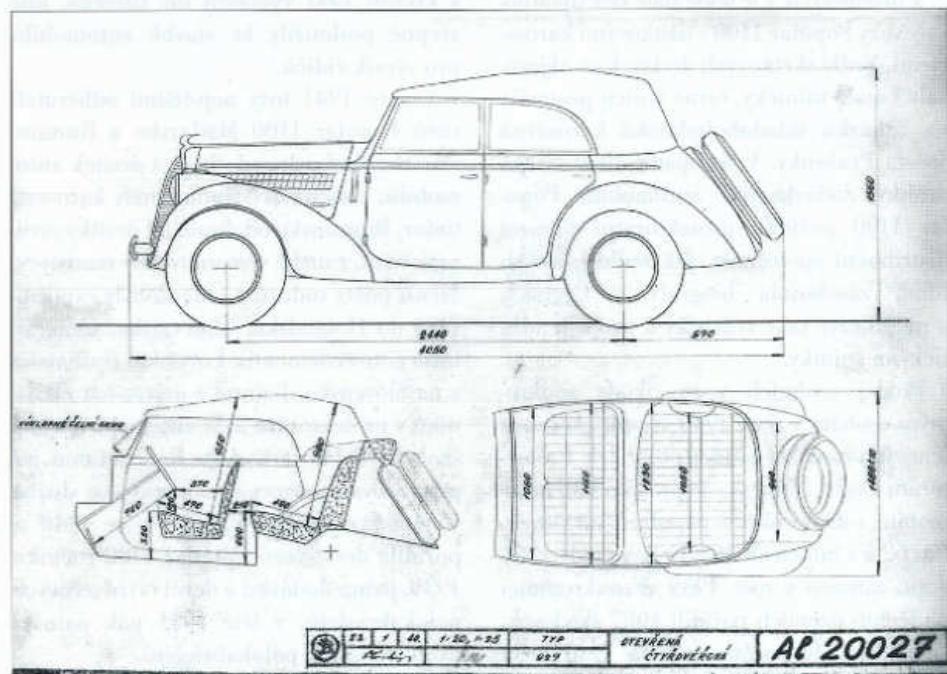
V polovině února 1940 byla zahájena výroba otevřených vojenských vozů Popular 1100 určených na vývoz do Jugoslávie. Byly v barvě khaki a měly sedadla potažená černou kůží. Původně byly automobily v tomto provedení připravovány v roce 1938 pro československou armádu, k jejich výrobě však tehdy vlivem překotných událostí nedošlo. Tři první vojenské populary převzali jihočeskí důstojníci v Mladé Boleslavi 8. dubna 1940. Podle továrních záznamů bylo do konce dubna 1940 expedováno do Jugoslávie 62 vozů v tomto provedení. Dalších 74 otevřených vojenských vozů Popular 1100 pro jihočeskou armádu bylo vyrobeno v létě 1940, jízdní zkoušky a měření motorů na brzdě proběhly koncem srpna a automobily byly v září 1940 expedovány na železničních vagónech.

Tyto vozy byly určeny pro jednotky protivzdušné obrany vybavené protiletectvými kanóny Škoda ráže 75 a 76,5 mm. Část těchto automobilů byla v barvě khaki, u některých je uvedeno „barva dle vzoru“, ale nevíme jaká. Později vojenské

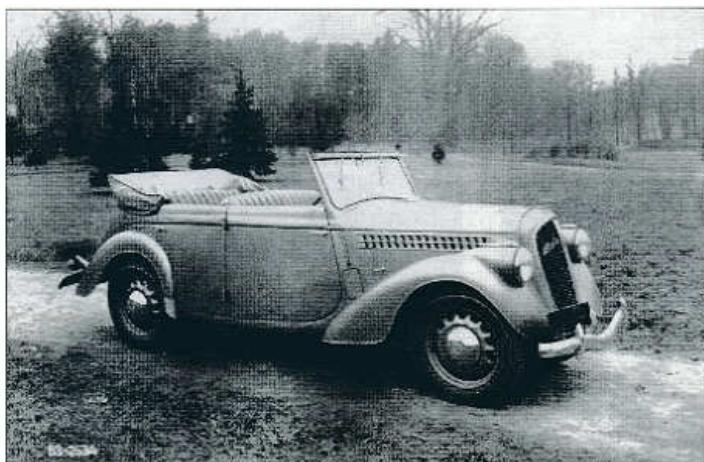
populary přešly do rukou chorvatské armády a některé z nich se zúčastnily válečného tažení na italské frontě.

I v roce 1940 pokračoval export civilních automobilů Škoda Popular 1100 do řady zemí světa, změnu poměrů však ilustruje dokument ze 7. června 1940 s nadpisem „Zadržené dodávky“. Týkal se pěti vozů odeslaných na železničním vagónu

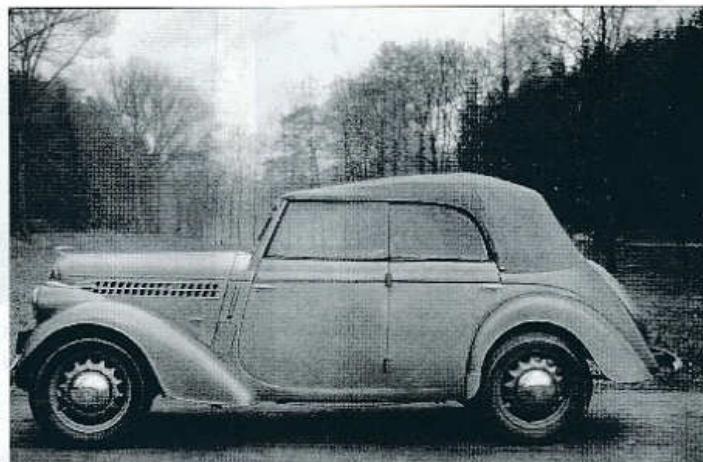
do Terstu a původně určených pro zákazníky na britských územích v Asii, přesněji v Britské Indii a Straits Settlements, Průlivových državách, jež dnes tvoří součást Malajsie a Singapuru. Z příkazu německých úřadů byly tři z těchto vozů předispakovány k zástupci značky Škoda v Lublaní, jeden roadster odešel do Itálie a sedan se stal majetkem íránského konzulátu v Terstu.



Výkres vojenského automobilu Popular 1100 z ledna 1940



Čtyřdveřový otevřený vojenský vůz vyvážený do Jugoslávie



Vojenský vůz s nasazenými okénky a nataženou střechou



Otevřený vojenský Popular 1100 se vyráběl v roce 1940



Polokabriolet Popular 1100 v podobě z počátku protektorátu

Na seznamu exportních zemí figurovaly v roce 1940 Bulharsko, Generální gouvernement (obsazené Polsko), Holandsko, Írán, Itálie, Jugoslávie, Litva, Maďarsko, Norsko, Rumunsko, Slovensko a Turecko.

V tuzemsku se v té době stále více uplatňovaly vozy Popular 1100 s užitkovými karosériemi. Vedle skříňových dodávek se objevovaly i malé valníčky, četně z nich postavila na zakázku mladoboleslavská karosárna Josefa Praženky. V listopadu 1940 si dvě desítky dodávkových automobilů Popular 1100 pořídila protektorátní filmová distribuční společnost, jež vedle hraných filmů zásobovala biografy v Čechách a na Moravě také týdeníky a propagandistickými snímky.

Prodej osobních vozů Škoda soukromým osobám v roce 1940 vlivem okolnosti a nových restrikcí prudce poklesl. V Protektorátu Čechy a Morava se prodalo 939 automobilů, v drtivé většině popularů, na Slovensku 62 a v Sudetech 363. Celkem tedy 1364 vozů, zatímco v roce 1939 si soukromníci na těchto územích pořídili 4087 škodovek. Není divu, že počátkem října 1940 měla továrna na skladě 364 automobilů Popular 1100, z nichž 107 mělo ještě pravostranné

řízení, a 157 malých vozů Popular 995.

Kuriozitou zhotovenou v prosinci 1940 bylo deset podvozků Popular 1100 opatřených dělicí stěnou za motorem, palubní deskou a zdvojeným řízením. Všechny byly v květnu 1941 vyvezeny do Turecka, kde zřejmě posloužily ke stavbě automobilů pro výevik řidičů.

V roce 1941 byly největšími odběrateli vozů Popular 1100 Maďarsko a Rumunsko. Do Maďarska odešlo šest desítek automobilů, z nichž dvě třetiny měly karoserii tudor, Rumunsko odebralo tři desítky civilních vozů, z nichž většinu tvořily roadstery. Menší počty tudorů a sedanů byly exportovány do Holandska, Chorvatska, Generálního gouvernementu, Lotyšska, Bulharska a na Slovensko. Jedním z největších zákazníků v protektorátu byla nacistická letecká škola (N. S. Fliegerkorps) v Rané u Loun, jež připravovala adepty (a adeptky) ke službě v německé Luftwaffe. Už v roce 1940 si pořídila deset vozů Popular 1100 ročníku 1939, jednu dodávku a devět čtyřdveřových polokabrioletů, v létě 1941 pak patnáct dvoudveřových polokabrioletů.

Kariéra vozu Popular 1100 skončila ve válečném roce 1942, štafetu pak



Kombi postavené v roce 1942 firmou Karosa pro Rumunsko

nakrátko převzal modernizovaný Popular 1101 s převodovkou vpředu, u motoru. Ale to už je jiný příběh.

Text: Jan Tuček

Foto: Archiv Škoda Auto

#### Výroba vozů Škoda Popular 1100

rok 1938	958
rok 1939	3007
rok 1940	1028
rok 1941	593
rok 1942	301
Celkem	5887