

Limuzína Škoda Superb (typ 640) z první série na snímku z března 1935

Klasika jménem Superb

Ve druhé polovině třicátých let reprezentovala značku Škoda ucelená řada osobních automobilů klasické konцепce s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol. Její špičku tvořil šestiválcový typ Superb.

Od 637 k 640

První velká škodovka s páteřovým rámem a šestiválcovým motorem debutovala počátkem dubna 1934 na pražském autosalonu pod typovým označením 637. Mladoboleslavská automobilka ASAP (Akcievá společnost pro automobilový průmysl) ji nabízela v kratším a delším provedení s rozvorem 3000 mm jako 637 K a 3200 mm coby 637 D. Obě verze poháněl vodou chlazený řadový šestiválec SV o objemu 1961 cm³ a výkonu 45 k (33 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou.

Šestsettřicetsedmička měla šasi s centrální nosnou rourou, vpředu rozdílené pro uložení poháněcího ústrojí. Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách

doplňených přičním listovým perem, poháněná zadní kola na výkyvných polonápravách byla odpružena dvěma přičními listovýmipery, z nichž jedno bylo před a druhé za osou nápravy.

Bubnové brzdy měly ještě mechanické ovládání ocelovými lankami, osmnáctipalcová kola nesla pneumatiky 5,50 × 18, resp. 160 × 40.

Kratší model 637 K byl dlouhý 4,75 m, zatímco delší 637 D měřil do délky 4,95 m. Po šesti prototypech z jara 1934 následovaly od srpna téhož roku sériové šestsettřicetsedmičky. Do února 1935 jich vzniklo jen šest desítek, z nichž přes polovinu tvořily šestimístné limuzíny 637 D se čtyřdveřovou karoserií se šesti bočními okny.

Mezitím už od září 1934 jezdil ve zkouškách prototyp zdokonaleného

vozu téže kategorie s typovým označením 640. Podvozek konstrukčně blízký modelu 637 D měl rozvor prodloužený na 3300 mm, pohon obstarával větší šestiválec SV o objemu 2492 cm³ a výkonu 55 k (40,5 kW) a brzdy dostaly účinnější kapalnové ovládání.

Séf automobilky Ing. Karel Hrdlička (1888–1979) si u typu 640 zapsal 22. října 1934 do deníku jméno Superb. Hned vedle přeskrtl pojmenování Regent, které už v té době pro své velké šestiválce používala firma Walter.

Prototyp vozu Superb dostal v prosinci 1934 novou karoserii, z limuzíny se proměnil v sedan, v němž se od ledna 1935 nechal vozit prezident koncernu Škoda JUDr. Karel Loewenstein (1885–1938). Vínově červený vůz s černými blatníky budil po Praze němalou pozornost a lákal zájem potenciálních zákazníků.

Tři první série

Počet vozů Superb první série, jež měla přijít na trh v březnu 1935, byl z plánovaných padesáti zvýšen na 65, aby továrna zpěněžila část šestiválcových motorů původně určených pro starší typ 645. První zákazníci se automobilů Superb dočkali ve druhé polovině března 1935, výroba první série pokračovala až do října téhož roku. Naprostou většinu z nich (rovnych 50 kusů) tvořily limuzíny se šesti bočními okny, sedanů se čtyřmi bočními okny bylo jen deset. Kuriozitou byly dva dvoudveřové tudory Superb, původně zhotovené jako předváděcí vozy a až na jaře 1936 odprodané jako ojeté.

Připomeňme, že všechny vozy typu 640 měly bez ohledu na provedení karoserie jednotný rozvor 3300 mm a jejich celková délka se pohybovala těsně nad pětimetrovou hranicí.

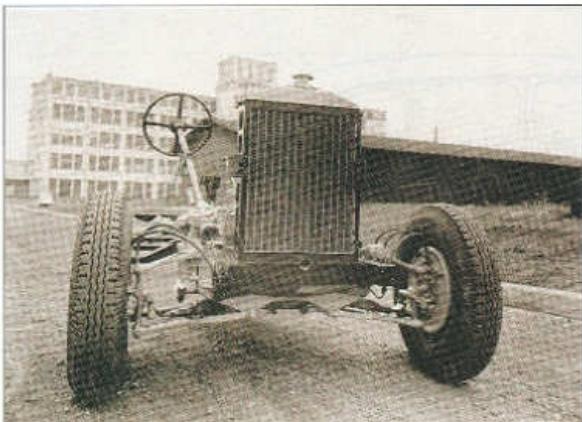
Výjimkou byla jen jediná prodloužená limuzína vyrobená v září 1935 a určená k přepravě až osmi osob na třech řadách sedadel podle vzorce 2+3+3. Měla rozvor



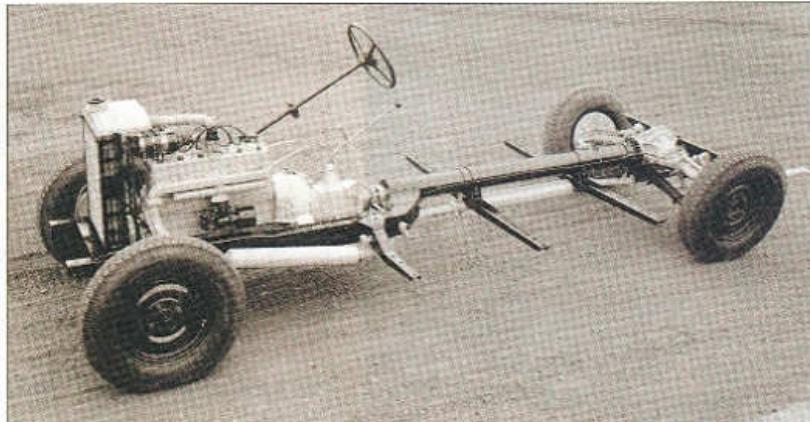
I odzadu působila pětimetrová limuzína Superb honosným dojmem



Z celkem 65 podvozků první série dostalo rovných 50 karoserií limuzína



V předu měl Superb lichoběžníkové polonápravy a příčné listové pero



Podvozek typu 640 s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením kol

zvětšený o 300 mm na 3600 mm a do délky měřila úctyhodných 5,46 m. Zůstala solitérrem a až koncem května 1936 ji odkoupilo ministerstvo spravedlnosti.

Jedináčkem zůstal i pětimístný dvoudveřový kabriolet Superb dohotovený v rámci první série v říjnu 1935 jen týden před zahájením pražského autosalonu, na němž byl nejdražším exponátem značky Škoda. Kabriolet už měl – stejně jako další mladší vozy první série – nově tvarovanou zaoblenější karoserii s liniemi masky, kapoty a blatníků navazujícími na styl menších typů Popular a Rapid. Karoserii v novém stylu měl i sedan Superb vystavený v první polovině října 1935 na autosalonu v Paříži.

V rámci druhé série vyroběné od srpna 1935 do května 1936 bylo zhotoveno celkem 85 podvozků typu Superb, z nichž 54 dostalo tovární karoserii limuzíny a 27 automobilku opustilo v provedení sedan, včetně výstavního exempláře s otvírací střechou Webasto. Dva dvoudveřové tudory této série byly vystaveny v říjnu 1935 na pražském autosalonu. Jeden podvozek druhé série byl v září 1935 dodán do Vysokého Mýta, kde na něj firma Sodomka postavila pro továrníka Janderu z Ústí nad Orlicí impozantně vyhlížející 5,3 m dlouhý

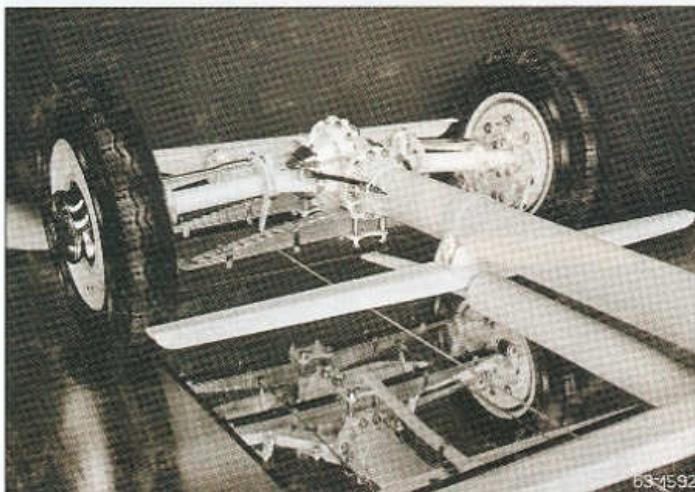


Na palubní desce měl Superb typu 640 kruhový sdružený přístroj (1935)

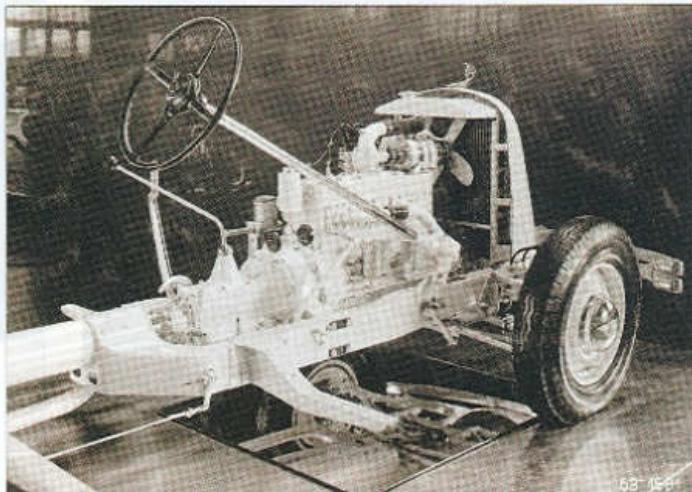
sedan bez středních sloupků s prodlouženou splývavou zadí.

Od června do října 1936 bylo expedováno 50 automobilů Škoda Superb třetí série s novým typovým označením 902. Na první pohled se odlišovaly šestnáctipalcovými paprskovými koly obutými do pneumatik 6,50 × 16, pod kapotou skryvaly šestiválec SV převrtaný na 2703 cm³ a naladěný na 60 k (44 kW).

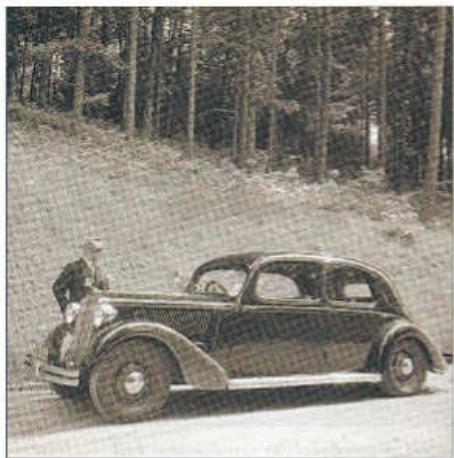
Přední náprava dostala zesílené příčné listové pero, menší kola umožňovala větší rejd. Podle údajů výrobce vykazovala 5,05 m dlouhá limuzína pohotovostní hmotnost 1680 kg, s motorem 2,7 l dosahovala největší rychlosti 110 km/h, trvale mohla udržovat tempo 90 km/h a běžně spotřebovala 16 až 18 l lihobenzinové směsi na 100 km.



Poháněná zadní kola byla odpružena dvojicí příčných listových per



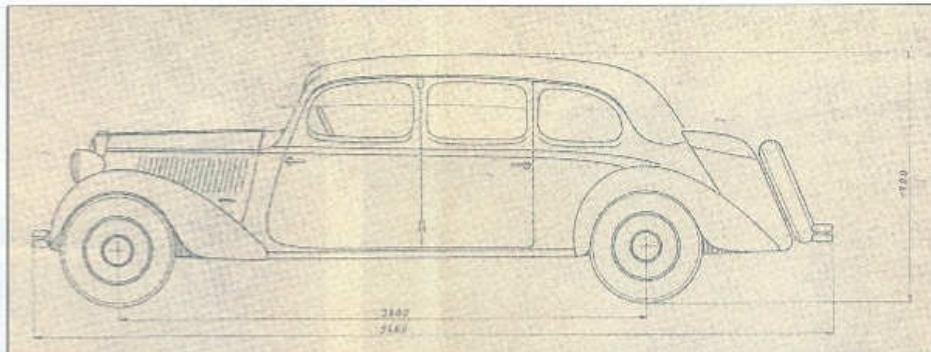
Pohled na výstavní šasi vozu Superb se šestiválcem SV o objemu 2,5 l



Sedan Škoda Superb z první série na snímku pořízeném v létě 1935

Z padesáti automobilů třetí série bylo 38 limuzin se šesti bočními okny, 10 sedanů a dva podvozky ke karosování. Na jeden z nich postavil mladoboleslavský karosář Josef Praženka v létě 1936 prostornou sanitku pro nemocnici ve Strakonicích.

Zmínku si zaslouží i to, že nový šestiválec 2,7 l v továrně zamontovali do několika



Jen v jediném exempláři vznikla osmimístná limuzína s rozvorem 3,6 m

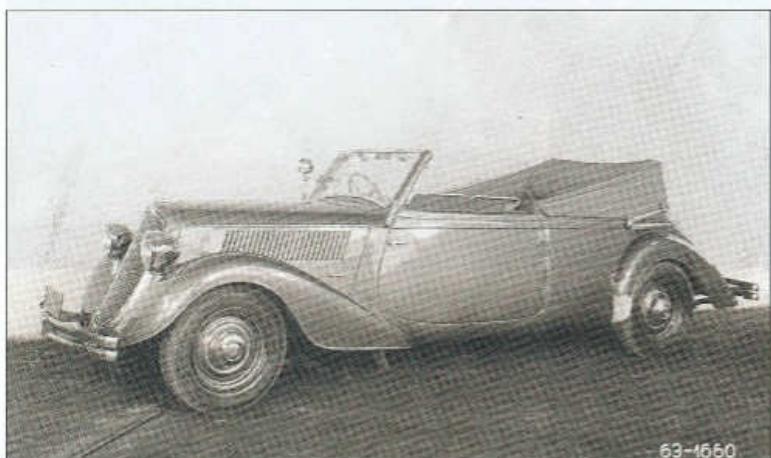
vozů Superb typu 640 původně vybavených motorem 2,5 l, v polovině července 1936 tuto transplantaci absolvoval i dvoudveřový kabriolet první série, výstavní vůz z pražského autosalonu 1935.

S delším zdvihem

V září 1936 odstartovala výroba vozů Superb typu 913, jejichž šestiválec SV získal prodloužením zdvihu objem 2914 cm³, přičemž výkon vzrostl na 63 k (46 kW). Vzhledem k příznivějšímu průběhu

točivého momentu byly upraveny poměry v převodovce a vůz dostal delší stálý převod, což umožnilo snížit hlučnost i spotřebu při výšších rychlostech.

Superby čtvrté série se vyráběly do ledna 1937, z padesáti podvozků byly jen tři expedovány bez karoserie, 40 se proměnilo v limuziny a 6 v sedany. Solitérem byl elegantní dvoudveřový kabriolet se zakrytými zadními koly vybavený elektromagneticky ovládanou francouzskou převodovkou Cotal.



Vzácný kousek: dvoudveřový kabriolet Superb dokončený v říjnu 1935



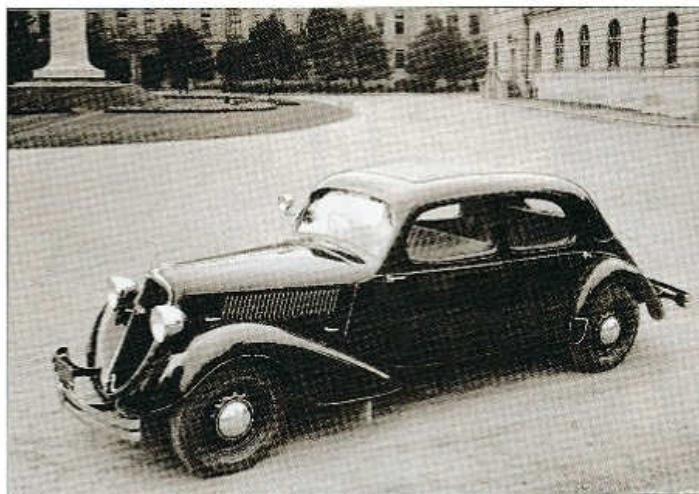
Superb 640 druhé série karosovaný na podzim 1935 firmou Sodomka



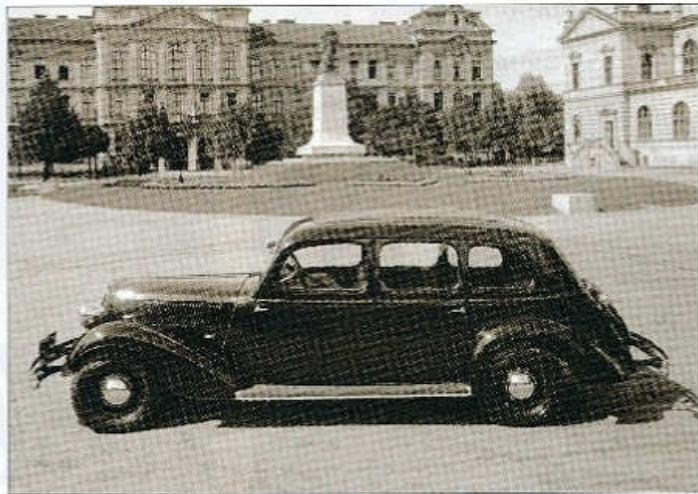
Sedan Superb s novou přídí a otvírací střechou Webasto z podzimu 1935



Šestimístná limuzína Superb 640 na snímku pořízeném v zimě 1935–36



Sedan Superb (typ 902) s paprskovými koly a šestiválcem 2,7 l (1936)



Jedna z 38 limuzín typu 902 s motorem 2,7 l vyrobených v roce 1936



Kabriolet Superb (typ 913) v srpnu 1937 na soutěži elegance v Luhačovicích

V létě 1937 se s ním R. J. Starý, zástupec značky Škoda v Uherském Hradišti, zúčastnil národopisné a hospodářské výstavy Slovácka a v polovině srpna také soutěže elegance v Luhačovicích.

Poté se kabriolet vrátil do továrny, kde dostal novou přídí se světlomety částečně zasazenými do blatníků. V novém černém laku (původní byl modrý) byl kabriolet v říjnu 1937 vystaven na pražském autosalonu. Koncem února 1938 byla karoserie kabrioletu sejmuta z původního šasi a namontována na zbrusu nový podvozek osmé série. Kabriolet s recyklovanou karoserií odkoupil v březnu 1938 zákazník ze Sudet.

Rok 1937 byl pro předválečné automobily Škoda Superb nejúspěšnějším, celkem jich vzniklo rekordních 177 kusů. Většina z tohoto počtu připadala na tři padělkusové série – pátau, šestou a sedmou. Zatímco dříve odcházely vozy Superb do zahraničí jen výjimečně a po jednotlivých kusech, v létě 1937 bylo třicet limuzín Superb se spodovým motorem 2,9 l využito do Jugoslávie, pro tamější ministerstvo obrany a oblastní vojenská velitelství.

Čtyři z těchto vozů se s jugoslávskými vojenskými posádkami zúčastnily v září 1937 motoristické Soutěže Malou dohodou, jejíž 2400 km dlouhá trať vedla

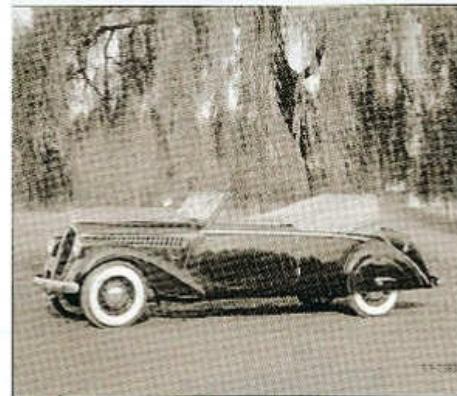
z Prahy přes Bratislavu a Užhorod do Bukurešti a Bělehradu. V říjnu 1937 se vozy Superb představily na pražském autosalonu s nově tvarovanou přídí a světlometry zpola zasazenými do blatníků, ve výrobě se toto řešení označované výrazem nová forma postupně uplatnilo na přelomu let 1937 a 1938.

Výroba automobilů Superb s motorem SV o objemu 2,9 l pokračovala až do jara 1939, kdy byla dokončena v pořadí desátá série. Její součástí bylo 30 čtyřdveřových polokabrioletů se šesti bočními okny, které byly počátkem června 1939 odesány do Jugoslávie, opět pro potřeby armády. Pět z těchto polokabrioletů vzniklo přestavbou limuzín Superb zhotovených koncem roku 1938 a v únoru 1939.

Podle továrních záznamů bylo v letech 1934 až 1939 vyrobeno celkem 532 kompletních automobilů Superb s motory SV a 23 podvozků ke karosování.

S motorem OHV

V únoru 1938 byly pro nejvyšší představitele koncernu Škoda zhotoveny dvě limuzíny s rozvorem prodlouženým na 3400 mm, do nichž byl zamontován nový šestiválec s rozvodem OHV, který z objemu 3137 cm³ dával výkon 80 k (59 kW). Desetikusová ověřovací série vozů s tímto motorem



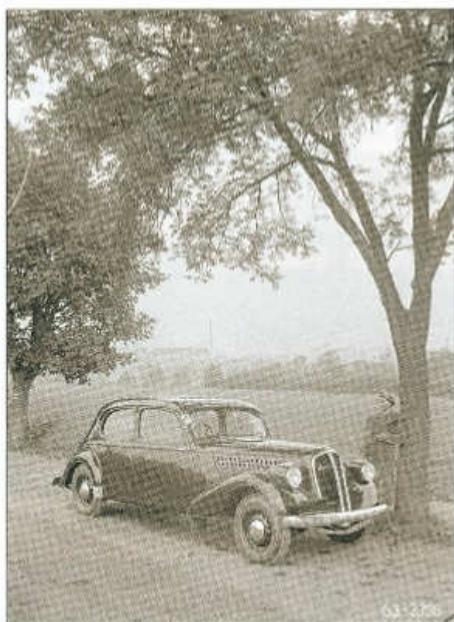
Kabriolet s nově upravenou přídí připravený pro Pražský autosalon 1937

a typovým označením 924 měla být vyrobena před pražským autosalonem plánovaným na říjen 1938. Kvůli napjaté mezinárodní situaci a hrozícímu válečnému konfliktu se autosalon nekonal a montáž několika vozů z této série se oponzila.

Nejatraktivnějším vozem Superb s motorem OHV dokončeným na podzim 1938 byl luxusní čtyřdveřový kabriolet s rozvorem 3315 mm a délkom 5,1 m vyvedený v šedo-zelené metalizé. Zpočátku plnil úlohu předváděcího vozu, poté se stal služebním vozem ředitelství automobilky. Počátkem roku 1942 byl předčasně na pohon dřevoplynem, přečkal válečné roky i poválečné znárodnění a byl odprodán až v roce 1948.

Výroba automobilů Superb 3000 s motorem OHV se začala zvolna rozbíhat na jaře 1939, po okupaci Čech a Moravy hitlerovskými vojsky a vzniku protektorátu. Vozy zařazené do jedenácté série měly novou přídí s oblou maskou tvořenou vodorovnými žebry a jednodílnou dozadu odklápací kapotu motorového prostoru, jež si vysloužila přezdívku krokodýlí lama.

Do jara 1940 bylo zhotoveno 50 podvozků typu 924, z nichž nejméně 15 mělo rozvor prodloužený o 100 mm na 3415 mm. Na nich postavené limuzíny byly dlouhé 5,27 m. Čtyři podvozky této série byly na podzim



Sedan typu 913 se světlomety zpola zasazenými do blatníků – říjen 1937

roku 1940 použity ke stavbě sanitních vozů pro Německý červený kříž (DRK).

Civilních vozů Superb 3000 s motorem OHV vzniklo v letech 1938 až 1940 jen šest



Limuzína s motorem 2,9 l a převodovkou Cotal na snímku z října 1937

desítek, od června 1940 už výrobní linku v Mladé Boleslavě opouštěly vojenské vozy typu 952 alias Kfz 15 s otevřenou krabicovitou karoserií, volantem vlevo a osvědčeným

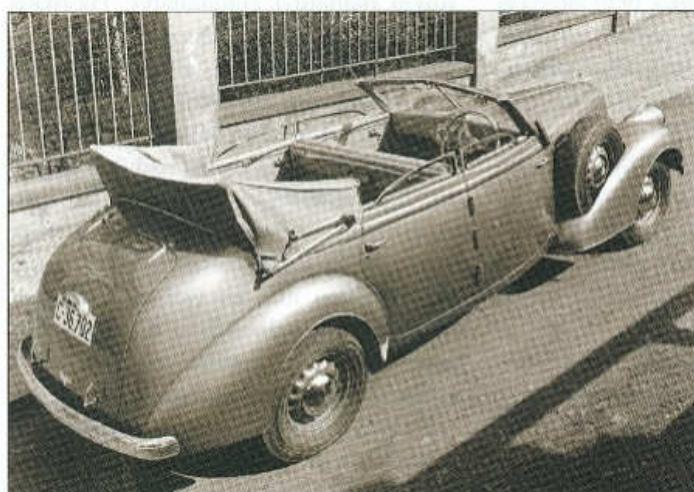
šestiválcem 3,14 l. O vojenských vozech příbuzných s typem Superb psal podrobně v MJ 6/2015 František Kusovský, připomeňme tedy jen pář čísel. Celkem bylo



Prodloužená limuzína ročníku 1938 vybavená šestiválcem OHV 3,14 l



Solitér: čtyřdveřový kabriolet Superb 3000 dokončený na podzim 1938



Čtyřdveřový otevřený automobil měl kožené čalounění a luxusní výbavu



Počátkem roku 1942 prošel kabriolet přestavbou na pohon dřevoplynem

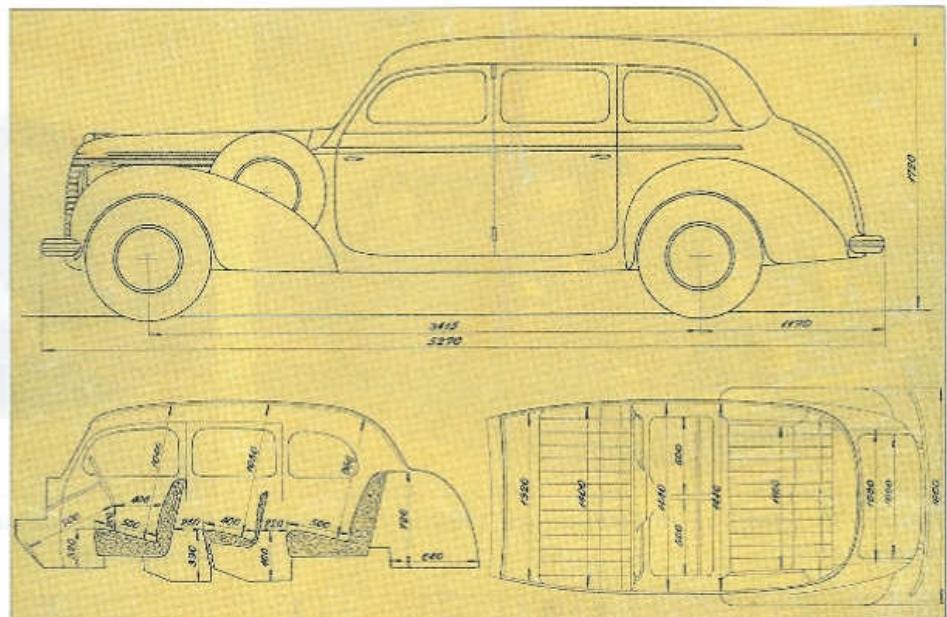


Limuzína Superb 3000 v poslední předválečné podobě z roku 1939

v letech 1940 až 1943 vyrobeno 1545 vojenských vozů typu 952 s hranatou otevřenou karoserií, k nimž je třeba připočít 30 sanitek stejného typu a také 100 velitelských kabrioletů se zaoblenou karoserií zhotovených od září do prosince 1943. V tovární dokumentaci jsou označeny coby Typ 952 Cabriolet, přičemž u všech je uvedeno mladoboleslavské číslo karoserie potvrzující, že kompletně vznikly v mateřské automobilee.

Osmiválce

Překvapením chystaným v roce 1938 pro nakonec odvolaný pražský autosalon měla být i limuzína Superb 4000 poháněná osmiválcovým motorem, přesněji osmiválcem do V o objemu 3991 cm³ a výkonu 96 k (71 kW) spojeným s anglickou třístupňovou převodovkou Warner doplněnou rychloběhem. Limuzína s rozvorem 3400 mm, délku 5,4 m a pohotovostní hmotností téměř 2200 kg dosahovala maximální rychlosti 130 km/h a dlouhodobě mohla uhánět tempem 100 km/h.



Vnější a vnitřní rozměry limuzíny Superb 3000 s rozvorem 3,4 m (1939)

Vůz s typovým označením 919 měl opět páteřový rám s centrální nosnou rourou a nezávislé zavěšení všech čtyř kol. Na rozdíl od šestiválcových sourozenců však měl výkyně zadní polonápravy odpružené šikmo uloženými čtvrteliptickými listovými pery.

Místo plánovaných deseti limuzín byly postaveny jen dvě, osm podvozků bylo až v létě 1941 opatřeno otevřenými karoseriemi vojenského střihu a odesláno do Říše.

Obě mohutné limuzíny oblých tvarů přečkaly válku a těsně po ní byly v letech 1945 a 1946 dočasně zapojeny ministerstvu zahraničních věcí. Jezdily v nich ministr Jan Masaryk a státní tajemník Dr. Vladimír Clementis.

Jedna z osmiválcových limuzín Superb 4000 dnes patří k magnetům mladoboleslavského značkového muzea.

Poválečné dozvuky

V roce 1946 dostala čerstvě znárodněná automobilka za úkol dodat státním úřadům

omezený počet velkých služebních vozů. Poválečný Superb 3000 s volantem vlevo převzal motor 3,14 l i podvozek svého předchůdce ročníku 1939, dostal však zcela novou karoserii, tvarově navazující na Škodu 1101 Tudor.

Vůz s rozvorem 3315 mm měl 5,3 m dlouhou karoserii poněkud boubelatých tvarů s děleným čelním oknem a trojicemi vodorovných okrasných lišť na blatnících. Také poválečná limuzína Superb měla ještě karoserii smíšené stavby, s dřevěnou kostrou a povrchovými panely z ocelového plechu.

První poválečný Superb byl v Mladé Boleslavě smontován den před Vánocemi 1946, jeho uživatelem se stal tehdejší ministr průmyslu Bohumil Laušman. Další automobily tohoto typu následovaly až na jaře 1947.

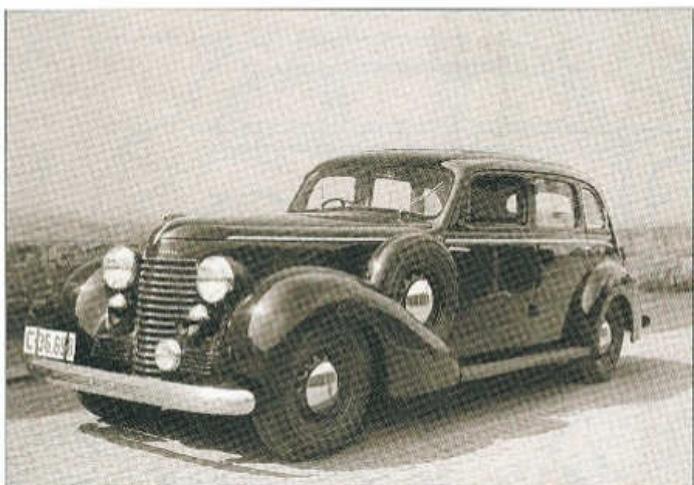
V polovině června 1947 byl poprvé poválečný Superb expedován do Jugoslávie, celkem jich tam v období 1947–48 odešlo pro potřeby ministerstva národní obrany třináct. Mezi nimi figurovala i limuzína Superb



Vojenská Škoda 952 alias Kfz 15 měla motor a další díly z typu Superb



Velitelstvý kabriolet Škoda 952 – během podzimu 1943 jich vzniklo sto



Prototyp limuzíny Superb 4000 z roku 1938 se čtyřlitrovým motorem V8



Impozantní osmiválcová limuzína měla na zadní zaoblený zavazadelník



Pražský autosalon v říjnu 1947: vlevo stojí dvoubarevná limuzína Superb

ve výstavním dvoubarevném provedení, jež byla v říjnu 1947 jedním z lákadel pražského autosalonu. Měla spodní a střední část karoserie ve světle šedomodré barvě, zatímco střecha kabiny byla tmavomodrá.

Na téžemž autosalonu vystavovala vysokomýtská karosárna Sodomka luxusní dvoudveřový kabriolet Superb 3000, jenž zůstal jedináčkem. Josef Sodomka neuspěl ani s opakováním nabídkami karosování pohotovostních polokabrioletů Superb pro Sbor národní bezpečnosti (SNB).

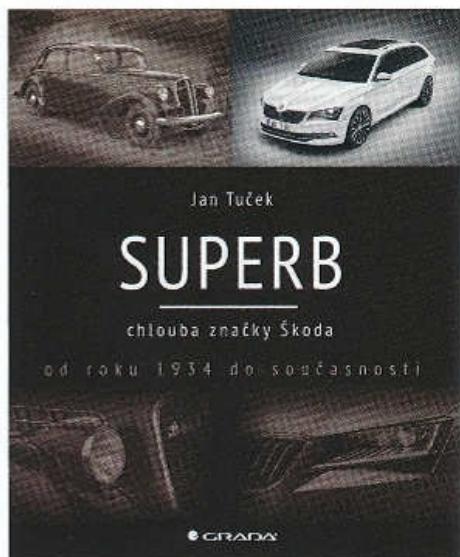
Čtyři desítky poválečných limuzín Superb 3000 oblékla karosárna v Kvasinách, největší zakázku na zhotovení stovky polokabrioletů však ministerstvo vnitra přidělovalo v roce 1948 čerstvě znárodněné karosárce Oldřicha Uhlíka (1888–1964) v Praze-Stráničích. Čtyři z těchto čtyřdveřových polokabrioletů



Superb ročníku 1947 ve zlatavé metalíze ve společnosti dámy v kožíšku



První poválečná limuzína Škoda Superb dokončená před Vánocemi 1946



Superb – chlouba značky Škoda

Nakladatelství Grada Publishing uvádí na trh knihu Superb – chlouba značky Škoda, jejímž autorem je stálý spolupracovník Motor Journalu Jan Tuček. Tato první a dosud jediná monografie věnovaná automobilům Škoda Superb podrobně mapuje jejich historii od roku 1934 až po současnost. Na 144 stranách formátu 21 × 25 cm s pevnou vazbou přináší mimo jiné počty vyrobených vozů podle karosářských provedení a více než 200 ilustrací, včetně dvou desítek faksimile továrních výkresů. Prodává se za 399 Kč. ISBN: 978-80-247-5682-0

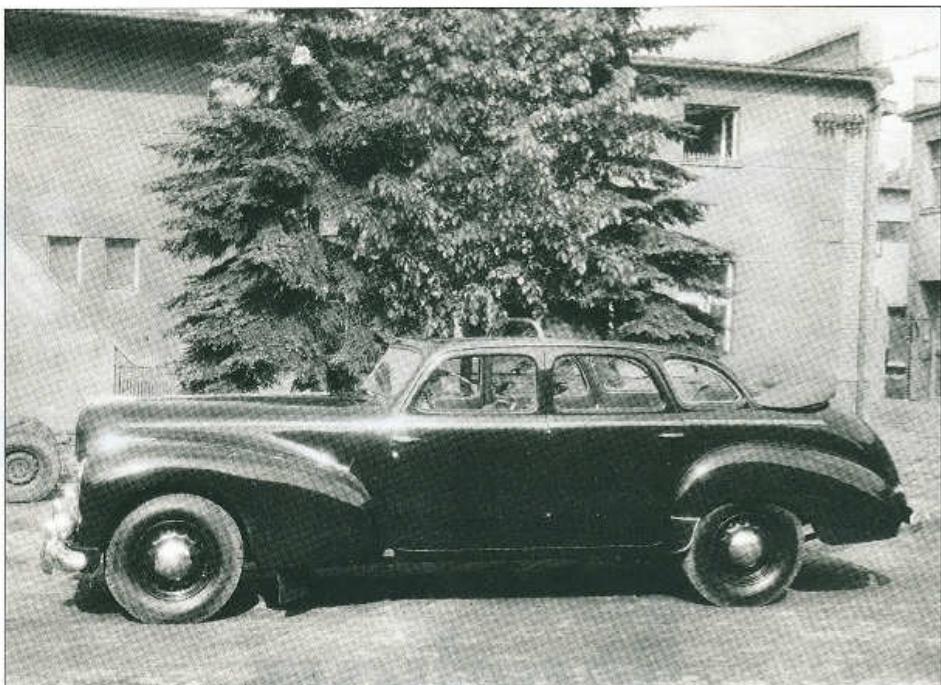
se šesti bočními okny a skládací textilní střechou byly objednány ve speciálním přehlídkovém provedení s příčným trubkovým madlem na úrovni středního sloupku, aby se stojící potentáti měli čeho držet.

Vozy z Uhlíkovy karosárny se vyznačovaly mimo jiné absencí ozdobných lišť na blatnících, na prahu za levým předním blatníkem nechyběl tradiční znáček strašnického podniku. Oldřich Uhlík směl jako technický vedoucí řídit práce na těchto vozech jen do října 1949, kdy bylo dokončeno a ministerstvu vnitra předáno 76 polokabrioletů. Poté byl jako nepřítel režimu zatčen a čekala ho internace ve Svatém Janu pod Skalou a pracovní tábor v Pardubicích.

Zaběhnutá výroba karoserií ovšem pokračovala dál, poslední čtyři polokabriolety z objednané stovky byly dohotoveny počátkem roku 1950. Tím skončila historie klasických automobilů Škoda Superb. Dodejme jen, že v poválečných letech jejich produkce nepřekročila 162 exemplářů a představovala pouhou čtvrtinu předválečné výroby.

Jan Tuček

Foto: archiv Škoda Auto
a Státní oblastní archiv Plzeň



Jeden ze čtyř přehlídkových polokabrioletů Superb 3000 s karoseríí Uhlík



Dvoudveřový kabriolet Superb 3000 s karoseríí Sodomka z roku 1947



Pětice polokabrioletů Superb 3000 na dvoře znárodněné karosárny Uhlík