



Prototyp Š 1200 z roku 1951
s definitivním rozvorem
náprav 2685 mm

PROTOTYPY

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

V létě 1948 odstartoval projekt automobilu Škoda 1200, prvního osobního vozu mladoboleslavské značky s celokovovou karoserií. První prototypy vyjely na silnice v roce 1949, sériová výroba se však z řady důvodů začala rozbíhat až v létě 1952.

Konstrukcí podvozku navazoval nový automobil na osvědčenou řadu vozů Škoda 1101 a 1102, známých pod lidovým označením Tudor, od nichž převzal jen mírně upravené šasi s páteřovým rámem a poháněcí ústrojí. Potřeboval ovšem zcela novou celokovovou karoserii vhodnou k velkosériové výrobě, zatímco Tudor byl karosován předválečným způsobem, kombinací dřevěné kostry a plechových dílů. Nová čtyřdveřová karoserie se všemi dveřmi zavěšenými vpředu měla mít elegantní pontonový tvar odpovídající trendu pro padesátá léta. Označení čtyřdveřové tříprostorové karoserie se posléze stalo neoficiálním, ale do-

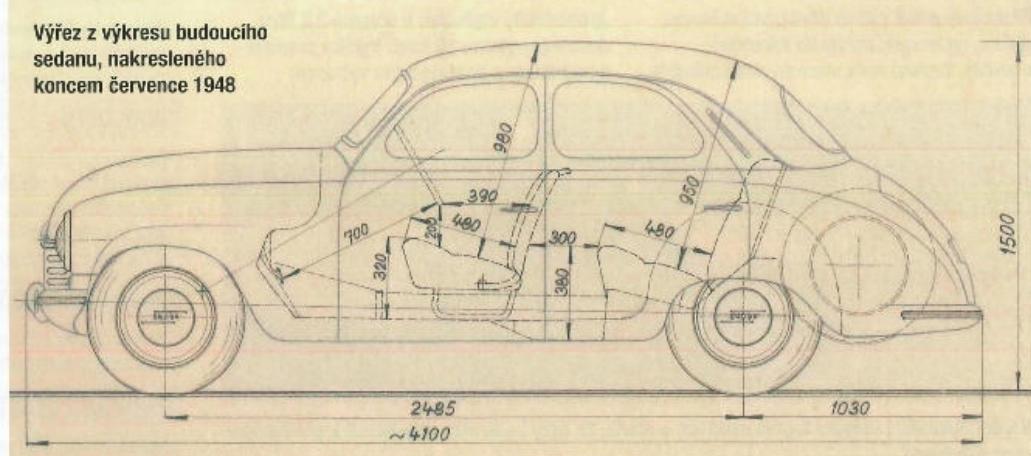
dnes hojně užívaným jménem celé řady vozů Škoda 1200 a 1201: Sedan. Už první návrhy z léta 1948 byly vypracovány pro podvozek s rozchodem kol rozšířeným vpředu o 50 mm na 1250 mm a vzadu o 70 mm na 1320 mm, rozvor náprav měl stejnou hodnotu 2485 mm jako u vozů Š 1101 a 1102.

V zimě 1948-1949 postupně vykristalizovaly tvary budoucího automobilu, přičemž se poprvé uplatnily i výsledky zkoušek modelů v aerodynamickém tunelu. Maketu karoserie v měřítku 1:1 schválili řídící pracovníci automobilky a zástupce podniku zahraničního obchodu Kovo v květnu 1949 v době, kdy už probíhala ruční výroba dílů první prototypové karoserie. Ty byly následně v detailech upraveny.

První prototyp Š 1200 vyjel do zkoušek v létě 1949 a počátkem září už měl najeto 30 000 km. V téže době byly hotovy i dva další podvozky. Jeden byl odeslán do Vysokého Mýta, kde jej Karosa - znárodněná karosárna Josefa Sodomky - měla proměnit v otevřený dvoudveřový vůz označovaný jako roadster-kabriolet. Nakonec však byl tento úkol předán do Kvasin, kde sportovně střížený vůz ve spolupráci s mladoboleslavskými vývojáři dokončili. Připomeňme, že kvasinský závod, jenž od roku 1948 karosoval roadstery Škoda 1101, byl od 1. října 1949 začleněn do podniku AZNP Mladá Boleslav.

Další prototypové šasi Š 1200, tentokrát s pravostranným řízením, se ještě v roce 1949 dočkalo montáže čtyřdveřové karose-

Výřez z výkresu budoucího sedanu, nakresleného koncem července 1948



Třetí prototyp sedanu Š 1200 s volantem vpravo a rozvorem 2485 mm



rie v exportním provedení. Prototypy Š 1200 byly vybaveny vodou chlazeným čtyřválcem OHV převrtaným na 1221 cm³, jenž dával výkon 36 k (26,5 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou ovládanou řadicí pákou u volantu. Na rozdíl od vozů řady Š 1101/1102 pracovala elektroinstalace s napětím 12 V místo dřívějších 6 V. Při rozvoru náprav 2485 mm byl čtyřdveřový vůz dlouhý 4250 mm, široký 1680 mm a vysoký 1500 mm. Jezdil na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 5,50 – 16. Palivovou nádrž o objemu 35 l měl nadále vpředu pod kapotou, na dělicí stěně motorového prostoru. Nedělené přední sedadlo bylo široké 1380 mm a vedle řidiče mohly cestovat dvě další, pokud možno štíhlé osoby, šířka zadního sedadla umístěného mezi podběhy zadních kol měla hodnotu 1200 mm, takže bylo vhodné jen pro dva dospělé cestující.

Zavazadlový prostor v zádi měl oblé víko zabíhající až těsně nad nárazník, náhradní kolo bylo uložené ve vodorovné poloze pod dvojitým dnem, takže při případném defektu pneumatiky nebylo třeba manipulovat se zavazadly.

Během prvního pololetí roku 1950 vyjely do zkoušek i dvě další karosářské verze. Skříňová dodávka s přepázkou za předním sedadlem a oplechovanými boky nákladního prostoru měla jen jeden pár bočních dveří a jednokřídlé, po levé straně zavřené dveře v zadní stěně karoserie, opatřené oknem. Prosklený Station Wagon se vyznačoval asymetrickým uspořádáním karoserie: zatímco vlevo měl jen jedny boční dveře pro řidiče, na pravém boku byly dveře dvoje, dveře v zádi STW odpovídaly dodávce. Po sklopení neděleného zadního sedadla nabízel model STW, označovaný také jako „kombinovaný vůz“, ložnou plochu dlouhou 1,75 m, zatímco dodávka až 1,90 m.

V roce 1950 vznikly také dva prototypy určené pro ozbrojené složky: pohotovostní vůz tvarově velmi blízký modelu Š 1101 P, lidově zvanému „Tudor bojový“ (viz AR 11/20), a podobně vyhlížející terénní vůz s pohonem čtyř kol. K oběma se v budoucnu vrátíme samostatně. Koncem roku 1950 přikázala vláda mlado-boleslavské automobilce převzít během roku 1951 z Kopřivnice výrobu vozů T 600 Tatraplan se vzduchem chlazeným čtyřvál-



Pěkně naaranžovaný snímek trojice spokojených mužů na předním sedadle

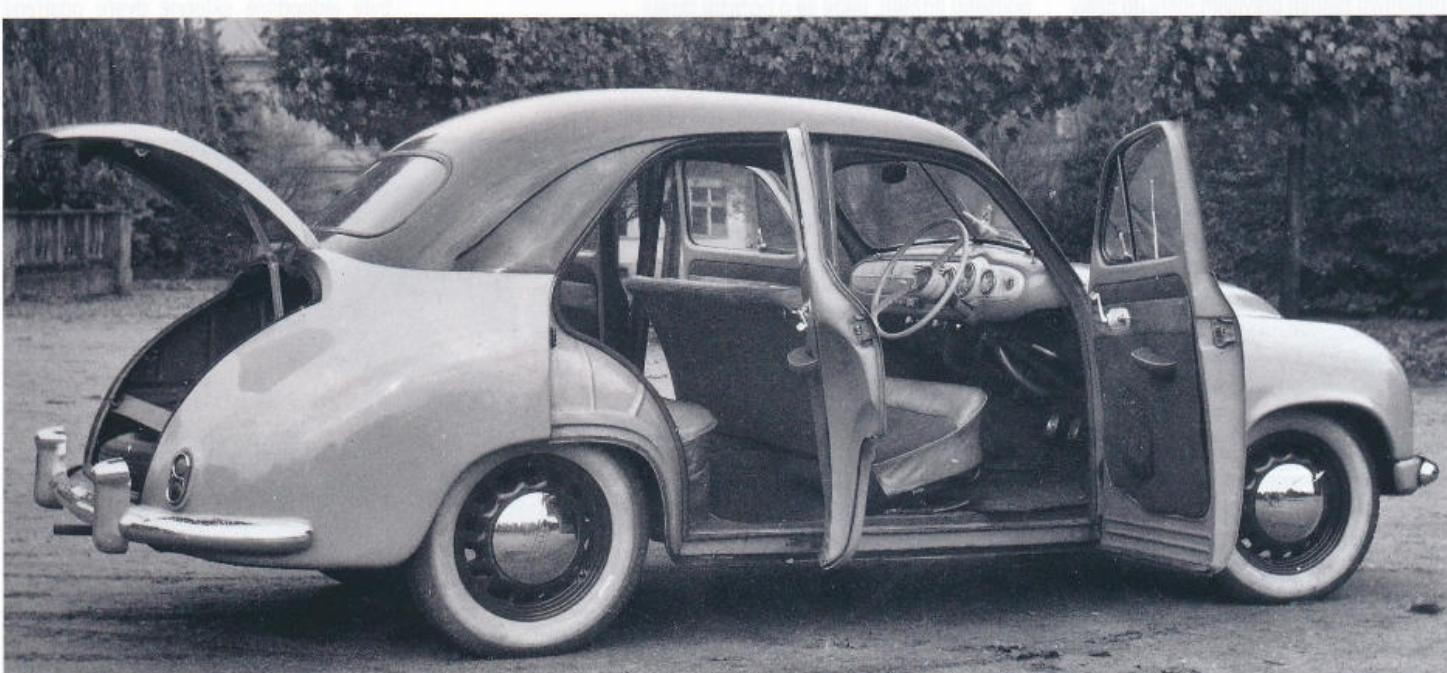


Z nadhledu vynikají zaoblené linie pontonové karoserie se čtevící dveří

Pohled do interiéru třetího prototypu s kratším rozvorem a volantem vpravo

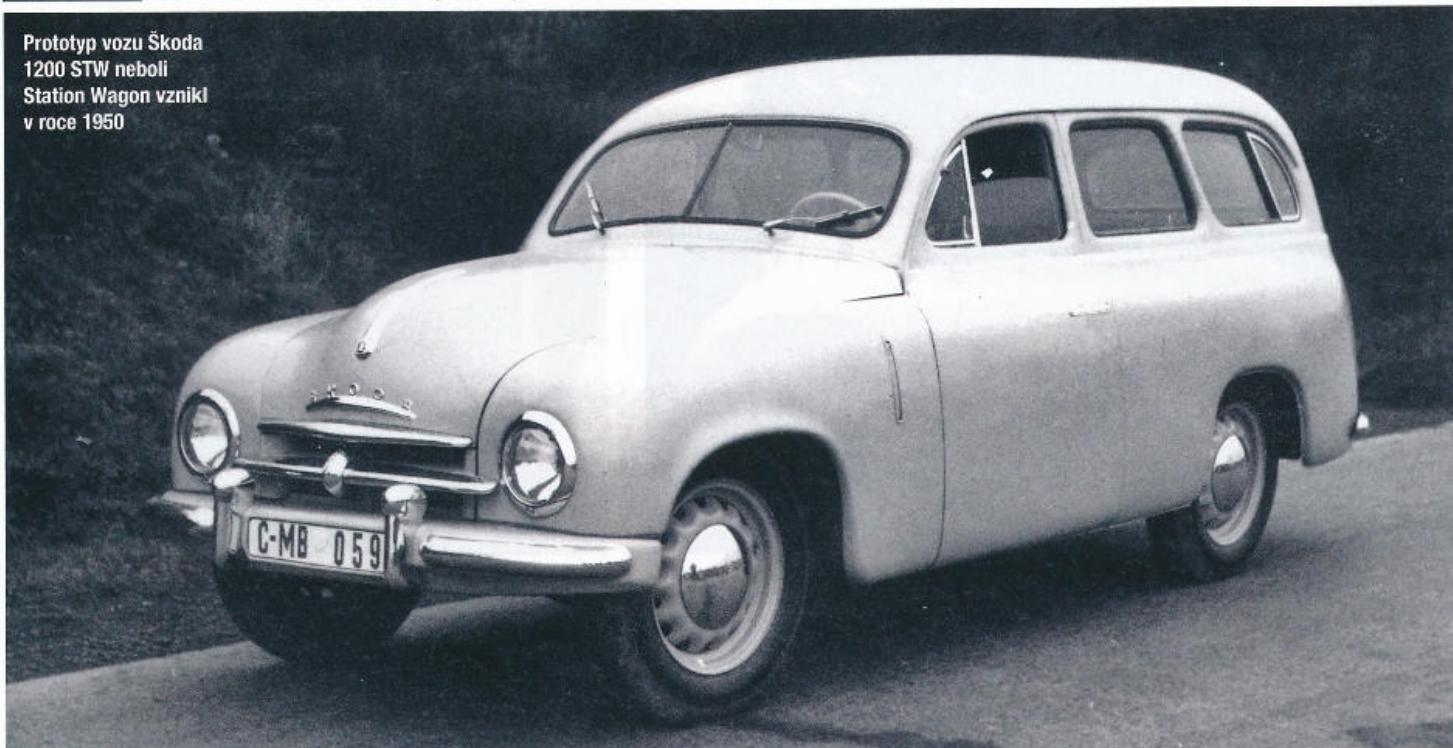
cem v zádi. Nešťastná epizoda, během níž v AZNP vzniklo 2100 automobilů T 600, trvala od podzimu 1951 do června 1952, kdy neslavně skončila.

Škodováci mezitím vývoj svého typu Š 1200 nezastavili. Počátkem roku 1951 přijali rozhodnutí, že všechny automobily řady Š 1200 budou mít jednotný podvozek s rozvorem 2685 mm. Rozvor prodloužený o 200 mm byl nezbytný pro výrobu plnohodnotného sanitního automobilu a zá-



HISTORIE ŠKODA 1200 a 1201 (1. DÍL)

Prototyp vozu Škoda 1200 STW neboli Station Wagon vznikl v roce 1950



Prototyp dodávky z roku 1950 – ještě s kratším rozvorem náprav 2485 mm



roveň výrazně prospěl i základní osobní verzi. Cestující na zadním sedadle prodlouženého vozu získali velkoryse dimenzovaný prostor pro nohy a na šířku si polepšili na 1430 mm, takže se vzadu dalo cestovat ve třech. Sedan s rozvorem 2685 mm a lehce upraveným zadním převisem měřil do délky 4500 mm, byl široký 1680 mm a vysoký 1520 mm. V oblé zádi nabízel zavazadlový prostor o objemu přes 300 l, jehož víko i na-

dále zabíhalo až nad nárazník. Otvíralo se z vnitřku vozu, táhlem umístěným pod zadním sedadlem.

Dodávkový vůz i model STW si zachovaly původní délku 4360 mm, o 200 mm delší rozvor si ovšem vyžádal posunutí zadních podběhů dozadu, takže se o poznání zkrátil zadní převis karoserie. Vnitřní rozměry se nezměnily. Oba vozy byly široké 1690 mm a vysoké 1580 mm.



Po sklopení zadního sedadla nabízel STW ložnou plochu dlouhou 1,75 m

V roce 1951 vznikl i první prototyp dvoulůžkového sanitního vozu Š 1200. Měl asymetrické uspořádání karoserie, tedy vlevo jedny a vpravo dvoje boční dveře, navíc dostal zadní převis prodloužený na 1210 mm. V zadní stěně sanitky byly jednodílné sklopné dveře opatřené dvěma okénky, její celková délka dosahovala hodnoty 4620 mm, do výšky měřila 1600 mm. ■

Trojice prototypů Š 1200, první zleva je roadster, k němuž se vrátíme příště

