



Sedan v lehce inovovaném provedení neboli Škoda 1201 ročníku 1956

SEDANY OSOBNÍ A UŽITKOVÉ

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

První sériové vozy Škoda 1200 opustily výrobní linku mladoboleslavské automobilky v létě 1952, během podzimu téhož roku se začala rozvíhat výroba dodávek ve Vrchlabí a sanitek v Kvasinách. Od ledna 1953 vznikaly ve Vrchlabí i vozy Škoda 1200 Station Wagon.

Škoda 1200, první osobní škodovka s celokovovou karoserií, měla podvozek s páteřovým rámem tvořeným ocelovou rourou kruhového průřezu. Všechna čtyři kola měla nezávisle zavěšena, přední na lichoběžníkových polonápravách, poháněná zadní kola pak na kyvadlových polonápravách. Odpružení vpředu i vzadu obstarávalo přičné listové pero doplněné kapalinovými tlumiči. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání, šestnáctipalcová kola nesla u osobního vozu pneumatiky 5,50 – 16, užitkové verze dostávaly obutí 6,00 – 15.

Těsně za přední nápravou uložený, vodou chlazený řadový čtyřválec OHV dával z objemu 1221 cm³ výkon 36 k (26,5 kW). Navazovaly na něj suchá jednokotoučová

spojka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací 3. a 4. převodového stupně, ovládaná řadicí pákou pod volantem. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V.

Kompletní podvozek s náplními a náhradním kolenem vykazoval hmotnost 580 kg. Palivová nádrž o objemu 35 l měla své mí-



Nabílkovaná Škoda 1200 na snímku pořízeném v roce 1952 ve Stockholmu

Jedna z prvních
sanitek Š 1200
vyráběných v letech
1952–1965
v Kvasinách



to vpředu v motorovém prostoru, u jeho zadní stěny. Při tankování bylo tedy třeba zvednout kapotu. Palivo přicházelo ke karburátoru samospádem.

Sedan s rozvorem náprav 2685 mm a rozchodem kol 1250 mm vpředu a 1320 mm vzadu byl dlouhý 4500 mm, široký 1680 mm a v zatíženém stavu vysoký 1520 mm. Připravený k jízdě vážil 1050 kg, jeho užitečná hmotnost měla hodnotu 400 kg. Dosahoval největší rychlosti 105 km/h, jako trvalou výrobce doporučoval rychlosť 80 km/h. V běžném provozu spotřeboval 9 až 10 l benzínu na 100 km.

Od léta 1952 do jara 1953 probíhala finální montáž osobních vozů Škoda 1200 výhradně v Mladé Boleslavě, kde také vznikaly podvozky a díly přední partie karoserie pro další varianty – pro dodávky a vozy STW karosované ve Vrchlabí a pro sanitky kompletované v Kvasinách.

Na jaře 1953 však situaci zkomplikovalo ministerské nařízení, podle něžž musel mladoboleslavský závod převzít výrobu lehkých terénních vozů Tatra 805 se vzduchem chlazeným motorem V8, určených pro armádu. Postupně musela být do léta 1953 finální montáž osobních vozů Š 1200 převedena do Kvasin, kde probíhala současně se stavbou sanitek. Výroba všech podvozků ovšem nadále pokračovala v mateřské automobilce.

Sedan v osobním provedení se na montážní linku do Mladé Boleslavě vrátil v létě 1954. Předtím prošel řadou úprav, jež měly odstranit dřívější slabiny. Mechanické směrovky v předních blatnících byly nahrazeny blikači pod hlavními světlomety a dveře byly opatřeny prahy zvyšujícími tuhost karoserie a lépe bránícími pronikání prachu a vody do prostoru pro cestující.

Nová zadní přička rámu byla vybavena pružnými pružovými lůžky, aby se zamezilo



přenosu hluku od zadní nápravy do karoserie, výfuk byl vybaven účinnějším tlumičem. Ovládání vozu zlepšila úprava řadicího mechanismu i nová pružná lamela spojky. Poháněcí ústrojí zůstalo zatím bez změn, jen chladič byl k rámu připevněn většími pružovými lůžky.

Finální montáž osobních vozů Škoda 1200

**Titulní list
prospektu,
jmž Motokov
propagoval Škodu
1200 v zahraničí**

byla v Mladé Boleslavě zastavena koncem října 1955, výrobní linku hlavního závodu AZNP musely uvolnit novému typu Š 440 (viz AR 4 a 5/09). Sedany v osobním provedení nadále vznikaly jen v Kvasinách, odkud byla montáž sanitek převedena do Vrchlabí.

Automobily Škoda 1200 se staly úspěšným vývozním artiklem, jejich největším odběratelem bylo Finsko (4,5 tisíce vozů), Belgie (2,5 tisíce), Norsko (2,5 tisíce) a Rakousko a Švédsko (po 2 tisících). Stovky „dvanáctistovek“ byly vyvezeny i do Brazílie, Argentiny, Austrálie, Indonésie, Číny a řady dalších zemí.

V předjaří roku 1956 byla zavedena do výroby inovovaná Škoda 1201. Pod kapotu dostala nově upravený čtyřválec OHV o objemu 1221 cm³, osazený spádovým karburátorem Jikov 32 SOP a větším čističem vzduchu podlouhlého tvaru. Kromě stupně komprese zvýšeného z 6,6 na 7,0 a nového sacího a výfukového potrubí se motor



V roce 1955 zhotovili v Kvasinách pět desítek pohřebních vozů Škoda 1200

HISTORIE ŠKODA 1200 a 1201 (3. DÍL)

V letech 1956 až 1961 vyrábili ve Vrchlabí přes 5 tisíc sanitek Škoda 1201



Dodávkový vůz Škoda 1201 upravený pro potřeby servisních techniků AZNP

mohl pochlubit palivovým čerpadlem počítaným od vačkového hřídele a zvětšeným zdvihem ventilů. Palivová nádrž o objemu 35 l však zůstala podle předválečného vzoru vpředu pod kapotou, u dělicí stěny motorového prostoru, jen několik prototypů ji mělo stejně jako nová Š 440 vzadu, za pravým zadním podběhem.

Výkon motoru Š 1201 vzrostl o poznání na 45 k (33 kW), čtyřválec vykazoval příznivější průběh točivého momentu a o málo nižší spotřebu paliva. Sedanu v osobním provedení umožňoval využít největší rychlosť

115 km/h a z 0 na 80 km/h zrychlovat za 20,4 s. Navenek se Škoda 1201 odlišovala

novými vnějšími klikami dveří, typovým označením na středovém svíslém prvku masky a novými paprskovými koly s pneumatikami 6,00 – 15 a ozdobnými poklicemi převzatými z typu Š 440.

Všechny užitkové verze typu Š 1201 vznikaly od jara 1956 ve Vrchlabí na podvozcích dodávaných z Mladé Boleslaví. Vedle skříňových dodávek a vozů Station Wagon s asymetricky řešenou prosklenou karoserií s jedněmi bočními dveřmi na levé a dvěma na pravé straně to byly také již zmíněné sanitky.

Poslední osobní automobily Škoda 1201 byly v Kvasinách smontovány na přelomu



Škoda 1201 STW měla vlevo jen jedny boční dveře, zatímco vpravo dvoje

února a března 1959, výroba užitkových modelů ve Vrchlabí však pokračovala až do konce roku 1961, přičemž v roce 1960 kulminovala na úrovni přes 6 tisíc vozů. V téže době se v malých počtech – převážně na export – vyráběl i z dodávky odvozený pick-up s dvoumístnou kabinou a otevřenou ložnou plochou.

Podle tovární statistiky bylo v letech 1952 až 1961 vyrobeno celkem 67 tisíc automobilů Škoda 1200 a 1201, z toho 27 tisíc osobních a 40 tisíc užitkových, včetně 7 tisíc sanitek. Zatímco u typu Š 1200, interně označovaného Š 955, měly jasnou převahu 70 % osobní vozy, u typu Š 1201 alias Š 980 jejich podíl klesl na 23 %, prim užitkové modely z Vrchlabí.

Více než polovina automobilů řady Š 1200/1201 šla na export, některé i v rozloženém stavu nebo v podobě částečně karosovaného podvozku. Ale o tom až zase někdy jindy. ■



Modro-bílá Škoda 1201 STW ve službách „mlíkařů“, tedy příslušníků VB



Před koncem kariéry: osobní Škoda 1201 na obrázku z prospektu z roku 1958