

Jeden z posledních sedanů Škoda 645
na snímku pro jarní katalog 1934

KOMFORT ŠESTI VÁLCŮ



Na přelomu dvacátých a třicátých let si získaly oblibu majetné klientely klasicky stavěné šestiválce Škoda 645, na něž navázal typ 650 s větším motorem.

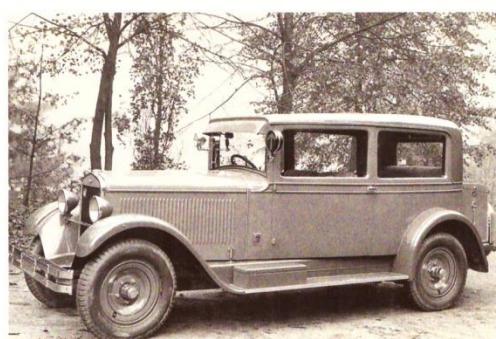
JAN TUČEK

Foto: archiv Škoda Auto

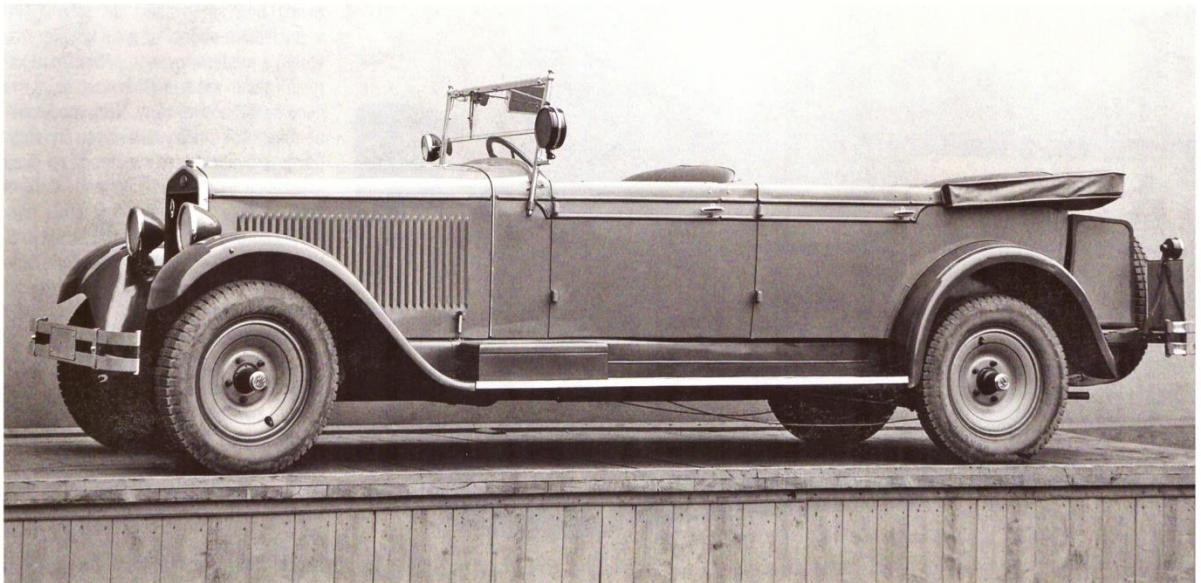
Koncem října 1929 byly na pražském autosalonu představeny vozy Škoda nové typové řady. Mezi čtyřválcem s označením 430 a velkým osmiválcem 860 figurovala Škoda 645 vybavená šestiválcovým motorem. Trojciferná typová označení prozrazovala počet válců a výkon motoru v koních. Kapalinou chlazený řadový šestiválec SV typu 645 měl stejně vrtání a zdvih jako čtyřválec typu 430 (72 a 102 mm). Měl sedmkrát uložený klikový hřídel opatřený

tlumičem kmitů, snímatelnou hlavu válců a hliníkové písty. Elektrická soustava pracovala s napětím 12 V, nechyběl elektrický spouštěč motoru. Z objemu 2492 cm³ dával šestiválec výkon 45 k (33 kW) při 2600 min⁻¹, navazovaly na něj suchá vícelamelová spojka a třístupňová převodovka. Točivý moment k zadní nápravě přenášel spojovací hřídel se dvěma zapouzdřenými mechanickými kloubami, zadní náprava typu „banjo“ byla vybavena bezhlavným kuželovým soukolím s ozubením Gleason.

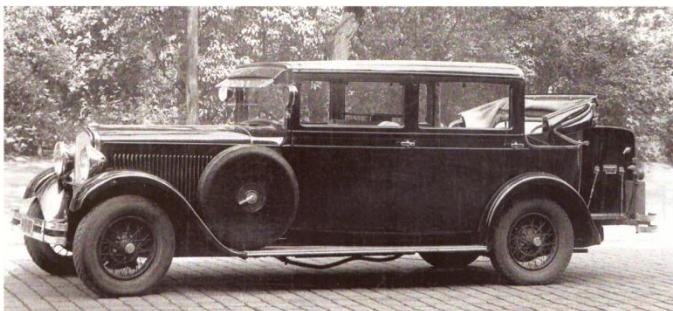
Klasicky stavěný podvozek se dvěma robustními podélníky propojenými pěti příčkami měl obě nápravy tuhé, odpružené



Pětimístný tudor Škoda 645, který byl v říjnu 1929 vystaven na autosalonu



Čtyřdveřový faeton Škoda 645 měl standardně kožené potahy sedadel



Impozantní šestimístný landaulet Škoda 645 na dlouhém šasi z roku 1930

podélnými půleliptickými listovými pery, vzadu doplněnými pásovými tlumiči. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech se ovládaly mechanicky ocelovými lankami. Řízení šroubem a maticí mělo volant vpravo, v meziválečném Československu se totiž jezdilo vlevo.

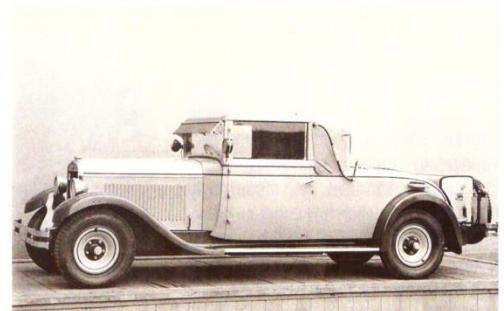
Nádrž na 55 l benzínu byla instalována za zadní nápravou, palivo kupředu ke karburátoru dopravoval nasávač. Za nádrží byl na zádi vozu držák pro dvě svisle umístěná náhradní kola, mezi nimi a karoserií bylo místo pro zvenku přistupný kufr.

Při pražské premiéře v říjnu 1929 byla „šestsetpětačtyřicítka“ představena s kratším rozvorem 3025 mm a rozchodem 1360 mm, přičemž se vedle výstavního podvozku objevily jen vozy s dvoudveřovými čtyřmístnými karoseriemi, dva tudory a jeden sportovní kabriolet.

Zdobila je palubní deska ze leštěného dřeva, na níž byl rychlodíl s celkovým i denním počítacem ujetých kilometrů a hodiny. Samozřejmostí byl elektrický zapalovač doutníků a popelníky.

Uzavřená Škoda 645 s rozvorem 3025 mm byla dlouhá 4750 mm, široká 1660 mm a vysoká 1800 mm, její hmotnost se pohybovala kolem 1300 kg. Na osmnáctipal-

cových kolech obutých do pneumatik 5,25 – 18 dosahovala největší rychlosti 100 km/h a spotřebovala 14 až 17 l benzínu na 100 km. Sériová výroba vozů Škoda 645 byla zahájena počátkem roku 1930, záhy přibyla i prodloužená verze podvozku s rozvorem

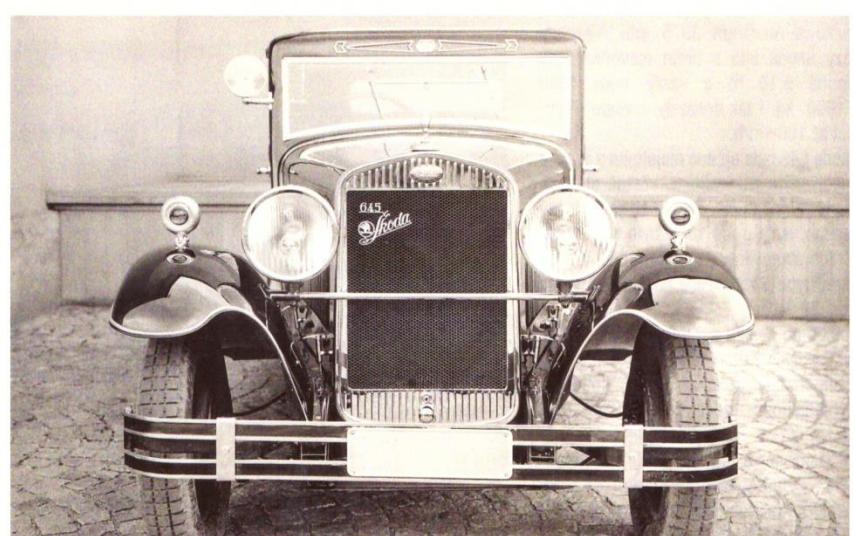


Luxusní dlouhý kabriolet Škoda 645, karosovaný plzeňskou firmou Brož

Vyšperkované čelo
výstavního vozu
Škoda 645 Sport
Coupé de Luxe
(1930)

3375 mm, určená ke stavbě šesti- až sedmičlenných modelů, ale také luxusních čtyřmístných, případně i jen dvoumístných kabrioletů.

V sezóně 1930 už automobilka nabízel širokou škálu vozů typu 645. Automobil s kratším rozvorem mohly dostat čty





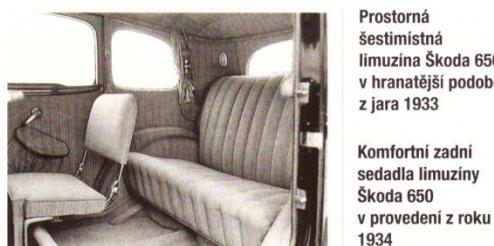
Pětimístný sedan Škoda 645 se šesti bočními okny na snímku z jara 1934

různé tovární karoserie, výrobcem označovaný jako čtyř- až pětimístné. Vedle čtyřdveřového otevřeného faetonu to byly dvoudveřový tudor, čtyřdveřový sedan a dvoudveřový kabriolet. Tyto modely byly dlouhé 4,75 m a jejich hmotnost se pohybovala v rozmezí 1250 až 1500 kg.

Na šasi s delším rozvorem se montovaly karoserie podle výrobce většinou šesti- až sedmimístné se dvěma sklopými sedadly ve druhé řadě. Základ nabídky tvořil čtyřdveřový faeton, nejprodávanější však byla uzavřená limuzína, jež se obvykle dodávala s prosklenou stěnou oddělující řidiče od prostoru pro cestující vzadu. Z limuzíny byl odvozen landaulet, který měl sklápěcí zadní parti střechy. Otevřené modely měly standardně sedadla potažená pravou kůží. Jako čtyř- až pětimístný byl označen luxusní kabriolet stavěný na dlouhém podvozku s rozvorem 3375 mm. Všechny vozy Škoda 645 s tímto rozvorem byly dlouhé 5,10 m a vážily mezi 1600 a 1900 kg. I tak dokázaly vyvinout rychlosť až 100 km/h.

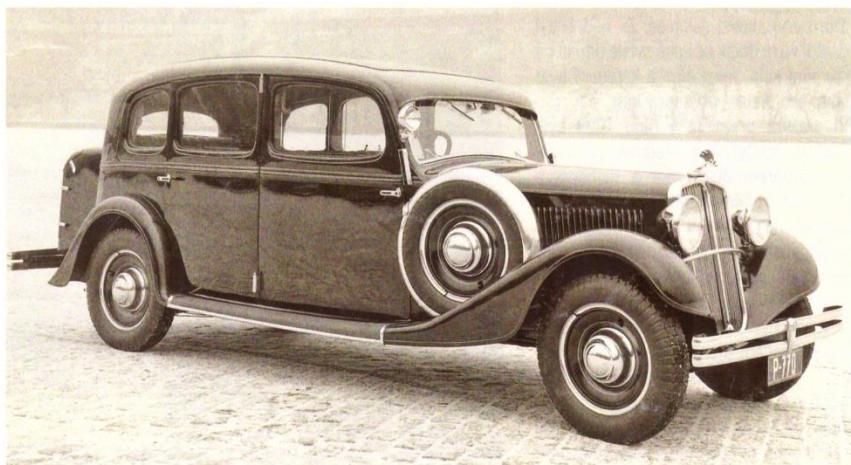
Škoda 645 byla určena majetným a vysoce postaveným zákazníkům, včetně státních úřadů a institucí. Zaznamenala výrazný úspěch, jen v roce 1930 bylo ve čtyřech sériích zhotoven 400 automobilů a podvozků typu 645, v roce následujícím více než 220 dalších.

Pohled do ceníku automobilů Škoda 645, vystavených v říjnu 1930 na pražském autosalonu, nám prozradí, že zatímco krátký čtyřsedadlový tudor tohoto typu stál 78 150 Kč, za sedmimístnou limuzínu musel zákazník zaplatit 89 250 Kč, za landaulet 91 500 Kč, za Coupé Sport de Luxe 99 000 Kč a za přepychově vybavenou sedmimístnou limuzínu rovných 100 000 Kč.



Prostorná šestimístná limuzína Škoda 650 v hranatější podobě z jara 1933

Komfortní zadní sedadla limuzíny Škoda 650 v provedení z roku 1934



Škoda 650 na snímku zhotoveném do katalogu pro Pražský autosalon 1934

Škoda 645 se vyráběla do roku 1934 v posledním období už jen s kratším rozvorem a modernizovanou pětimístnou karoserií sedan zaoblenějších tvarů se čtyřmi nebo šesti bočními okny. Vozy modelového roku 1934 dostaly také novou čtyřstupňovou převodovku se synchronizací dvoj nejvyšších rychlostních stupňů. Celkem bylo do roku 1934 vyrobeno téměř osm stovek automobilů a podvozků Škoda 650. V roce 1933 převzala úlohu největšího šestiválce své značky Škoda 650, bezprostředně vycházející z typu 645, s nímž měla společný podvozek s delším rozvorem 3375 mm a rozchodem 1360 mm.

Šestiválec typu 650 byl převrtáním na 75 mm zvětšen na 2704 cm³ a jeho výkon vyláděn na 50 k (37 kW). Motor dostal zapalovací magneto Scintilla Vertex a by spojen s již zmíněnou čtyřstupňovou převodovkou. Ovládání brzd bylo i nadále mechanické.

Škoda 650, nabízená pouze jako 5,10 m dlouhá šestimístná limuzína se dvěma sklopými sedadly ve druhé řadě, dostala pro sezónu 1934 modernější zaoblenou a lehce sníženou karoserii, vysokou 1,75 m. Na osmnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 6,00 – 18 uháněla rychlosť přes 100 km/h a podle výrobce spotřebovala průměrně 16 l paliva na 100 km. Připomeňme, že od září 1932 motoristé v Československu povinně tankovali lihobenzinovou směs s nejméně 20 % lihu.

Zákazník si u Škody 650 mohl vybrat, zda chce dvojici náhradních kol nechat namontovat dozadu, na zadní stěnu plechového zavazadelníku, nebo po stranách vozu, vedle kapoty.

Většina ze šesti desítek vyrobených limuzín Škoda 650 měla rok narození 1933 a 1934, prodávaly se za 88 000 Kč, zatímco poslední sedany typu 645 stály 73 000 Kč. Úplně poslední tucet „šestsetpadesátek“ opustil továrnu v sezóně 1936, tedy v době, kdy už roli vlajkové lodi plnila Škoda Superb s páteřovým rámem. ■