

Roadster Popular
418 R s motorem
1,4 l z modelu
Rapid v podobě
z ledna 1936

PRO SPORTOVCE

Před osmdesáti lety, v létě roku 1936, dodala mladoboleslavská automobilka zákazníkům první vozy Škoda Popular Monte Carlo.

JAN TUČEK

Foto: archiv Škoda Auto

Zvučné pojmenování sportovně laděného modelu bylo navýsost opodstatněné. V lednu 1936 vybojovali Zdeněk Pohl a Ing. Jaroslav Hausman skvělé druhé místo ve třídě jedenapůlitrých vozů ve slavné Rallye Monte Carlo. Jeli s továrním roadsterem Škoda Popular vybaveným větším čtyřválcem 1,4 l typu Rapid a kapalinovým ovládáním brzd.

Úspěšný soutěžní speciál se stal předobrazem modelu Popular Monte Carlo určeného sportovně založeným motoristům a motoristkám. Do konce roku 1938 jich vzniklo jen sedm desítek, přičemž z původní poněkud spartánské podoby se Popular Monte Carlo záhy proměnil ve sportovně střížený módní vůz.

Dva první roadstery Popular 418 R, dokončené v prosinci 1935 a lednu 1936, měly podvozek s rozvorem 2510 mm, délku 3870 mm, šířku 1500 mm a výšku s nataženou střechou 1400 mm. Exemplář, který startoval v Rallye Monte Carlo, měl podle vzpomínek Ing. Hausmana čtyřválec SV o objemu 1386 cm³ naladěný na 34 k (25 kW) při 4700 min⁻¹, vozy určené zákazníkům měly tentýž motor se standardním výkonem 31 k (23 kW) při 3500 min⁻¹. Zatímco motor pocházel z typu Rapid, převodové ústrojí zůstalo v uspořádání typu Popular, tedy s třístupňovou převodovkou



Tovární roadster
Škoda Popular 418
R se zúčastnil řady
tuzemských soutěží

vzadu, v bloku s rozvodovkou, jež byla opatřena diferenciálem. Bubnové brzdy převzaly kapalinové ovládání ATE-Lockheed z typu Rapid, u vozů pro zákazníky zlepšovala chlazení brzd nově montovaná paprsková kola.

Roadstery Popular Monte Carlo, stavěné v létě 1936, už měly na zadní uzavřený prostor pro zavazadla, „kufr“ s odklápěcím víkem a za ním dvojici náhradních kol. Palivová nádrž o objemu 40 l byla umístěna vpředu pod kapotou u dělicí stěny motorovo-prostoru.

Délka roadsteru povyrostla ke čtyřmetrové hranici, vlastní hmotnost otevřeného vozu se podle továrních údajů pohybovala kolem 870 kg, z nichž 500 kg připadalo na podvozek a 370 kg na karoserii. Vozы v tomto provedení dosahovaly největší rychlosti přes 110 km/h a spotřebovaly 10 až 12 l tehdy prodávané lihobenzinové směsi na 100 km. Roadster Popular Monte Carlo se od léta 1936 prodával za 28 500 Kč, zatímco běžný roadster Popular s litrovým motorem tehdy stál 18 700 Kč. V srpnu 1936 v Mladé Boleslavi postavili dvě aerodynamická kupé Popular Monte Carlo černé barvy se zaoblenou přídí a světlomety vestavěnými do předních blatníků a překrytými mřížkami, kopírujícími tvar masky.

Kupé s neděleným čelním oknem mělo krátkou oblouk střechu, na niž navazovala splývavá záď opatřená dvěma malými okénky a ozdobená svislou „ploutví“. Pod odklápacím krytem byla šíkmo v zádi karoserie uložena dvojice rezervních kol. Nevelký prostor pro zavazadla byl jen za sedadly řidiče a spolujezdce.

Dvoumístné kupé s rozvorem 2510 mm a předním nárazníkem bylo dlouhé 4150 mm, přes zadní blatníky široké 1500 mm a vysoké jen 1370 mm. Uzavřená karoserie smíšené stavby (s dřevěnou kostrou) s dveřmi zavěšenými vzadu vážila 460 kg, hmotnost celého kupé dosahovala 960 kg.

Základní cena kupé byla stanovena na 35 000 Kč, první exemplář koupila koncem srpna 1936 pro svého bratra dcera generálního ředitele ostravských uhlírenských dolů. Druhý dokončený vůz byl odeslán do Francie, kde se počátkem října stal magnetem stánku Škoda na Pařížském autosalonu. Před Vánočemi pak byl prodán do Portugalska.

Další černé aerodynamické kupé tohoto typu bylo dokončeno ve druhé polovině září 1936 a vystaveno na říjnovém autosalonu v Praze. Spolu s ním se tam představila i další novinka, obdobně aerodynamický tvarovaný otevřený Popular Monte Carlo s obchodním označením roadster de luxe.

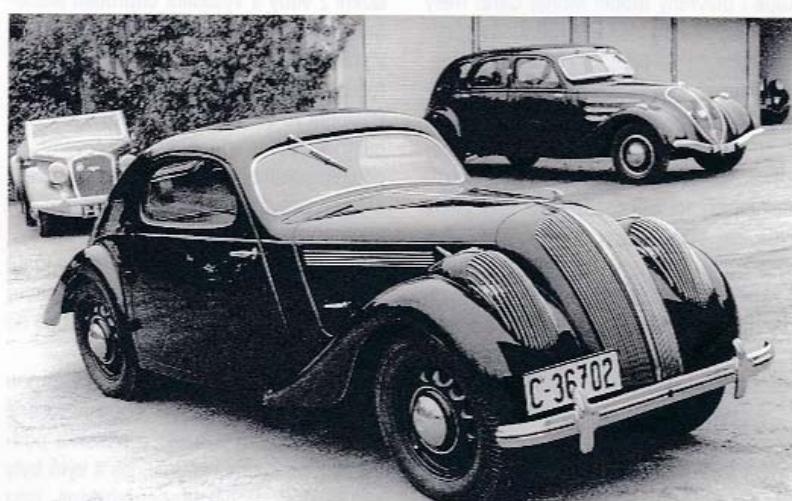
Otevřený vůz v elegantní šedomodré metalíze s rozvorem a délkou shodnými s kupé měl sklopné čelní sklo, vpředu zavěšené dveře a v nich stahovací okénka. Krátká plátěná střecha překrývala jen sedadla řidiče a spolujezdce, nikoliv už výklopné nouzové sedadlo v zaoblené zádi. Poněkud akrobatický přístup k němu umožňovaly dvě malé stupačky na levém zadním blatníku. Módní „ploutvička“ na splývavé zádi byla tentokrát mnohem decentnější.

Mezi dvěma desítkami vozů Popular Monte Carlo, zhotovených v rámci první série do léta 1937, bylo zřejmě sedm kupé a dva roadstery de luxe.

Výroba druhé série automobilů Popular Monte Carlo začala v létě 1937. Tyto vozy dostaly zesílené zavěšení a odpružení



Zdeněk Pohl
(vlevo) a Ing. Jaroslav Hausman před Rallye Monte Carlo 1936

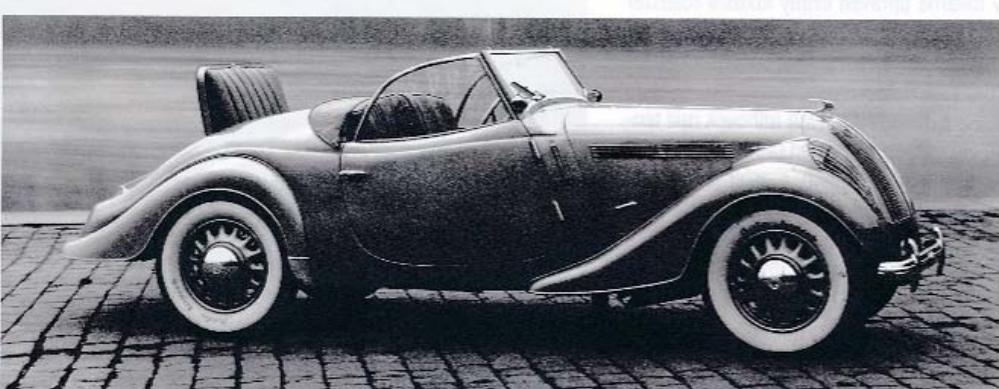


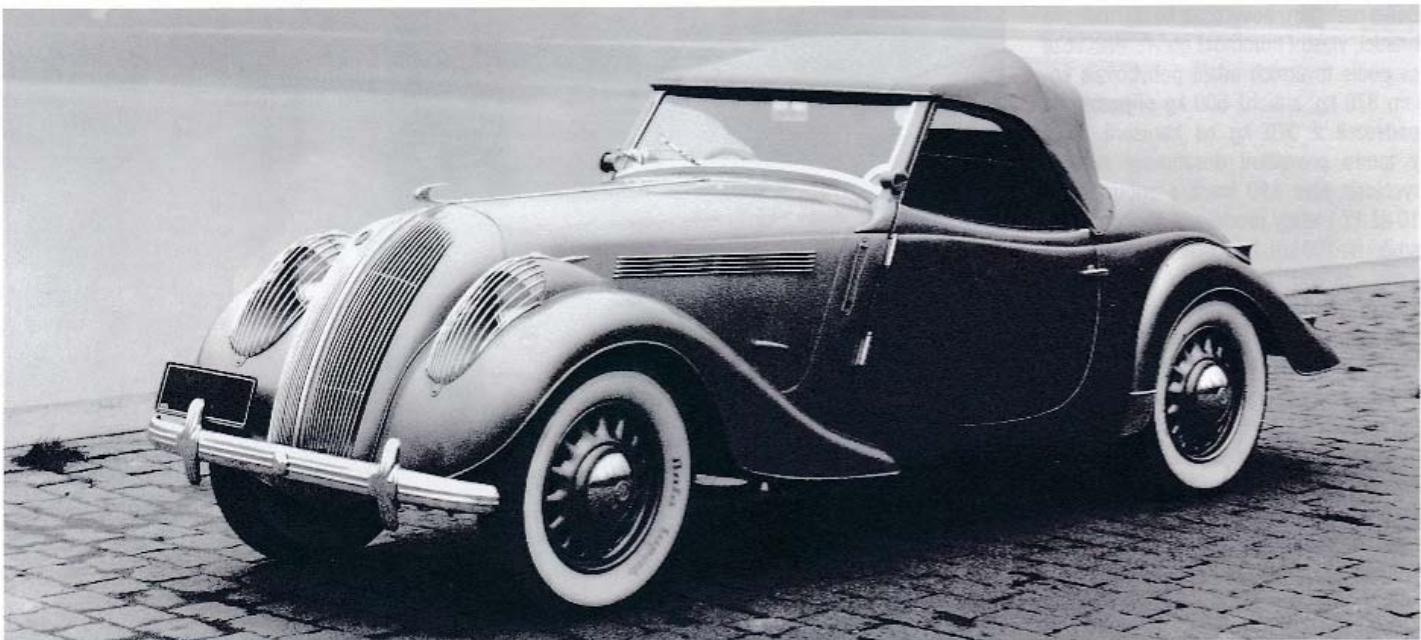
Kupé Popular Monte Carlo na snímku z léta 1936 – v pozadí stojí Peugeot 402

předních kol, zadní nápravu doplněnou o dvojici tlumičů a nový horizontální karburátor. „Spodový“ čtyřválec 1386 cm³ dával stále výkon 31 k (23 kW) a nově upravená třístupňová převodovka byla nadále umístěna vzadu spolu s rozvodovkou, jen rozvor náprav byl lehce prodloužen na 2570 mm a celková délka dosahovala hodnoty 4200 mm.



První Popular Monte Carlo v provedení roadster de luxe na snímku z října 1936





Šedomodrý roadster de luxe měl stejně jako kupé zaoblené mřížky na světlometech

Kupé i otevřený model Monte Carlo měly nově tvarovanou přední světlomety zčásti zapuštěnými do předních blatníků a maskou tvarově odpovídající té, jež se od podzimu 1937 začala montovat na sériové Populary. Roadster, pro který výrobce používal označení roadster-cabriolet, měl stejně jako dřívější roadster de luxe dveře vybavené stahovacími okénky. Nyní však byly dveře zavřené vzadu, stejně jako u kupé.

Uzavřený vůz měl standardně sedadla s látkovým potahem, zatímco roadster-cabriolet dostával už v základní verzi kožené čalounění, jež bylo pro kupé k mání za příplatek.

Druhá série vozů Popular Monte Carlo čítala pět desítek automobilů, z toho třetinu tvořila kupé.

Zvláštní zmínku si zaslouží dva roadstery vyvedené v zelenomodré metalíze a dodané v březnu a červnu 1938 do Bělehradu ke královskému dvoru. První byl nejprve od 5. do 15. března 1938 vystaven na stánku značky Škoda na prvním bělehradském autosalonu, poté jej převzal mladičký, ani nepatnáctiletý jugoslávský král Petr II.

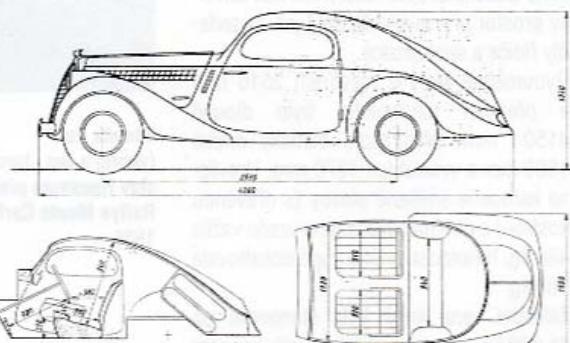
Podle jeho přání byl během osmi týdnů v továrně upraven druhý luxusní roadster téže barvy, jehož zátku chladiče místo obvyklého okřídleného šípu zdobila zmenšenina královské koruny.

Kromě dvou přídavných mlhovk měl tento vůz vpředu uprostřed světlomet se svisle děleným červeným a zeleným sklem. Ten signalizoval přítomnost korunované hlavy na palubě a nařízoval policistům i ostatním motoristům, aby uvolnili cestu.

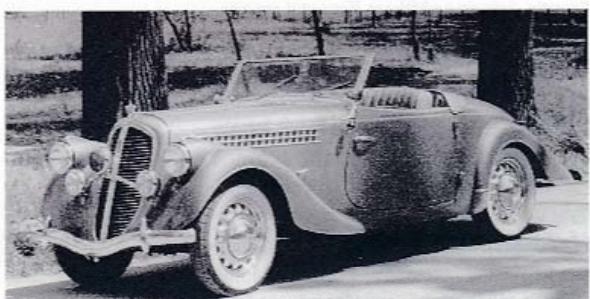
Kupé Popular Monte Carlo s modernizovanou přídí debutovalo na podzim 1937

Traduje se ale i to, že mladý korunovaný řidič s prvním z obou vozů havaroval, přesněji sjel s ním z cesty do Bledského jezera. Vyvázl prý bez újmy, vůz byl po vytázení z vody a vysušení odprodán jednomu z dvorních dodavatelů a Petr II. dostal v polovině června 1938 nový zelenomodrý roadster s již zmíněnou korunkou na přidi. Poslední ze sedmi desítek automobilů Popular Monte Carlo byly dohotoveny na podzim pohnutého roku 1938, dvě poslední kupé z továrny expedovali v prvním pololeti 1939. Podle záznamů v mladoboleslavském archivu bylo 15 vozů Monte Carlo vyvezeno do zahraničí, z toho sedm do Polska, pět do Jugoslávie, dvě kupé do Belgie a jedno do Portugalska.

Několik vozů tohoto typu mělo pohnutou historii, roadstery se výměnou karoserie měnily v kupé a naopak, u několika vozů není dodnes zřejmé, jak a kdy byly karosovány. Poněkud nepřehledné jsou i zájpůžky vozů soukromým jezdci doma i v zahraničí. Jeden a tentýž roadster tak například putoval do Belgie, kde startoval ve Spa, nakonec ale přes Budapešť skončil na Balkáně. V každém případě automobily Popular Monte Carlo napsaly jednu z nejzajímavějších kapitol meziválečné historie značky Škoda. ■



Vnější a vnitřní rozměry kupé Popular Monte Carlo v provedení z podzimu 1937



Popular Monte Carlo, dodaný v červnu 1938 mladému jugoslávskému králi Petru II.

