



1

1 Škoda 637 K připravená pro Pražský autosalon 1934

2 Na stánku ASAP byl sedan 637 K jedním z mála vozů světlé barvy

3 Víko zavazadlového prostoru sedanu se zvedalo vzhůru, rezerva byla uvnitř

JAN TUČEK

# PŘED SUPERBEM

Škoda 637 s páteřovým rámem a dvoulitrovým šestiválcem měla premiéru na Pražském autosalonu 1934...

2



3

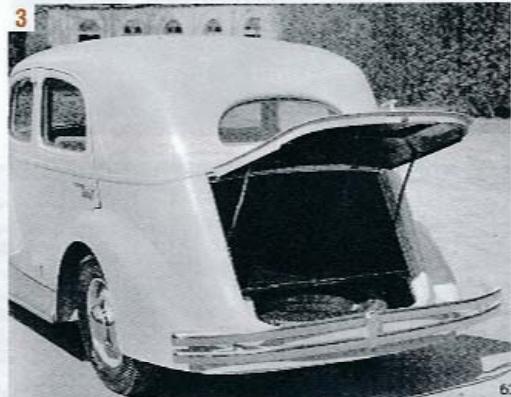


Foto archiv Škoda Auto

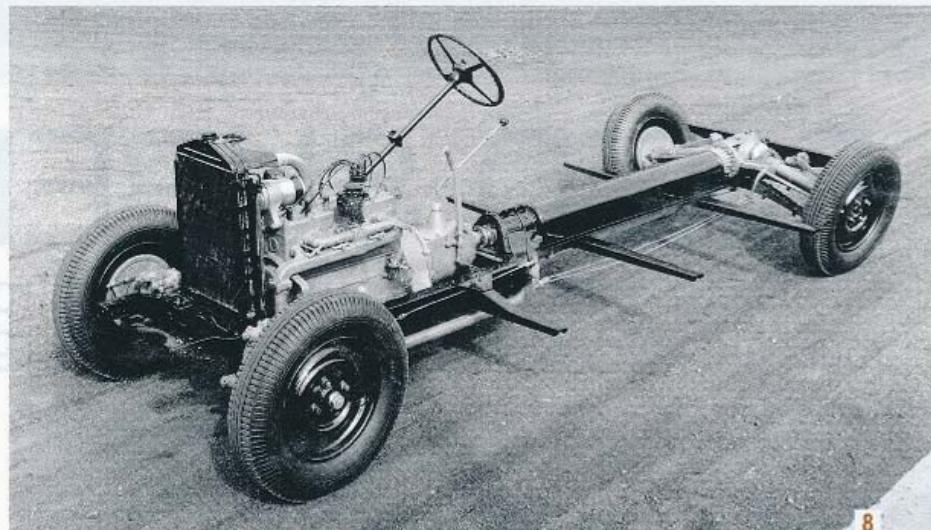
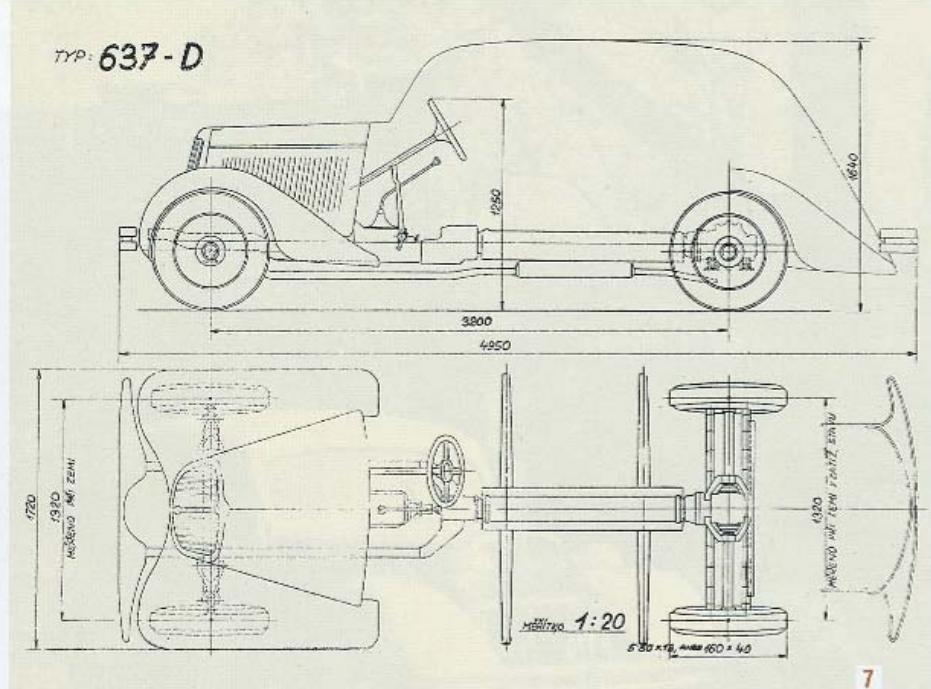
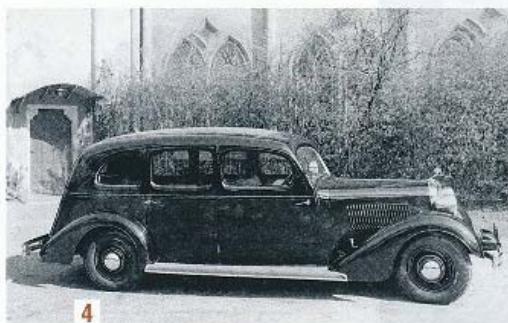
**S**koda 637 byla předvěstí vozu jménem Superb. Po dvouleté přestávce vynucené hospodářskou krizí se ve druhém dubnovém týdnu roku 1934 opět uskutečnil autosalon v Praze. Místo obvyklých podzimních dat tentokrát organizátoři zvolili termín jarní, aby podpořili prodej vozů na počátku sezony. Lákadlem stánku ASAP (Škoda) byl především kompaktní Popular; zájem majetnějších a technicky založených návštěvníků však přitahoval také podvozek s typovým označením 637. Oznamoval, že mladoboleslavská automobilka přechází na novou koncepci s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol i u velkých vozů, v tomto případě s dvoulitrovým šestiválcovým motorem.

Novou generaci Škoda v expozici zastupoval pětimístný sedan 637 K s rozvorem náprav 3,0 m a šestimístná limuzína 637 D s rozvorem 3,2 m. Oba vozy byly dohotoveny týden před autosalonem a stačily absolvovat jen páár desítek kilometrů a fotografování v pražské Stromovce. Ve stejné době byla dokončena i další limuzína 637 D, určená pro pražského zákazníka, ten ji ale prevzel až v polovině června 1934. Červnové datum nese i úřední osvědčení platné pro typy Škoda 637 K a 637 D s rozvorem 3,0 a 3,2 m a celkovou délkou 4,75 a 4,95 metru. Jinak se jejich podvozek nelišil. Škoda 637 měla páteřový rám tvořený ocelovou rourou kruhového průřezu, vpředu rozvidlený pro uložení poháněcího ústrojí. Tvořil je kapalinou chlazený řadový šestiválec SV

1961 cm<sup>3</sup> (ø 68 x 90 mm) o výkonu 45 k (33 kW)/3500 min<sup>-1</sup>, na který navazovala suchá jednotkotoučová spojka a čtyřstupňová synchronizovaná převodovka. Motor s dynamem a karburátorem, ale bez spouštěče, vykazoval hmotnost 226,8 kg. Všechna čtyř kola byla nezávisle zavěšena, přední na dvojicích příčných ramen odpružených spodním příčným listovým perem, zadní na výkynních polonápravách doplněných dvěma příčnými listovýmipery. Bubnové brzdy měly mechanické ovládání ocelovými lanky, ocelová kola nesla pneumatiky 5,50 x 18, resp. 160 x 40. Palivová nádrž o objemu 50 l byla umístěna vpředu, u dělicí stěny motorového prostoru, náhradní kolo bylo ve vodorovné poloze vzadu, pod podlahou zavazadlového pro-

&gt;&gt;&gt;

## ► ŠKODA 637 - 639



storu. Automobily vykazovaly pohotovostní hmotnost 1600 až 1750 kg, dosahovaly největší rychlosti 110 km/h a spotřebovaly průměrně 14 až 15 l/100 km, ovšem tehdy používané lihobenzinové směsi.

Do léta 1934 vyjelo na silnice celkem šest prototypů; tři limuzíny, dva sedany a jeden tudor; první sériové automobily typu 637 byly dohotoveny v srpnu téhož roku. Od předcházejících exemplářů se na první pohled lišily tím, že větrací štěrbiny na kapotě neměly šikmo svisle, ale vodorovně, uspo-

řádané do dvou sloupů. V tovární dokumentaci není označování těchto vozů jednotné. V tzv. knihách motorů, do nichž se zapisovaly všechny vyrobené automobily podle čísel motorů, figurují až na jednu výjimku coby typ 639, pouze v jediném případě se u vozu s kratším třímetrovým rozvorem objevuje označení 638. V již zmíněném úředním osvědčení byly podle délky rozvoru značeny jako 637 K a 637 D, totéž se opakuje v některých dalších dokumentech. Od srpna 1934 do února 1935 bylo vyro-

beno šest desítek automobilů tohoto typu, z nichž více než polovinu tvořily limuzíny s delším rozvorem a šesti bočními okny. Ze dvou desítek exemplářů s kratším rozvorem byl tucet čtyřdvěrových sedanů a osm dvoudvěrových tudorů.

Jen výjimečně, zřejmě pouze ve třech případech, byly podvozky typu 637 D karosovány mimo mateřskou automobilku. Prokazatelné jsou případy sanitního vozu, který v září 1934 pro brněnskou záchrannou službu postavila tamější karosárna Plachý, a mohutný



11

4 Šestimístná limuzína Škoda 637 D na snímku z počátku dubna 1934

5 Limuzína Škoda 637 D s mezistěnou a otevírací střechou, vyrobena v srpnu 1934

6 Sanitní vůz Škoda 637 D postavený v září 1934 brněnskou karosárnou Plachý

7 Výkres vozu Škoda 637 D, který doprovázela úřední osvědčení z června 1934

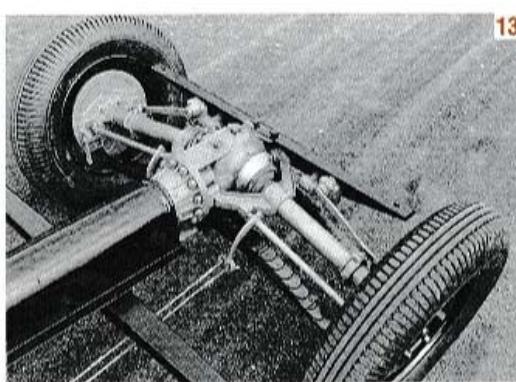
8 Podvozek Škoda 637 D na snímku z předjáří roku 1934

9 Operní pěvec Pavel Ludík a Škoda 637 D převlečená za Superb (1936)

10 Kabriolet Škoda 637 D karosovaný v lednu 1935 vrchlabskou firmou Petera



12



13



14

11 Řadový šestiválec byl spolu s prevodovkou pružně uložen v rozvidlení rámu

12 Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách

13 Nezávisle zavěšená zadní kola byla odpružena dvojicí přičních listových per

14 Jen osm automobilů Škoda 637 K dostalo dvoudveřovou karoserii tudor

čtyřdveřový kabriolet s objemným *kufrem* na zadní, jenž počátkem roku 1935 oblékla karosárna Petera ve Vrchlabí pro pražskou společnost Praecisia Springer a spol. Nejasný je zatím osud podvozku pro sanitku, dodaného v prosinci 1934 německému záchrannému sboru Červeného kříže do Lanškrouna. Od září 1934 jezdil ve zkouškách prototyp sedanu s typovým označením 640. Měl podvozek téměř shodný s typem 637, lišil se ale kapalinovým ovládáním brzd a montáží většího šestiválce 2491 cm<sup>3</sup> (ø 72 x 102 mm), převzatého s nevelkou úpravou z vozu Škoda 645. Sét automobilky Ing. Karel Hrdlička si u něj 22. října 1934 zapsal do deníku jméno Superb a o den později přičinil u plánované paděsilikusové série dalších šestiválců poznámkou: *637 se od této série jmenuje 640*. K novému typu zvučného jména se podrobněji vrátíme, na tomto místě připomeňme, že nejméně čtyři vozy typu 637 prošly během roku 1935 přestavbou na 640, včetně montáže šestiválce 2,5 l. Dva tudory dostaly novou

karoserii, jeden se proměnil v sedan a druhý v limuzínu, stejně jako jeden ze sedanů. Zvláštní zmínku zaslouží limuzína Škoda 637 D se standardním dvoulitrovým motorem, dokončená v prvním únorovém týdnu roku 1935. Objednala si ji bratislavská společnost Dynamit Nobel, zakázku ale z neznámých důvodů zrušila a automobil se vrátil do výrobního závodu. O něco později prošel kosmetickou úpravou, při níž dostal nově tvarovanou kapotu a masku s nápisem Superb. Počátkem ledna 1936 byl předán do značkové prodejny Škoda v Hradci Králové, dlouho tam však nepobyl. Ředitelství automobilky si limuzínu vyžádal nazpět a koncem února 1936 ji zapůjčilo na sedmídenní turné, které po Československu absolvoval operní pěvec Pavel Ludík (1882 – 1970). Během turné rozdával příznivcům pohlednice, na nichž nový automobil chválil. Superb tak propagovala jen lehce převlečená Škoda 637, kterou mimo jiné prozrazovaly stupačky mezi blatníky, nemluvě o tvaru boků a zádě vozu.

## ► VÍTE, ŽE...

► německá automobilka **Röhr** vyráběla v licenci československé automobily Tatra? Hans-Gustav Röhr nejprve nabízel osmiválcí vlastní konstrukce, ale zkrachoval. Další firma Neue Röhr-Werke AG pak v roce 1933 uvedla lidový Röhr Junior s páteřovou nosnou rourou a vzduchem chlazeným čtyřválcem konstrukce **Tatra** o zvětšeném objemu 1485 cm<sup>3</sup> (ø 75 x 84 mm). Do roku 1935 vzniklo asi 1700 vozů podle licence Tatra na základě typu 57, resp. 75 (údaje se různí, motor i karoserie byly upraveny).

► po Röhrově novém bankrotu převzala výrobu Tatry další německá automobilka **Stoewer**, sídlící tehdy ve Štětíně, dnes polském městě? V letech 1935 vyrábila 306 vozů Stoewer Greif Junior první série, v letech 1936 – 1939 už 3694 vozů druhé série s modernějším designem, takže se licenční **Tatra** stala nejúspěšnějším typem této značky! Motor 1485 cm<sup>3</sup> dával výkon 34 kW (25 kW) při 3600 min<sup>-1</sup>, dvoudveřový vůz dosahoval rychlosti 100 km/h.

► kopřivnická Tatra založila v roce 1926 německou filiálu ve Frankfurtu nad Mohanem, která vyráběla československé vozy pro německý trh? Jako **DELTA** (Deutsche Lizenz Tatra-Automobile Betriebsges. mbH), později **DETTRA** (Deutsche Tatra) do roku 1933 (pak už jen zastoupení do 1938). Jedním z nich je Detra 52 se vzduchem chlazeným čtyřválcem 1910 cm<sup>3</sup> (ø 80 x 95 mm). Malá Tatra 57 se montovala také jako **Austro-Tatra** v Rakousku.

► v roce 1947 byly do Československa dovezeny dva závodní automobily Cisitalia D46? S jedním nastoupil Antonín Komář z Kyjova, s druhým **Bruno Sojkou**, ale když se stal továrním jezdcem Tatry, jel s Cisitalií ve Velké ceně Československa 1949 závodník Vladimír Formánek (nedojeli, Formánek odpadl v prvním a Komář ve čtvrtém kole). V roce 2014 se Komářův vůz do Brna vrátil (na Grand Prix Revival).

► velmi úspěšným závodníkem byl **Antonín Komář**? Jako šestadvacetiletý získal v roce 1933 Bugatti 37A od Bruna Sojky a do války sbíral vavřiny na okruzích i v závodech do vrchu, jeho tříkrát Masarykovu Grand Prix. S italskou Cisitalií po válce vyhrál hned v první sezóně 1948 v Hradci Králové a pak získal řadu dalších dobrých umístění. Jeho kariéra bohužel ukončila smrtelná nehoda na okruhu v Ostravě 9. září 1951 se sportovním vozem Škoda.

► v roce 1936 bylo na světě 39 821 927 automobilů? Z tohoto množství případalo 28 086 380 na Spojené státy americké, zatímco v Rusku jich jezdilo jen 352 280, z toho šestkrát více nákladních než osobních! V Evropě vládla Velká Británie se 12 290 036 vozy, Německo bylo až na třetím místě za Francií (1,2 proti 2,1 milionu) a **Československo** mělo registrováno 103 526 vozů, z toho 77 569 osobních, navíc zhruba padesát tisíc motocyklu. Statistiku přinesly Lidové noviny 27. března 1937.