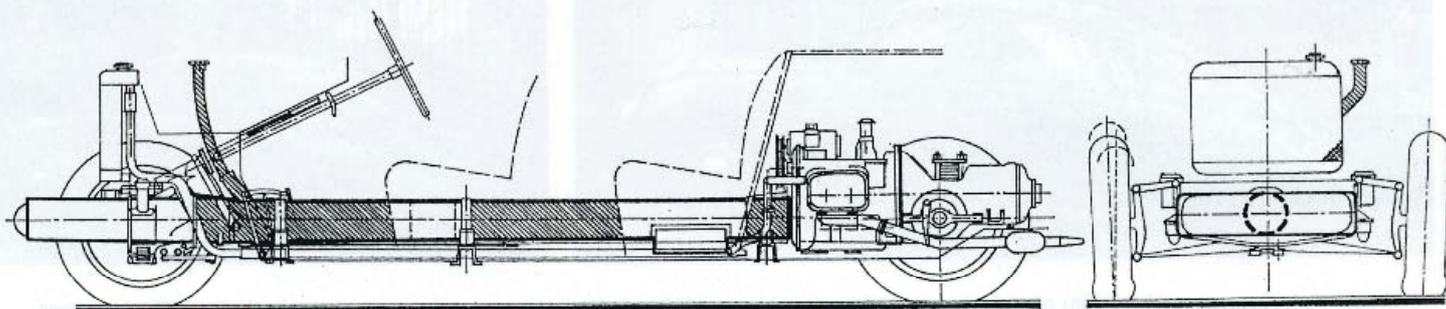


# EXPERIMENT



Foto: Škoda Auto



## V roce 1935 vznikl unikátní prototyp Škoda 935 s aerodynamickou karoserií a motorem před zadní nápravou...

**M**ladoboleslavská automobilka experimentovala s vozy s motorem vzadu od roku 1932. První exemplář Škoda 932 měl za zadní nápravou vzduchem chlazený plochý čtyřválec 1,5 litru, v dubnu 1934 se na Pražském autosalonu objevil další vůz označený číslem 932. Pod hranatým krytem na zádi skrýval kapalinou chlazený řadový čtyřválec 2,0l. Třetím (a posledním) pokusem byla Škoda 935, vystavená v říjnu 1935 na Pražském autosalonu. Stála skromně v pozadí rozsáhlé expozice a automobilka zdůrazňovala, že v dohledné době není ur-

čena k sériové výrobě. Tě se nekonformně řešený vůz nedočkal nikdy, naštěstí se ale dochoval a je jednou z největších rarit sbírky značkového muzea. Ve stavu rozpracované renovace se letos v únoru představil na pařížské výstavě Rétromobile.

Automobil dohotovený v předvečer Pražského autosalonu 1935 se výrazně odlišoval uspořádáním podvozku a poháněcího ústrojí, tvary karoserie i řadou dílčích řešení. Příbuznost se omezovala jen na použitý páteřového rámu s centrální rourou kruhového průřezu a nezávislého zavěšení všech kol, odpružených vpředu spodním a vzadu horním příč-

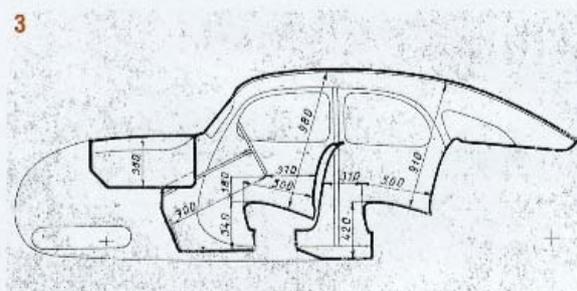
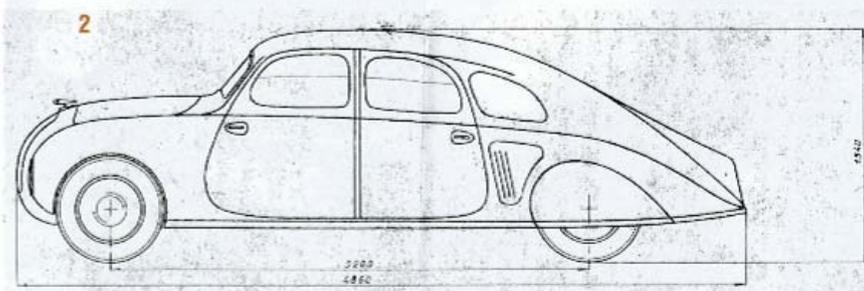
### JAN TUČEK

▲▲ Za širokou maskou se v mohutné předí skrýval chladič

▲ Centrální roura páteřového rámu plnila také úlohu palivové nádrže

## ŠKODA 935

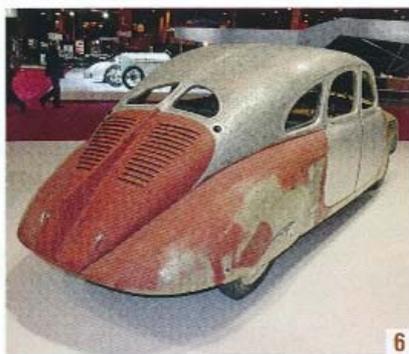
- 1 Aerodynamika poloviny třicátých let, splývající zád' se dvěma okénky a *ploutví*
- 2 Rozměrový náčrtek typu 935 z poloviny dubna 1935 nese označení Dynamic
- 3 Vnitřní rozměry prostoru pro cestující, místo pro zavazadla bylo vpředu
- 4 Škoda 935 se vyznačovala kapkovitým profilem s dlouhou zádí
- 5 Mřížka mezi dveřmi a krytem zadního kola prozrazovala polohu motoru
- 6 Pečlivá renovace Š 935 si ještě vyžádá nemálo času a úsilí
- 7 Před zadní nápravou uložený plochý čtyřválec 1995 cm<sup>3</sup> se dvěma karburátory
- 8 Rozpracovaná Škoda 935 se letos představila na pařížské výstavě Rétromobile



ným listovým perem. V prostoru přední nápravy bylo na úrovni rámu vodorovně uložené náhradní kolo, jež podle dobové prezentace vozu tvořilo vhodný *pneumatický polštář při případném nárazu předku*. Nad rezervou byl svisle umístěn chladič, mezi ním a dělicí stěnou kabiny prostor pro zavazadla. Vlevo pod víkem tohoto prostoru ústilo nalévací hrdlo nádrže na 40 litrů, jejíž úlohu plnila centrální roura podvozku. Toto řešení se neosvědčilo a vůz pak dostal klasickou nádrž u přední nápravy. Motor konstruktéři uložili podélně před zadní nápravou, směrem dozadu na něj navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka Cotal s elektromagnetickým ovládním páčkou na sloupku volantu. Kapalinnou chlazený plochý čtyřválec s protilehlými dvojicemi válců měl rozvod OHV a dva spádové kar-

burátory, z objemu 1995 cm<sup>3</sup> dával výkon 55 k (40,5 kW)/3500 min<sup>-1</sup>, dostal hliníkový blok s litinovými vložkami válců, hliníkové písty a tlakové oběžné mazání s dvojitým čištěním oleje. Oběh vody mezi motorem a vpředu umístěným chladičem zajišťovalo dvojčité čerpadlo, které zaručovalo stejnoměrné chlazení obou párů válců. Trubky chladicího okruhu byly vedeny podél centrální nosné roury. Klikový hřídel byl uložen ve dvou ložiskách, zadní u setrvačnicku bylo válečkové. Spojka měla kapalinové ovládní stejně jako bubnové brzdy, řízení bylo šroubem a maticí. Tvarové řešení karoserie je spolu s hlavními vnějšími i vnitřními rozměry zobrazeno na výkresu zhotoveném v polovině dubna 1935, půl roku před dokončením vozu. Na něm je aerodynamicky tvarovaný automobil ozna-

čen nejen typovým číslem 935, ale i pojmenováním Dynamic. Snad jen shodou okolností použila totéž jméno francouzská automobilka Panhard pro své nové modely představené o rok později, v květnu 1936. Škoda 935 s rozvorem 3200 mm a rozchodem kol 1250 mm vpředu a 1300 mm vzadu dostala prostornou čtyřdveřovou karoserii se šesti bočními okny, mohutnou zaoblenou předí, zakrytými zadními koly a dlouhou splývavou zádí opatřenou dvojicí malých okének, dvěma sloupci větracích šterbin a tehdy módní *ploutví*. Nezvyklé umístění motoru před zadní nápravou navenek prozrazovaly jen větrací mřížky před kryty zadních kol. Automobil dlouhý 4860 mm, široký 1680 mm a vysoký 1540 mm nabízel pět pohodlných míst. Vpředu byla dvě samostatná 580 mm široká sedadla, vzadu 1370 mm široká tři-



6



7



8



Unikátní aerodynamický vůz budil na pařížské přehlídce značnou pozornost

Foto Jan Tuček



Foto Škoda Auto

místná lavice. Vnitřní výška mezi sedákem a stropem měla na předních sedadlech hodnotu 980 mm, vzadu 910 milimetrů. Karoserie smíšené konstrukce dostala dřevěnou kostru a většinu povrchových dílů z ocelového plechu. Přední i zadní dveře z hliníkového plechu byly zavěšeny u středních sloupků. Do prostoru v přídě se vešlo kolem 300 litrů zavazadel. Škoda 935 vznikla v jediném exempláři, v létě 1939 ji továrna prodala soukromému zájemci z Mladé Boleslavi. Později se vůz dostal na Slovensko, kde jezdil až do konce šedesátých let. V roce 1968 jej majitel, zemědělec z okresu Banská Bystrica, nabídl k odkoupení do tovární sbírky. Obchod se uskutečnil počátkem prosince 1968. Vratme se ale ještě do roku 1936. Zdeněk Pohl a Ing. Jaroslav Hausman tehdy s roadsterem Škoda Popular vybaveným větším motorem z typu Rapid vybojovali skvělé druhé místo ve třídě 1,5l při prestižní Rallye Monte Carlo. V polovině března 1936

Zdeněk Pohl navrhl postavit závodní vůz Škoda podle vzoru 935. Po poradě vedení automobilky, jež proběhla 25. března 1936, si její šéf Ing. Karel Hrdlička zapsal do deníku: *935 vylehčíme na soutěžový vůz pro Pohla – snad s kompresorem?* O dva týdny později byl v konstrukční kanceláři dokončen výkres s označením *Karosářské chassis 935/II*. Poháněcí ústrojí s plochým čtyřválcem před zadní nápravou a převodovkou Cotal na něm bylo shodné se sedanem Škoda 935 stejně jako páteřový rám s centrální rourou a zavěšení kol. Nádrž byla tentokrát klasická, za přední nápravou, náhradní kolo bylo zakresleno nad ní. Při zachování původního rozchodu kol 1250/1300 mm má podvozek 935/II na výkresu rozvor jen 2580 mm (proti 3200 mm u sedanu) a je zřejmé, že mělo jít o kompaktní dvoumístný vůz. Projekt nejspíš skončil na úrovni tohoto výkresu, případné další stopy 935/II se zatím v mladoboleslavském archivu dohledat nepodařilo.

▲ Vůz v náleзовém stavu v roce 1969

▼ Typická záď karoserie Š935 se dvěma sloupci větracích šterbin

