



SPARTAK BEZ STŘECHY

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

V září 1956 zaujal návštěvníky 2. výstavy československého strojírenství v Brně prototyp dvoumístného otevřeného vozu s označením Škoda 440 Export a karoserií z Kvasin. O rok později se nově upravený roadster v Brně představil coby Škoda 450.

V říjnu 1955 se v Mladé Boleslavě začala rozvíhat výroba nového vozu Škoda 440, známého podle označení prvního prototypu z roku 1953 pod jménem Spartak. Měl tradiční páteřový rám s centrální rourou kruhového průtahu, všechna čtyři kola zavěšena nezávisle a odpružena vpředu i vzadu příčním listovým perem a poháněl jej čtyřválec OHV o objemu 1089 cm³ a výkonu 40 k SAE (29 kW).

V závodech v Kvasinách se v té době začali obávat, že v dohledné době přijdou o finální montáž automobilů. Výrobu sanitních vozů Škoda 1200 museli předat do Vrchlabí, produkce sedanů Škoda 1201 neměla dlouhodobou perspektivu. A tak se poněkud partyzánským způsobem pustili do vývoje karosářské verze Š 440, která by jim mohla zajistit budoucnost.

Výsledkem zrychleného vývoje byl dvoumístný otevřený vůz Škoda 440 RC (zkrat-

ka výrazu roadster-cabriolet) pastelově zelené barvy, jenž v létě 1956 ředitel závodu Antonín Kvapil a vedoucí vývoje František Chamrád předvedli v Praze vedení podniku zahraničního obchodu Motokov, monopolního vývozce československých automobilů a motocyklů.

Libil se natolik, že bylo rozhodnuto, aby stál na červeném koberci v čele expozice

Prototyp roadsteru
Škoda 440 RC
z roku 1956, později
přeznačený na
Š 450-1



osobních vozů Škoda a Tatra na zářijové 2. výstavě československého strojírenství v Brně, předchůdkyni tamějších strojírenských veletrhů. Byl tam prezentován jako Škoda 440 Export a vyvolal živý zájem nejen u fadových návštěvníků, ale zejména u západoevropských zástupců značky Škoda. Něco takového by potřebovali jako sůl pro zvýšení prestiže a odbytu škodovek. Dvousedadlový otevřený vůz dostal novou masku, panoramatické čelní okno s robustním chromovaným rámem, okénka ve dveřích bez rámečku a skládací textilní střechu s prýžovou mezivrstvou. Sedadlo mělo nedělený sedák a dvě samostatná seřiditelná opěradla, za sedadlem byl odkládací prostor pro menší zavazadla. Hlavní zavazadlový byl v oblé zádi, nemalou část jeho objemu však zabíralo náhradní kolo. Na specificky tvarované palubní desce ozdobené nápisem Škoda Sport byl vedle rychloměru i otáčkoměr zahraniční výroby. Schránka na druhé předměty před spolujezdcem byla otevřená, bez víka.

Pod kapotou prototypu se nacházela čtyřválec OHV 1089 cm³, který v mladoboleslavském vývoji opatřili dvěma spádovými karburátory, novým sacím potrubím a většími sacími ventily a vyladili jej na výkon 54 k SAE (40 kW) při 5750 min⁻¹. Navazovala na něj čtyřstupňová převodovka ovládaná řadicí pákou u volantu.

Na podzim 1956 byl zelený prototyp přeznačen na Š 450-1 a z Mladé Boleslavě se na něj snesla řada kritických připomínek. Některé byly věcné, jiné spíše zárlivé. V zimě 1956 – 1957 postavili v Kvasinách druhý prototyp se zaoblenou maskou,

Pod tímto úhlem pohledu je dobré patrná objemná zaoblená zadní prvního prototypu



Nově karosovaný druhý prototyp Škody 450 při jízdních zkouškách v březnu 1957



Motor Š 450 osazený dvěma spádovými karburátory a dvěma čističi vzduchu



okénky ve dveřích opatřenými rámečky a nově tvorovanou sníženou zadní s větším vikem zavazadlového prostoru. Hrdlo nádrže už nebylo nahoře na pravém zadním blatníku, ale pod kruhovým odklápacím krytem mezi blatníkem a vikem zavazadlového prostoru.

Původně dvoumístný roadster se proměnil v 2+2místný, za předním sedadlem (opět s neděleným sedákem a samostatným opěradly) přibyla čalouněná lavice bez opěradla, na níž mohly nepříliš pohodlně cestovat dvě osoby menšího vzrůstu, nejvíce děti.

Nově uspořádaná palubní deska měla před volantem oválný panel s trojicí přístrojů, uprostřed větší rychloměr se stupnicí do 140 km/h, vlevo menší palivoměr a vpravo stejně velký teploměr chladící kapaliny. Otáčkoměr tentokrát chyběl, v tuzešku se tehdy sériově nevyráběl. Řadicí páka byla najdále pod volantem.

Také druhý prototyp Š 450 si v Mladé Boleslavě vysloužil řadu kritických připomínek, z nichž většina byla zohledněna ještě během jara 1957 při stavbě třetího prototypu, který jako první nesl na kapotě označe-

nově tvarovaná snížená zadní opatřena větším vikem zavazadlového prostoru

ní 450 veleknuté do písmene V. Také tento vůz měl ještě poměrně vysokou a vzdá zaoblenou skladací střechu.

Deset automobilů Škoda 450 z ověřovací série zhotovených v létě 1957 už mělo skladací střechu hranatějších tvarů, jejíž výška byla zmenšena o 50 mm, takže roadster s nataženou střechou měřil do výšky 1380 mm. Tyto vozy dostaly nové paralelní stěrače čelního skla.

Jeden z vozů Š 450 z ověřovací série byl v září 1957 vystaven v Brně. Další se představil o pár týdnů později na londýnském

Prototyp měl okna ve dveřích bez rámečků a klenuté čelní sklo
v robustním rámu





Škoda 450 a Miss USA Charlotte Sheffieldová na autosalonu v Londýně v říjnu 1957

autosalonu, kde jej v režii Motokovu doprovázela Miss USA 1957 Charlotte Sheffieldová. Půvabná rodačka ze Salt Lake City v Utahu přicestovala po autosalonu do Československa, aby v Praze a v Mladé Boleslavě půzovala na sérii propagálních snímků s bilou „čtyřstapadesátou“ i v provozech automobilky.

Sériová výroba vozů Škoda 450 v Kvasinách odstartovala v červnu 1958, dva z prvních zhotovených exemplářů putovaly do USA, kde je newyorská firma Continental Car Combine nabízela pod označením Škoda America Convertible. Uspěchaný vývoj a náběh výroby způsobily, že vozy Š 450 vyrobené do počátku prosince 1958 měly problémy s nedostatečnou tuhostí karoserie, jež výrobce následně řešil bezplatným přidáváním příčních i podélných výztuh.

Do únoru 1959 vzniklo celkem tisíc automobilů Škoda 450, z nichž jen tři stovky zůstaly v tuzemsku. Mototechnika je prodávala na tzv. volném trhu za 42 000 Kčs, zatímco na poukazy dodávané vozy Škoda 440 a 445 s uzavřenými karoseriemi stály 28 500 a 33 000 Kčs. Více než dvě třetiny roadsterů Š 450 byly exportovány do západoevropských zemí, zejména do západního Německa.

Připomíneme, že Škoda 450 měla již zmíněný páteřový rám s centrální rourou kruhového průřezu a nezávislé zavěšení všech čtyř kol s odpružením příčním listovým perem vpředu i vzadu. Ctyřválec OHV o objemu 1089 cm³ se stupňovitou komprese zvýšenou na 8,4 a dvěma karburátory dával v sériovém provedení výkon 50 k SAE (37 kW) při 5500 min⁻¹.

Otevřený vůz s rozvorem 2400 mm a rozchodem 1210/1250 mm byl dlouhý 4065 mm, široký 1600 mm a vysoký 1380 mm. V zádi nabízel 320 l prostoru pro zavazadla, do palivové nádrže za pravým zadním podběhem se vešlo 30 l benzínu. Škoda 450 vykazovala poohotovostní hmot-



Škoda 450 nabízela dvě pohodlná přední sedadla a za nimi lavici bez opěradla



V panelu před volantem byly
rychlimér
do 140 km/h,
palivomér
a teplomér vody

z nich dostaly na původní podvozek s přičným listovým perem na přední nápravě lehce upravenou karoserii. Ta byla určena pro modernizovaný roadster Škoda Felicia s přední nápravou opatřenou vinutými pružinami. Felicii si podrobňí připomeneme v příštím vydání Automobilu. ■



Na tuzemský trh se dostaly v letech 1958 a 1959 jen tři stovky vozů Škoda 450