

► ŠKODA 932 (1932)



JAN TUČEK

Škoda 932
se vzduchem chlazeným
plochým čtyřválcem 1,5 litru
v zádi (1932)

BOLESLAVSKÝ BROUK

V roce 1932 se zrodil ojedinělý prototyp Škoda 932 se vzduchem chlazeným čtyřválcem v oblé zádi...

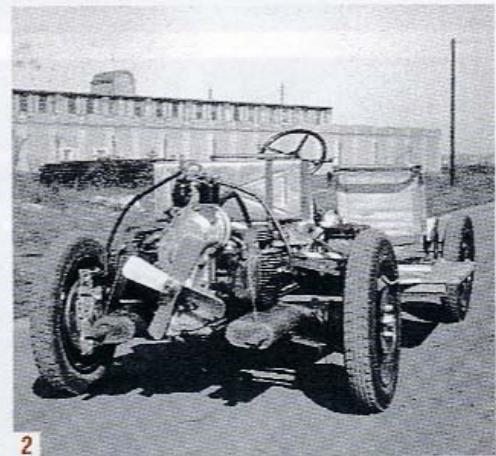
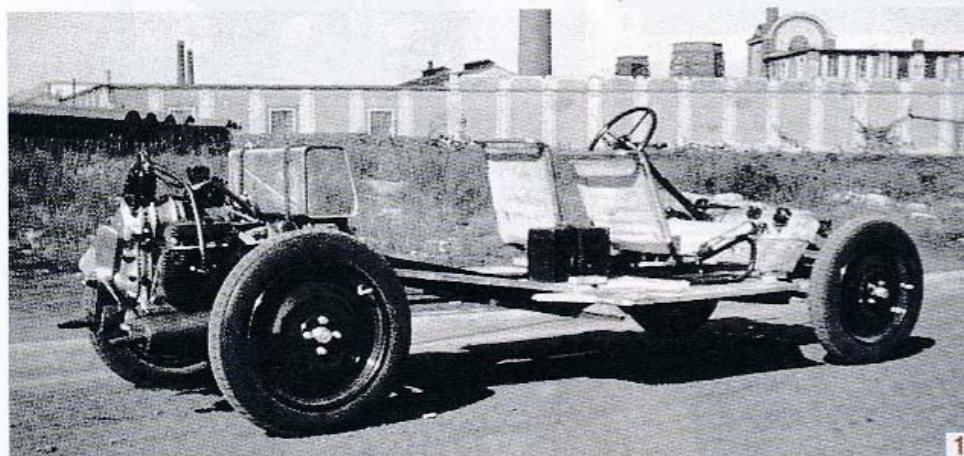


Foto archiv Škoda Auto

Počátkem třicátých let zasáhla Československo hospodářská krize, automobilky hledaly cesty, jak čelit propadu prodejů. V Mladé Boleslaví uvažovali o výrobě lidových vozů s dvouválkovými motory, včetně tříkolek, žádný jen trochu rozumně vyhlížející nápad nebyl předem zatracen. Začátkem roku 1932 zaujala Ing. Karla Hrdličku (1888–1979), ředitele automobilky ASAP (Akciová společnost pro automobilový průmysl), myšlenka kompaktního vozu se vzduchem chlazeným motorem vzadu. Projekt dostal označení Škoda 932 a práce na něm se rozbehly v březnu 1932. Protagonistou celé záležitosti byl zřejmě Ing. Vsevolod Korolkov (1893–1942), rodák z Petrohradu, který emigroval do Československa a ve dvacátých letech úspěšně vystudoval techniku v Praze. Od roku 1928 byl zaměstnán ve společnosti ASAP, počátkem března 1932 ho z místa úředníka pražského technického ředitelství ASAP

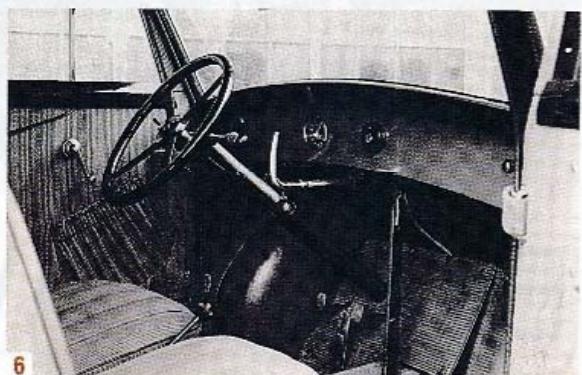
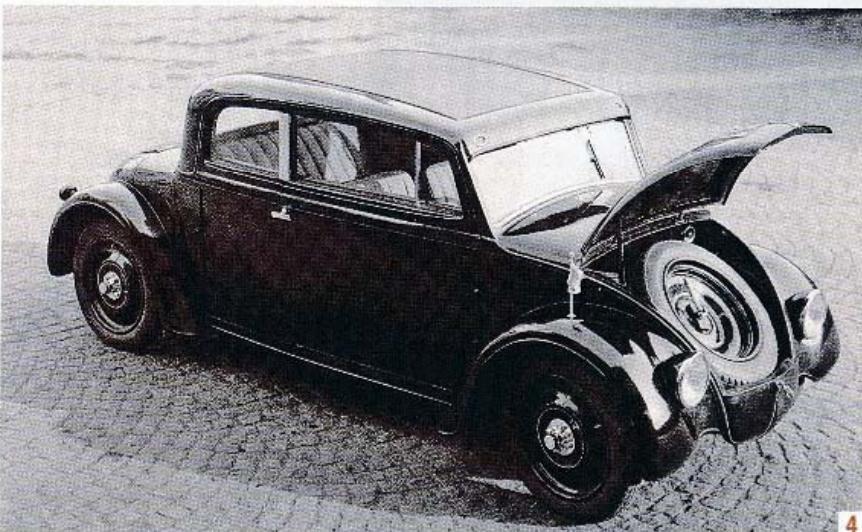
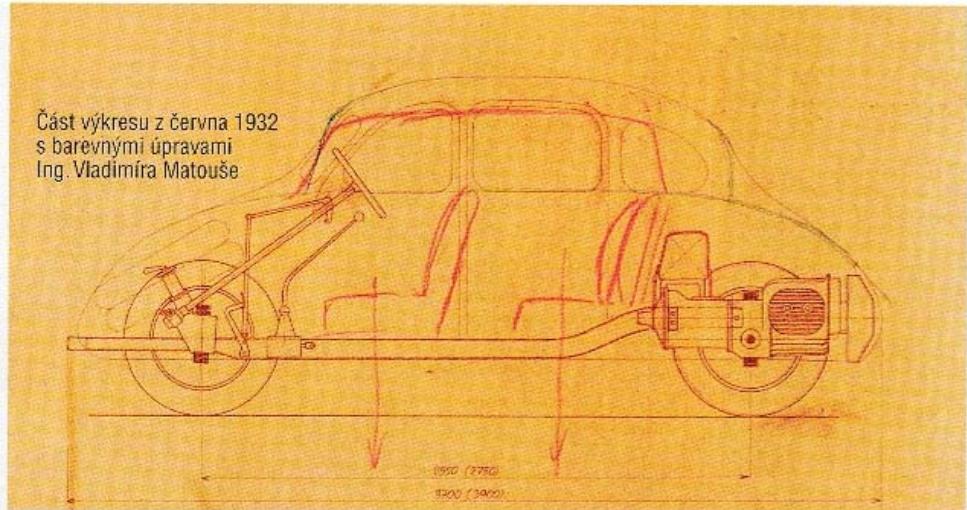
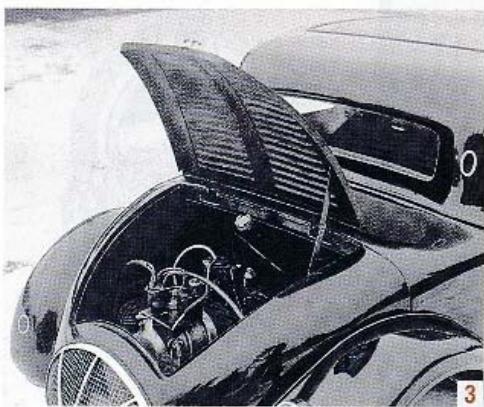
přeložili do Mladé Boleslaví, do konstrukční kanceláře AT1, zabývající se osobními automobily. Podle výkresu s označením *Projekt vozu 1.5 l s motorem umístěným vzadu – Typ 932* doplněného tabulkou technických údajů, jenž nese datum schválení 9. června 1932, existovaly zpočátku dvě varianty. Krátší s rozvorem 2550 mm a délkou vozu 3700 mm a delší s rozvorem 2750 mm a celkovou délkou 3900 mm. Realizace se dočkala delší verze, jež počítala s malým prostorem pro zavazadla za opěradlem zadního sedadla. V zaoblené přídi karoserie místo na zavazadla nebylo, byla tam zakreslena jen dvojice náhradních kol.

Původní návrh počítal se čtyřdveřovou karoserií aerodynamických tvarů se šesti bočními okny a dvoudílným čelním sklem. Tvarově toto řešení připomínalo kreace z dvacátých let a na jedné z dochovaných kopií výkresu jsou patrné zásahy, které čerpenou a modrou tužkou učinil Ing. Vladimír ►►►

1 Podvozek Š 932
na snímku pořízeném
v říjnu 1932
Ing. Karelom Hrdličkou

2 Na dalším snímku
Ing. Hrdličky je vidět
čtyřválcový boxer
s ventilátorem

► ŠKODA 932 (1932)



3 Pohled pod víko motorového prostoru Š 932,

bylo tam i nalévací hrdlo nádrže

4 V přídi vozu Š 932

bylo náhradní kolo a náradí,

místo pro zavazadla nikoli

5 Osobitě tvarovaná zaoblená záď zakončená kruhovou mřížkou za větrákiem

6 Palubní deska s jediným kruhovým přístrojem a zalomená páka ruční brzdy

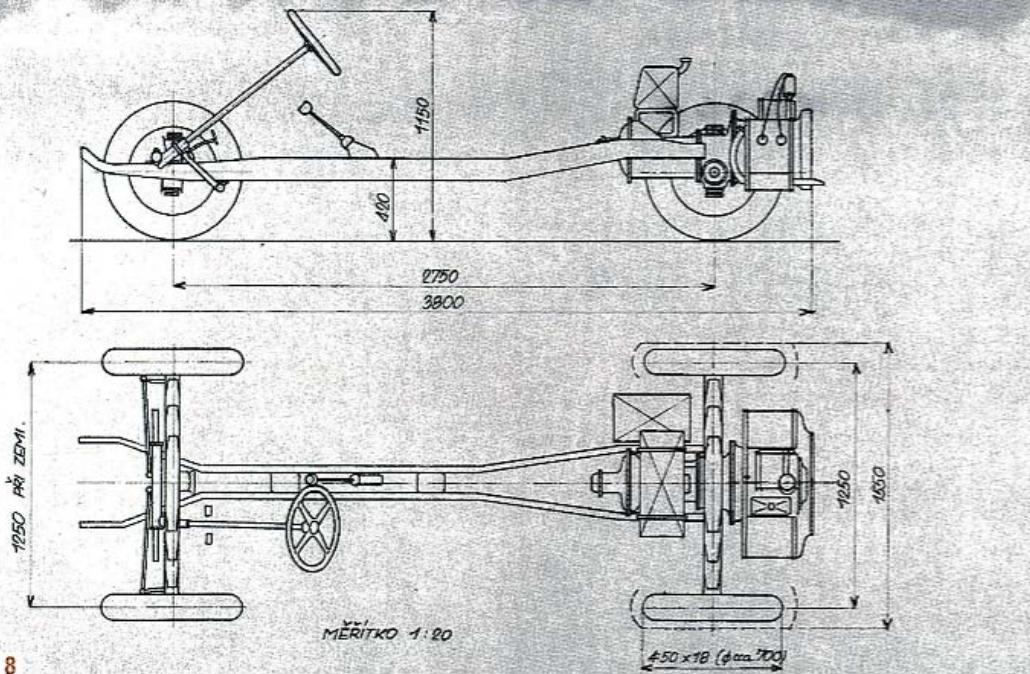
7 Dvojice mladých dam předvádí pohodlí zadního sedadla tudor Š 932

Matouš (1896–1963), šéf konstrukční kanceláře AT1. Načrtl novou linii střechy, jakou známe z pozdějších fotografií, umístění sedadel a téměř průběžné boční okna. Novému tvaru odpovídalo i dvou-dveřové řešení karoserie a použití neděleného čelního skla. Škoda 932 tím ziskala na svou dobu pokrokové a pohledně vnější tvary.

Beze změn prošel oponentou podvozek s páteřovým rámem, tvořeným dvojicí podélníků vedených blízko podélné osy vozu. Přední i zadní kola byla zavěšena na dvojicích nad sebou umístěných přičních listových per, hřebenové řízení mělo volant vlevo. Podélně za zadní nápravou uložený vzduchem chlazený plochý čtyřválec SV měl objem 1498 cm³ (ø 72 x 92 mm) a výkon 30 k (22 kW)/3500 min⁻¹. Směrem kupředu na motor navazovala rozvodovka

a třistupňová převodovka, doplněná volnoběžkou k přímému záběru. Převody byly zvoleny tak, aby při rychlosti 80 km/h motor točil kolem 2800 min⁻¹. Vůz měl rozvor náprav 2750 mm, rozchod kol 1250 mm vpředu i vzadu a na balonových pneumatikách 4,50 x 18 vykazoval světlou výšku 190 mm. Na všechny čtyřech kolech byly bubnové brzdy s mechanickým ovládáním, kompletní podvozek vážil 550 kg. Palivová nádrž o objemu 25 litrů měla své místo nad převodovkou před zadní nápravou.

Podvozek prototypu Š 932 byl zhotoven během léta 1932, do karosárny šel poprvé 20. září. Zatímco pokračovaly práce na karoserii, proběhly zkoušky motoru na brzdě. Dne 4. října 1932 byl holý podvozek, opatřený jen dvěma předními sedadly, podroben první jízdní zkoušce. O dva dny později už byl hotov celý automobil a hned absolvoval zkusební jízdu do stoupání v Kosmonosích, jen pár kilometrů od továrny. Proběhlo také vážení, prázdný automobil vykazoval hmotnost 960 kilogramů, z nichž 380 kg připadlo na přední a 580 kg na zadní nápravu, plně obsazený vážil 1280 kg, přičemž přední náprava nesla 530 kg a zadní 750 kg. Připomeneme, že vůz byl dlouhý 3900 mm, široký 1550 mm a vysoký 1500 mm.



8

9



Po prvním úspěšném testu mohli Ing. Karel Hrdlička a ředitel mladoboleslavského výrobního závodu Ing. Vilém Frynta v klidu odjet 7. října na autosalon do Paříže, zatímco ve vývojové dílně pokračovaly dokončovací práce. Po jejich skončení přijel 26. října do Mladé Boleslavi Ing. Kučera z příslušného odboru pražského zemského úřadu, aby vůz prohlédl a vyzkoušel.

Následujícího dne pak podepsal *Úřední osvědčení* o tom, že typ níže uvedený (932) připouští se k jízdě po veřejných cestách. Další zkušební a zároveň předváděcí jízda následovala 2. listopadu 1932, kdy do továrny dorazil jeden z nejvyšších představitelů Škodových závodů, vrchní ředitel Ing. Vilém Hromádko. Plně obsazený vůz opět zdolal stoupání v Kosmonosích a předvedl se na silnicích kolem Mladé Boleslavi.

Prototyp Š 932 zůstal jedináčkem; v březnu 1933 byl sice dokončen druhý motor stejného provedení, projekt vozu s motorem vzadu však v témže roce zamířil jinam. Kuriozně pod stejným typovým označením Š 932 vznikal větší vůz, jenž za zadní nápravu dostal řadový čtyřválec chlazený kapalinou. Ale o tom až někdy příště.

8 Výkres podvozku Š 932 s páteřovým rámem a přičními pery vpředu i vzadu

9 Téměř symetrický profil tudoru Š 932 s výrazně zaoblenou přídí i zadí

10 Mladé dámy nejspíše diskutují o výhodách volantu umístěného vlevo



VÍTE, ŽE...

► ... neuvěřitelný rozmach nových technologií, zejména elektromobility, konektivity, lehkých materiálů a dramatického rozšíření počtu typů, si vyžádá velkorysou expanzi vývojového střediska **BMW** na severu Mnichova? Oddělení FIZ (Forschung- und Innovationszentrum) v programu FIZ Future zvětší svou výměru téměř na dvojnásobek (o 73 %). Stavební práce začnou ještě letos a ve finále bude FIZ zaměstnávat až o patnáct tisíc lidí více (nyní tvoří osazenstvo šestadvacet tisíc osob).

► ... někdejší šéf automobilky Porsche přispívá na dobročinné účely? **Wendelin Wiedeking** (64) má nadaci Wiedeking-Stiftung, která pomáhá rodinám v nouzi, dětem a mladistvým; do tohoto podniku vloží miliony eur. Podílí se i na výrobě obuvi, pěstování brambor a sítí restaurací Tialini. Byl předsedou představenstva **Porsche** AG v letech 1993–2009; hvězdná kariéra skončila neúspěšným pokusem Porsche o ovládnutí Volkswagenu, který zmařila dohoda rodin Piëch a Porsche v květnu 2009.

► ... pro hybridní automobily vyvinul **Hyundai** nový zážehový dlouhodvihový čtyřválec Kappa 1.6 GDI, 77 kW (105 k) a 147 N·m, vhodný pro HEV i PHEV? Pracuje s Atkinsonovým cyklem (později zavíráni sacích ventilů), proměnným časováním CVVT, přímým vstřikováním 200 MPa se šestivoltovými vstřikovači (trysky vrtány laserem), oddělenými chladicími okruhy (blok/hlava) a účinnější recirkulací EGR. Kromě toho Hyundai úspěšně využívá vodíkové palivové články.

► ... americká společnost **Tesla** Motors to myslí vážně s velkosériovou produkcí výhradně elektrických automobilů? Dosud nedostatečnou produkcí akumulátorů prý výřeší nová Li-Ion Gigafactory, jejíž základní kámen již byl položen ve Sparks, východně od Rena v Nevadě. Jde o spolupráci s japonskou firmou

Panasonic. Lokalita byla vybrána ze čtyř států (Nevada vyhrála před Kalifornií, Texasem a Arizonou). Produkce akumulátorů začne až v roce 2017. Kapacita automobilky ve Fremontu (CA) je nadále jen sto tisíc vozů ročně.

► ... produkci automobilů **Mercedes-Benz** třídy R převzala americká společnost AM General v South Bendu (IN), známá jako výrobce vojenských nákladních vozů a tvůrce původního Hummeru (Humvee)? Poptávka na asijských trzích totiž trvá (deset tisíc R-Klasse ročně) a Daimler potřeboval uvolnit výrobní linky v Tuscaloose (AL) pro rozšířené portfolio automobilů SUV (ML = GLE, GLE Coupé a GL = GLS).