



Škoda VOS na výstavě „Automobily Pražského hradu“ v létě 1996

# TĚŽKÁ VOZBA

Pro nejvyšší komunistické mocipány byla v letech 1950 až 1952 vyrobena stovka pancéřovaných osobních vozů Škoda VOS, poháněných pětilitrovým šestiválcem Praga.

JAN TUČEK

Foto: archiv autora

Utajovaný projekt s označením VOS, neboli „vládní osobní speciál“, se zrodil v roce 1949 a na jeho realizaci se podílela řada podniků. Hlavní roli hrálo konstrukční oddělení mladoboleslavské automobilky AT-2 zaměřené na užitkovou a speciální vozidla, které vedl Ing. Oldřich Meduna (1902 – 1996).

V Mladé Boleslavi, přesněji v dílnách značkové opravy v nedalekých Kosmonosech, se také montovaly podvozky, pro něž motor, spojku a převodovku dodávala pražská automobilka Praga. Pláty pancíře zajišťovala kladenská ocelárna Poldi, na výrobě pancéřování se podílela i plzeňská Škoda. Produkce karoserií a konečná montáž automobilů VOS probíhala ve vysokomýtském podniku Karosa, v nedávno znárodněné karosárně Sodomka. Mimochodem, pro VOS tam používali kódové označení Minicar.



Pohled do interiéru automobilu VOS s prosklenou přepážkou za řidičem

Prvních pět desítek vozů objednálo v roce 1949 ministerstvo vnitra, od jara 1950 agendu převzalo nově vytvořené ministerstvo národní bezpečnosti, jehož orgány dohlížely na utajování a kvalitu výroby a přebíraly hotové automobily. Pouze jeho prostřednictvím také bylo možné k těmto vozům objednat náhradní díly.

Prototyp automobilu VOS si na podzim 1949 osobně vyzkoušel tehdejší ministr vnitra Václav Nosek a také manželka prvního komunistického prezidenta Marta Gottwaldová. Korpulentní soudružka prezidentová se na zadním sedadle cítila poněkud stísněně, a tak byl rozvor podvozku prodloužen o 100 mm a o stejnou hodnotu byly prodlouženy zadní dveře i prostor pro cestující vzadu. Ministr Nosek si stěžoval na ne dosti komfortní polstrování sedadel, takže se čalouníci ve Vysokém Mýtě museli polepšit.

Základem automobilu VOS byl obdélníkový rám tvořený dvěma robustními podélníky a šesti příčkami. Přední kola byla nezávisle zavěšena na dvojicích příčných ramen odpružených příčným listovým perem, poháněná tuhá zadní náprava spočívala na dvou podélných půleliptických listových perech. Obě nápravy byly vybaveny kapalinovými tlumiči.



VOS v montážní dílně národního podniku Karosa ve Vysokém Mýtě



Bubnové brzdy měly kapalinové ovládní se dvěma samostatnými okruhy pro přední a zadní kola, mechanická ruční brzda působila na zadní kola. Řízení se šnekem a kladkou řidič ovládal volantem o průměru 450 mm.

Šestnáctipalcová kola, připevněná šesti šrouby, nesla pneumatiky speciálně vyráběné pro tento typ vozu v pražském podniku Mitas. Pro tzv. lehkou verzi s jednoduchým pancéřováním měly rozměr 9,00–16, tzv. těžké provedení s dvojitým pancéřováním jezdilo na pneumatikách rozměru 10,50–16.

Z továrních dokumentů je zřejmé, že obě verze – lehká i těžká – existovaly ve dvou délkách, tedy s rozvorem 3100 a 3200 mm, rozchod předních i zadních kol měl u obou verzí hodnotu 1500 mm. V závislosti na rozvoru byly vozy dlouhé 5480 a 5580 mm, šířka 1950 mm a výška 1750 mm byly stejné.

Připomeňme, že pohon obou verzí automobilu VOS obstarával zážehový, vodou chlazený řadový šestiválec OHV osazený dvěma spádovými karburátory Solex, který z objemu 5193 cm<sup>3</sup> dával výkon 88 kW (120 k) při 3500 min<sup>-1</sup>. Navazovala na něj suchá jednokotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. Řadící páka vyčnívala vodorovně ze střední partie palubní desky.

Navenek se automobily VOS v těžkém a lehkém provedení prakticky nelišily, jen zasvěcení dokázali poznat rozdíl v zasklení oken. Verze s dvojitým pancéřováním měla okna ze speciálního lepeného skla silného 52 mm, na jehož výrobu se fólie a lepidla dovážely ze Západu, údajně až z USA. Lehká verze VOS měla skla silná jen 8 mm.

Silně pancéřovaný VOS s rozvorem 3200 mm vykazoval – podle vážení skutečného v závodě Karosa – pohotovostní

**VOS a Antonín Zápotocký v uniformě na Letenském pláni 9. května 1953**



**Otevřený VOS (uprostřed) a Mercedes-Benz 770 v létě 1957 v Bratislavě**



**VOS v rukou soukromého majitele z Liberecka na snímku z 60. let**



Mohutná limuzina VOS budí zaslouženou pozornost na srazích veteránů



V sedmdesátých letech vlastnil otevřený VOS jistý bratislavský sběratel



Pracoviště řidiče otevřeného automobilu VOS bylo vskutku stisněné

hmotnost 4115 kg, z níž 2090 kg zatěžovalo přední a 2025 kg zadní nápravu. Hmotnost vozu obsazeného čtyřmi osobami vzrostla na 4440 kg, z nichž 2230 kg připadalo na přední a 2210 kg na zadní nápravu. Pohotovostní hmotnost tzv. lehké verze VOS s delším rozvorem měla hodnotu 3355 kg, vůz s posádkou vážil 3700 kg. Všechny vozy tohoto typu měly vzadu uloženou nádrž na 150 l benzínu, spotřeba se pohybovala kolem 30 l na 100 km. Automobily VOS byly schopny vyvinout rychlost přes 100 km/h, z bezpečnostních důvodů však měli jejich řidiči příkázáno

nepřekračovat rychlost 90 km/h, aby se nepřehřívaly přetížené pneumatiky. Toto opatření následovalo poté, co VOS polského ministra národní obrany havaroval kvůli prasklé pneumatice. Podle továrních záznamů bylo v letech 1950 až 1952 vyrobeno celkem 107 automobilů VOS, z nichž 50 bylo v tzv. těžkém provedení s dvojitým pancéřováním. Ty byly určeny pro nejvyšší komunistické představitele, jezdili v nich Klement Gottwald a Antonín Zápotocký a jejich nejbližší soudruzi. Řada automobilů VOS byla vyvezena do spřátelených zemí, včetně Albánie a Číny.

Silně pancéřovanými vozy VOS se dávali vozit např. albánský despota Enver Hodža, čínský vládce Mao Ce-tung i vrchní velitel čínské armády maršál Ču Te (jeho VOS je na snímku z pekingského muzea). Kuriozitou byl otevřený vůz VOS, jenž vznikl zřejmě jako z nouze ctnost v době, kdy se kariéra uzavřených automobilů tohoto typu chýlila ke konci. Na snímku pořízeném v létě 1957 při návštěvě sovětského vůdce Nikity Sergejeviče Chruščova v Bratislavě jel otevřený VOS jako doprovod mohutného kabrioletu Mercedes-Benz 770, který v roce 1952 přeměnili do nové podoby ve vysokomýtské Karose. ■

Poněkud unavený VOS ve vojenském muzeu v Pekingu (foto: Peter Fink)



Jeden ze snímků pořízených předtím, než otevřený VOS zmizel v zahraničí

