



První návrh malého vozu Š 900 z roku 1953

Jak se rodil Spartak

V létě roku 1953 se v mladoboleslavské automobilce zrodily první návrhy malého vozu Škoda 900. Na příkaz vládních činitelů však museli v AZNP původní úvahy přehodnotit a co nejrychleji vyvinout a připravit do výroby větší automobil s mechanickými skupinami stávajících typů Š 1101/1102 a Š 1200. Jen karoserie směla být zcela nová. Tak se zrodil „mezityp lidového vozu“ Škoda 990, jehož první prototyp dokončený v prosinci 1953 dostal jméno Spartak.

Podle dokumentace, jež se dochovala v archivu automobilky, existovaly koncem září 1953 tři ideové návrhy malého vozu Škoda 900. Dva předpokládaly klasickou koncepci s motorem vpředu a pohonem zadních kol a tradiční uspořádání dvoudveřové čtyřmístné karoserie. Jeden z nich měl výrazně zaoblenou příd a oblou stupňovitou záď. Při rozvoru náprav 2200 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu i vzadu měl být tento vůz dlouhý 3720 mm, široký 1500 mm a vysoký 1370 mm. Počítalo se s použitím čtrnáctipalcových

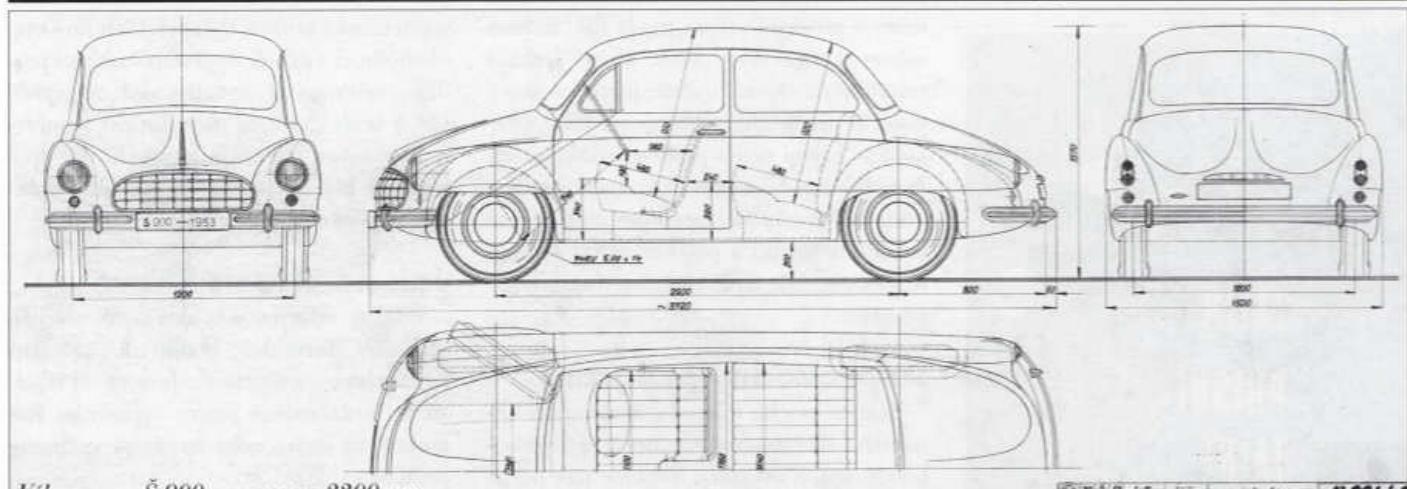
„Spartak“ Typ 900



Třípohledová kresba vozu Spartak Typ 900

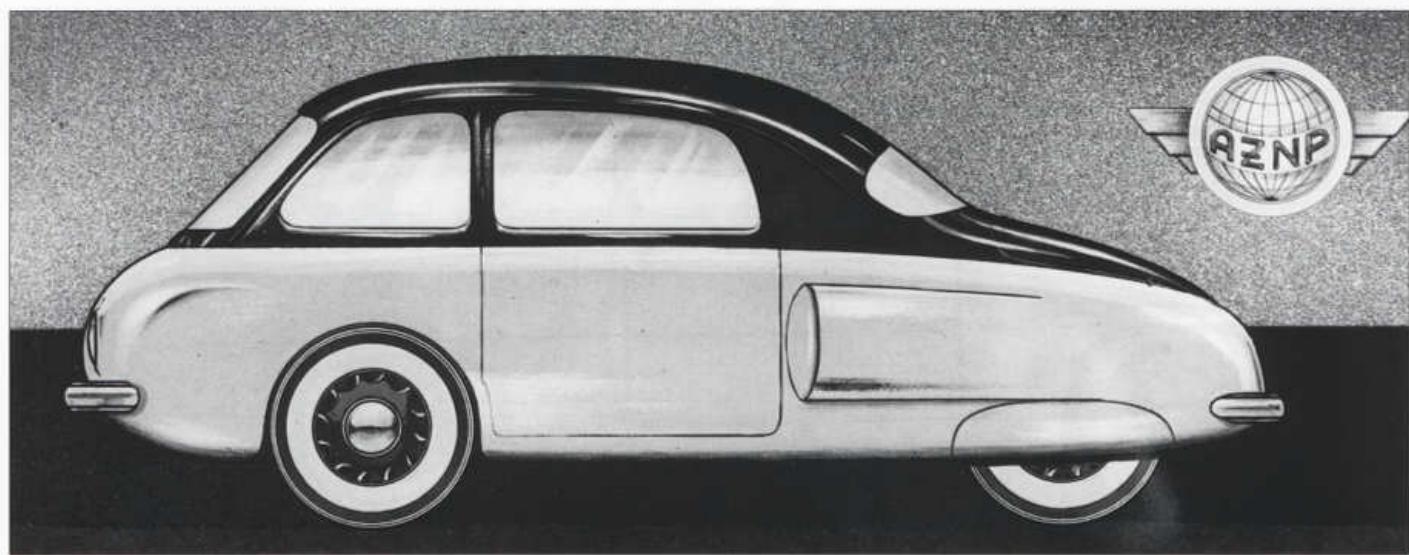


Mladá Boleslav



Výkres vozu Š 900 s rozvorem 2200 mm

AI 20440

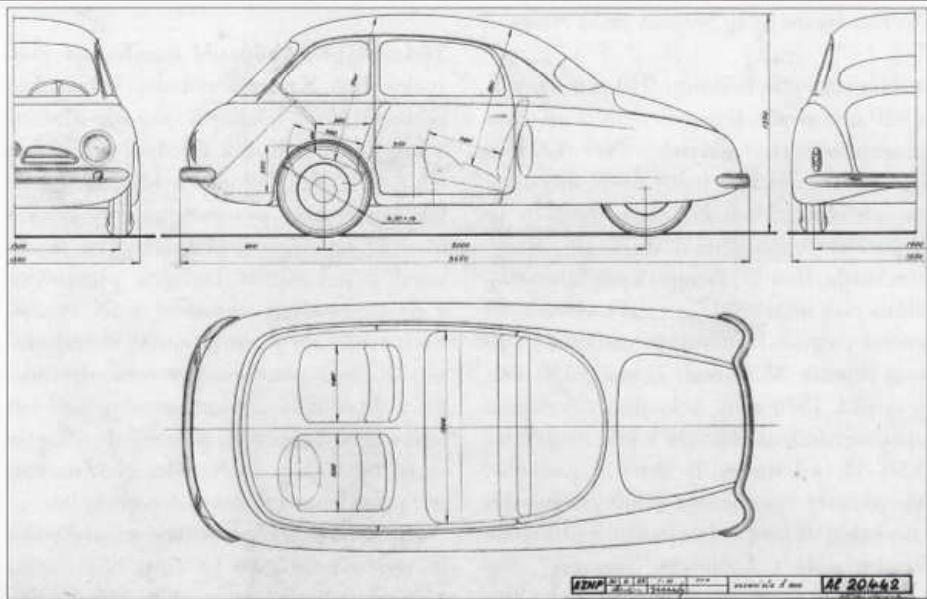


Trambusová karoserie měla na každé straně jen jedny dveře

kol s pneumatikami 5,00-14. Zatímco na výkrese je označen jako „Osobní vůz Š 900“, třípohledová výtvarná kresba už nese nápis „Spartak“ Typ 900.

Druhý návrh byl alternativou prvního a vyznačoval se decentněji tvarovanou přední a zadní partii karoserie. Při stejném rozvoru 2200 mm a rozchodu 1200 vpředu i vzadu byl tento vůz dlouhý 3700 mm, široký 1500 mm a vysoký 1400 mm. Vnitřní prostor byl téměř stejný jako u první varianty, sedadla však byla o něco výše nad podlahou, hrana předního byla ve výšce 380 mm proti 340 mm u prvního návrhu. Na délku měřila vzdálenost mezi předním opěradlem a přední hranou zadního sedáku 220 mm, zatímco první varianta slibovala 240 mm. Vnitřní šířka na úrovni předního sedadla měla u obou klasicky střížených návrhů hodnotu 1100 mm, vzadu nabízel první 1140 mm, druhý jen 1100 mm.

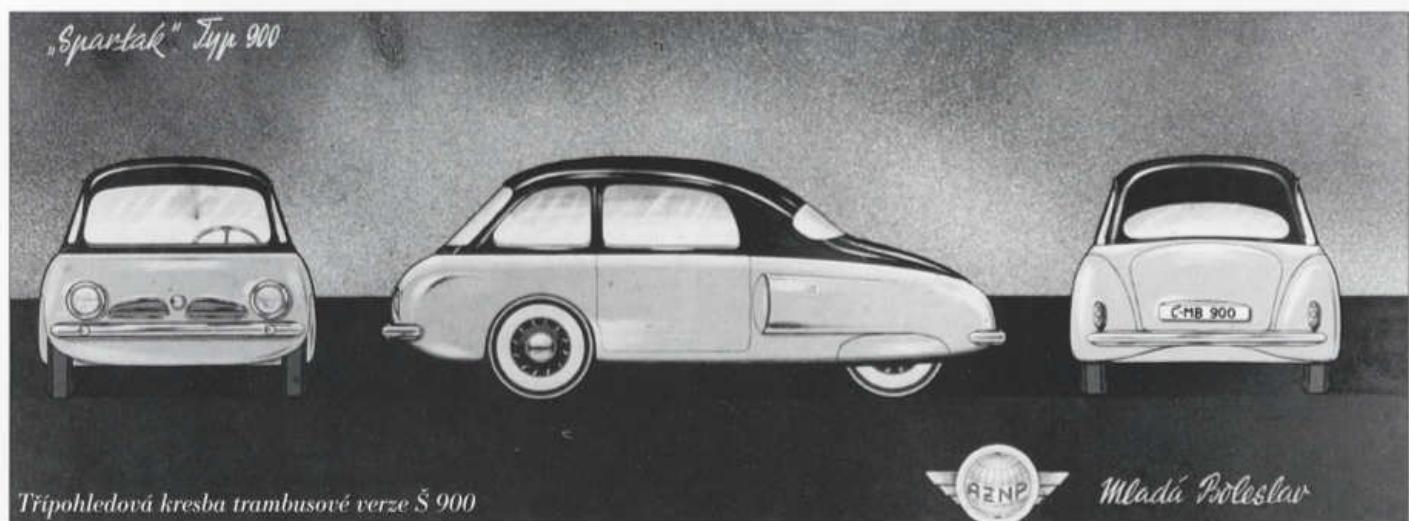
Třetí návrh, jehož výkres v měřítku 1 : 10 je stejný jako u první variantu datován dnem 30. září 1953, představuje velmi



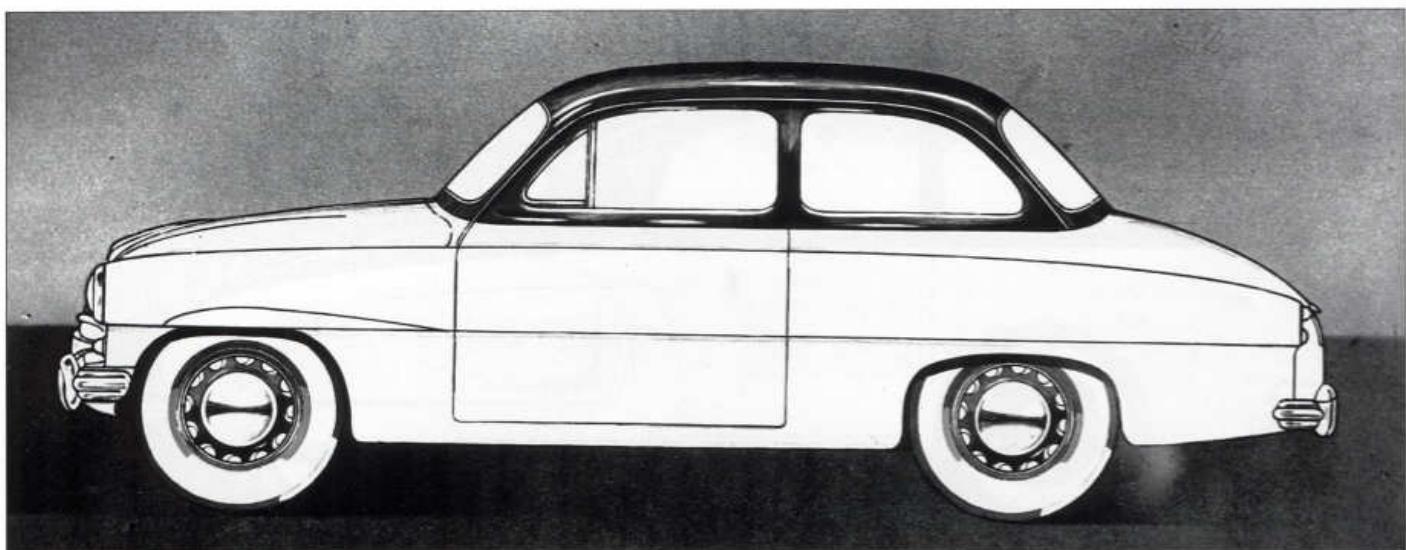
Výkres vozu Š 900 s trambusovou karoserií

nekonvenčně střížený malý automobil s trambusovou kabinou a motorem vzadu pohánějícím zadní kola. Tento vůz měl mít rozvor jen 2000 mm a rozchod kol 1300 mm vpředu a 1200 mm vzadu. Řidič a spolujezdec měli mít k dispozici dvě samostatná 480 mm široká sedadla umístěná

mezi podběhy předních kol, přičemž prostor pro nohy měli v 900 mm dlouhém předním převisu karoserie. Vzadu projekt počítal s 1200 mm širokou dvoumístnou lavicí, přičemž v podélném směru mělo být až 350 mm prostoru pro nohy cestujících vzadu. Vnitřní výška mezi sedadly



Třípohledová kresba trambusové verze Š 900



Na této kresbě už se Spartak jasně rýsuje

a stropem měla hodnotu 940 mm vpředu a 920 mm vzadu, téměř se nelišila od obou předcházejících návrhů. Na každém boku karoserie byly jedny dveře umístěné za výrezy předních blatníků, jimiž by se nepochyběně pohodlně nastupovalo cestujícím vzadu. Řešení přístupu k předním sedadlům však není z výkresu ani z výtvarných kreseb patrné. Trambusová varianta Š 900 byla dlouhá 3550 mm, široká 1550 mm a vysoká 1370 mm, kola jsou zakreslena opět čtrnáctipalcová, ale s pneumatikami 4,50–14, jež umožnily zmenšit podběhy. Vnější tvary automobilu Š 900 s trambusovou kabinou jsou dobře patrné z připojené kresby, opět s nadpisem „Spartak“ Typ 900. Otázkou zůstává, nakolik by tento projekt skutečně méněn vážně, nebo jen coby poněkud volnomyšlenkářská alternativa k oběma konvenčním řešením.

Klíčový význam pro další běh událostí měla porada, kterou na 7. října 1953 svolal podnikový ředitel AZNP Stanislav Císař. Zúčastnili se jí hlavní konstruktér Ing. František Přibyl, hlavní inženýr Karel Hrabánek, podnikový plánovač

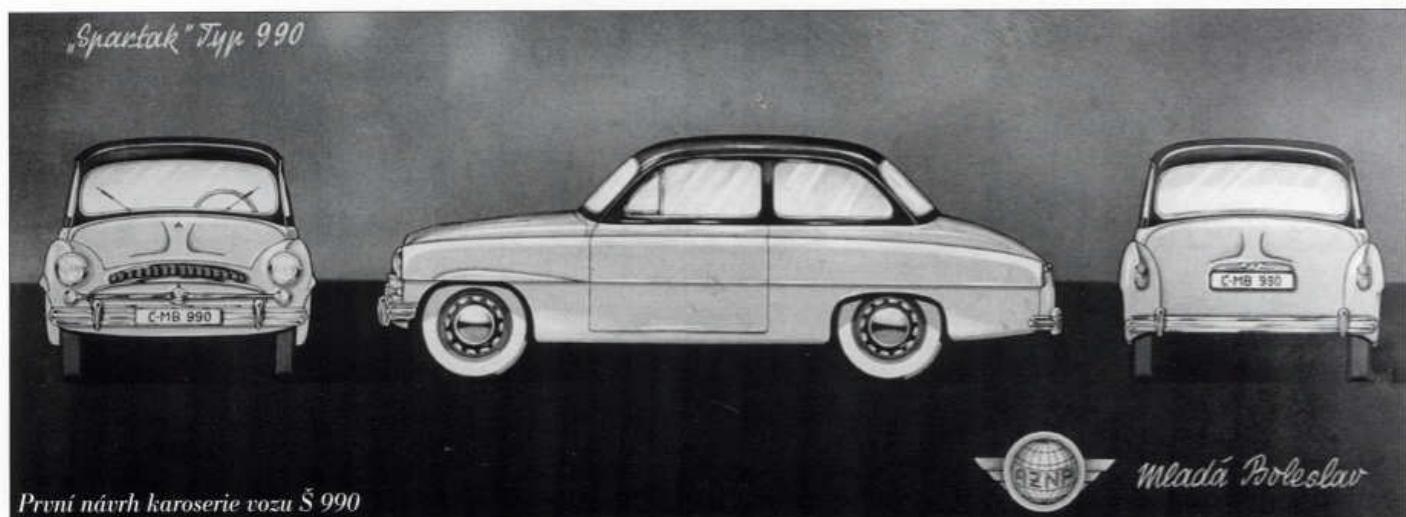
Václav Medek, vedoucí konstrukce podvozků Ing. Kryštof, vedoucí konstrukce karoserii Josef Velebný a také Ing. Matouš a Ing. Jaroslav Horák z vedení vývojových dílen. Výsledek jednání byl jednoznačný: Okamžitě začít pracovat na automobilu klasické koncepce s podvozkovými skupinami a poháněcím ústrojím převzatými s co nejmenšími úpravami z již vyráběných typů, ale se zcela novou dvoudveřovou karoserií pontonového tvaru odpovídající dobové módně. První prototyp měl být hotov před Vánocemi, přesněji do 19. prosince 1953, data devětašedesátých narozenin prezidenta Antonína Zápotockého.

Hned po zmiňované poradě začaly práce na novém projektu a 12. října 1953 vznikl výkres budoucího automobilu, který je tentokrát označen jako „Osobní vůz Š 990“ a kde je také poprvé použito interní typové označení 970. Vůz měl rozvor prodloužený na 2400 mm, rozchod kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu, prodloužený zadní převis karoserie a celkovou délku 3960 mm. Byl široký 1530 mm a vysoký 1430 mm, přičemž jeho vnější tvary byly velmi blízké budoucímu skutečnému

automobilu Spartak. Na výkresu už jsou patnáctipalcová kola s pneumatikami rozmeru 5,00–15.

Síbeniční termín stanovený pro stavbu prototypu nedával prostor k hledání a výběru z několika tvarových řešení, jen k drobným úpravám – mimo jiné čela karoserie. Na něm se místo původně navrženého souvislého, do oblouku tvarovaného otvoru nad maskou objevily dva uprostřed oddělené srpkovité otvory vyplňené svislou mřížkou, jež se staly typickým poznávacím znamením vozu Spartak. Okamžitě následovalo zhotovení modelu v měřítku 1 : 10, podle něhož se rozkreslovala dokumentace potřebná ke stavbě prvního prototypu.

První prototyp nového vozu postavený během necelých dvou měsíců byl dokončen v prosinci 1953 a jeho kapotu zdobil nápis Spartak. Pod plechovými panely karoserie skrýval dřevěnou kostru, stejně řešení se uplatnilo i na jaře 1954 při stavbě dalších pětadvaceti prototypů. Atmosféru, v níž se rodil první prototyp vozu Spartak, popsal počátkem ledna 1954 v podnikovém týdeníku Ventil vedoucí vývoje karoserie Josef



Velebný. „Konstruktérské práce šly velmi rychle kupředu. Pracovalo se ve dne v noci i v neděli, aby vývojové dílny obdržely urychleně výrobní podklady. Na maketách pro výrobu plechových dílů vypomohli i karosáři z hlavního závodu. Rovněž pět plechařů bylo zapojeno z hlavního závodu do vývojové dílny karosářské. A tak při vypětí všech sil osazenstva vývojového závodu, při využití přesčasových hodin i nedělních směn byla karoserie 12. prosince (1953) v plechařské dílně dokončena a předána do lakovny hlavního závodu k nalakování syntetickým lakem. Skupina lakařů v čele se soudruhem Salamachem provedla nalakování v rekordním čase. Dne 14. prosince po půlnoci byla již karoserie v laku dokončena a převezena zpět do vývojového závodu, kde pokračovaly další operace, a to čalounění a posazení na podvozek, který již mezitím byl připraven. Na montáž karoserie na podvozek, na čalounění, zasklení a na výpravu vozu zbývaly už pouze čtyři dny. Zdálo se, že termín dokončení na den 19. prosince 1953 je ohrožen, ale pracovní kolektivy jsouce si vědomy svého závazku k narozeninám našeho milovaného prezidenta pracovaly tak, že vůz byl dne 19. 12. 1953 ve čtyři hodiny ráno úplně dokončen a připraven k odjezdu k předvedení.“

Původně plánovaná prezentace prototypu vládním činitelům se sice kvůli jejich údajnému zaneprázdnění 19. prosince 1953 neuskutečnila, o dva dny později však byl Spartak předveden ministru strojirenství Karlu Poláčkovi, jeho náměstkům a funkcionářům ministerstva stejně jako představitelům ministerstva zahraničního



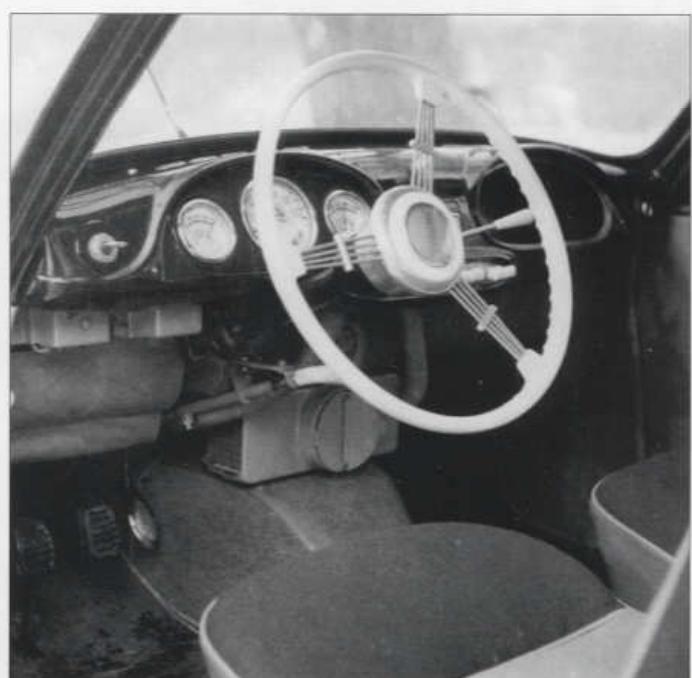
Model vozu Š 990 z podzimu 1953



První prototyp dokončený v prosinci 1953



Paliová nádrž byla pod přední kapotou



Volant prvního prototypu pocházel z vozu Tatraplan



Symetricky řešená palubní deska se neujala



Zavazadlový prostor měl dvojité dno

obchodu a podniku zahraničního obchodu Motokov. Ohlasy byly příznivé, činovníci si pochvalovali „moderní tvary karoserie, která se může dobře vyrovnat i výrobkům velkých cizích automobilek a tím dobré uplatnit na světových trzích“. K tomu bylo sice ještě daleko, titulek článku v týdeníku Ventil však hlásal: „Automobil Spartak 990, nový úspěch dělníků a techniků naší automobilky“. Pravdou je, že po nešťastných peripetiích spojených se shora vnučenou a záhy ukončenou výrobou vozů Tatraplan potřebovali zaměstnanci AZNP injekci optimismu.

První prototyp vozu Spartak byl postaven

na upraveném podvozku typu Š 1102 Tudor s rozvorem zkráceným na 2400 mm. Přední náprava byla podsunuta pod motor, což si vyžádalo mimo jiné přemístění řidicích táhel a pák před přední nápravu a změnu uložení chladiče. Objem kapalinou chlazeného čtyřválců OHV byl zmenšením vrtání ze 68 na 65 mm při stejném zdvihu 75 mm snížen na 995 cm³, výkon motoru se pohyboval kolem 31 k (23 kW) při 4500 ot/min. Čtyřstupňová převodovka ovládaná řadicí pákou pod volantem byla převzata z typu Š 1200 Sedan. Zadní náprava prvního prototypu kombinovala lisované výkyvné polonápravy z typu Š 1102 a rozvodovku ze Š

1200, to vše doplněné novým přičním listovým perem. V předu zůstalo původní přiční listové pero a původnímu šasi Š 1102 odpovídaly také bubnové brzdy s kapalinovým ovládáním. Úpravami prošla řada dalších prvků podvozku, zejména příčky a uložení karoserie.

Dvoudveřová pontonová karoserie čtyřmetrové délky a oblých linií nabízela čtyři veelku pohodlná místa, čelní a zadní okno kabiny mělo shodné rozměry i tvar. Čelní sklo bylo opatřeno jen jedním stěračem, vlevo před řidičem. Volant pocházel z vozu Tatraplan, na středovém tlačítku houkačky však nesl nápis Spartak. Palubní deska byla řešena symetricky, se dvěma ovalními „kapličkami“. V té před řidičem byl vestaven panel s trojicí přístrojů – vlevo palivoměr, uprostřed rychloměr většího průměru cejchovaný do 120 km/h, vpravo teploměr chladicí kapaliny. „Kaplička“ před spolujezdcem byla otevřenou odkládací skřínkou na menší předměty. Řešení, jež mělo ve výrobě usnadnit přechod z levostranného na pravostranné řízení, se však neužalo. Palivová nádrž byla umístěna vpředu, u dělicí stěny motorového prostoru, takže před tankováním bylo nutné otevřít kapotu. Zaobléné víko zavazadlového prostoru zabíhalo až k zadnímu nárazníku, otvíralo se a zavíralo dvojicí po stranách umístěných otočných klik. Zavazadelník měl dvojité dno, pod nímž bylo ve vodorovné poloze uložené náhradní kolo.

První prototyp s registrační značkou Č-MB 063 nesl vpředu na kapotě nápis Spartak a uprostřed ozdobné lišty masky měl kruhový znak se zkratkou ZAZ, tedy Závody Antonina Zápotockého.



Víko zavazadelníku zabíhalo až k nárazníku



Plně naložený zavazadelník prototypu

Jezdil na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 5,50-15 a podle snímků pořízených v prosinci 1953 měly pneumatiky bílé boky nejen na vnější, ale i na vnitřní straně. Vůz s rozvorem 2400 mm a rozchodem 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu byl dlouhý 4000 mm, široký 1600 mm a vysoký 1420 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 932 kg, užitečnou hmotnost 350 kg a s motorem 995 cm³ o výkonu 31 k (23 kW) dosahoval rychlosti kolem 100 km/h. Při zkouškách jezdil první prototyp se dvěma různými hodnotami stálého převodu v rozvodovce. S „krátkým“ převodem 5,25 zaznamenal rychlosť 95,5 km/h a zrychlení z 0 na 80 km/h zvládl za 26 s, s „delším“ stálým převodem 4,78 dosáhl rychlosť 104 km/h, ke zrychlení z 0 na 80 km/h však potřeboval 30,5 s. V této konfiguraci ale vykazoval nižší spotřebu paliva – 6,6 l na 100 km při průměrné rychlosći 60 km/h a 8,2 l při průměru 80 km/h.

„Jelikož tento prototyp svým vzhledem, prostorností, pohodlím a jízdními vlastnostmi vyhovoval jak nadřízeným orgánům, tak i veřejnosti, bylo postaveno 25 dalších prototypů s karoserií kombinovanou, tj. s dřevěnou kostrou a plechovým obalem (jako první vůz),“ připomněl hlavní konstruktér Ing. František Přibyl v podnikovém týdeníku Ventil v listopadu 1955, když v článku „Vysvětlivky k vývoji vozu Š 440“ rekapituloval genezi nového automobilu.

Zmíněných pětadvacet prototypů, jež v některých továrních dokumentech figuruji pod označením „zkušební série“, vzniklo na jaře 1954 a některé se poprvé představily veřejnosti při prvném oficiálném průvodu v Mladé Boleslavě. Dvacet z nich původně poháněl motor 995 cm³, pět dostalo pod kapotu větší čtyřválec 1089 cm³, jehož výkon díky novému spádovému karburátoru vzrostl na 37 k (27 kW). Během zkoušek se motory obou objemu v některých vozech vyměňovaly pro co



Spartak 990, jeden z pětadvaceti prototypů

nejpřesnější srovnání dynamických vlastností a spotřeby paliva. Podle zprávy z června 1954 dosahoval vůz s motorem 1089 cm³ osazeným spádovým karburátorem nejvyšší rychlosť 107,5 km/h, z 0 na 80 km/h sprintoval za 22,6 s a při průměru 86 km/h spotřeboval 8,15 l benzínu na 100 km.

Jen menší část z pětadvaceti prototypů zůstala ve vývojovém oddělení automobilky, ostatní byly prostřednictvím ministerstva strojírenství přiděleny různým institucím a podnikům. Jedním z důvodů byla zřejmě nutnost lobovat ve prospěch prosazení sériové výroby nového automobilu, o jehož osudu se v Praze rozhodovalo na jaře a v létě 1954. A tak prototypy jezdily mimo jiné ve službách Kanceláře prezidenta republiky, předsednictva vlády, Státního plánovacího úřadu, ministerstev strojírenství, vnitřní, národní obrany, zemědělství i kultury, stejně jako ústředního výboru Komunistické strany Československa a okresního výboru KSČ v Mladé Boleslavě. Zásadní rozhodnutí stranických a vládních představitelů otevírající cestu k sériové výrobě nového automobilu padlo počátkem června. Automobilce je ministr Poláček oficiálně sdělil dopisem z 20. července 1954.

Ještě předtím byl projekt Spartak dán k posouzení prof. Ing. Janu Petránkovi, vedoucímu automobilové katedry strojní fakulty Českého vysokého učení technického (ČVUT) v Praze, a odborníkům z Ústavu pro výzkum motorových vozidel

a Výzkumného ústavu silniční dopravy. Soubor jejich připomínek formulovaných 8. července 1954 na zasedání technické rady ministra strojírenství byl přílohou dalšího oficiálního dopisu s razítkem „Důvěrné“, který 26. července 1954 adresoval podnikovému řediteli automobilky Stanislavu Cisařovi hlavní inženýr 14. správy ministerstva Ing. Karfus.

Během podzimu 1954 byla zpracována dokumentace a zahájena stavba tří nových prototypů označených jako Š 970 „definitivní provedení“. První byl dokončen v prosinci 1954 a další dva ho záhy následovaly. Tyto automobily už měly celokovovou karoserii, byly ručně stavěny ve vývojových dílnách, jež se od dřívějších prototypů lišila především pevnou zadní stěnou a krátkým víkem zavazadlového prostoru. První exemplář v exportním provedení dostal jméno Orlík a v lednu 1955, tedy tři čtvrtě roku před zahájením výroby, se stal lákadlem stánku Škoda na bruselském autosalonu. Měl nově tvarovanou palubní desku s oblou „kapličkou“ osazenou trojicí kruhových přístrojů, uprostřed pod popelníkem nechyběl chromovaný štítek se jménem Orlík.

Vpředu na kapotě byl tentokrát nápis Škoda, mezi malými měsíčkovitými mřížkami masky svisle umístěné označení 1100 prozrazující objem motoru a na šípkách ozdobných lišt na blatnících opět pojmenování Orlík. Uprostřed vodorovné lišty v masce byla stylizovaná zeměkoule s nápisem AZNP. Elegantním detailem



Prototyp Orlík byl dokončen v prosinci 1954

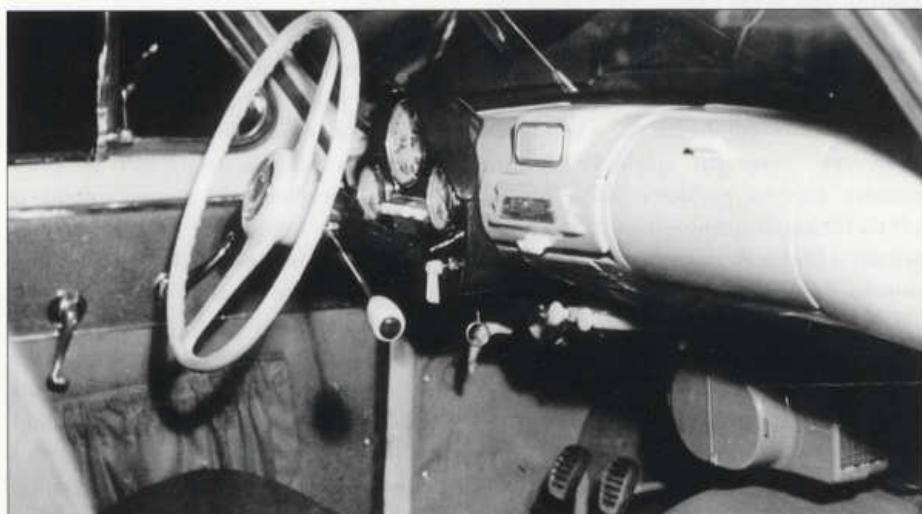


Pohled do interiéru vozu Orlík

byly malé obrysové lampičky připevněné nahoře na středních sloupech karoserie, těsně za dveřmi. Po návratu z Belgie byl Orlík opatřen poznávací značkou ZB 91-11 a předán ke zkouškám do pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV).

Druhý prototyp této skupiny měl stejně jako Orlík výbavu de Luxe, stejně ozdobné prvky na karoserii včetně lampiček na středních sloupech, ale v lištách na předních blatnících nesl jméno Spartak. Podle zkušebního protokolu z konce února 1955 byl tento vůz s poznávací značkou ZB 91-16 vybaven motorem 1089 cm³, jenž dával výkon 41,5 k (30,5 kW) při 4250 ot/min a největší točivý moment 74 Nm při 2500 ot/min. Vůz byl dlouhý 4000 mm, široký 1600 mm a vysoký 1420 mm, zavazadlový prostor v zádi měl objem 0,33 m³. Spartak v tomto provedení vykazoval pohotovostní hmotnost 991 kg, z níž 476 kg připadalo na přední a 515 kg na zadní nápravu. Z celkové hmotnosti 1341 kg pak 554 kg zatěžovalo přední a 787 kg zadní kola. Při zkouškách se dvěma osobami na palubě zaznamenal nejvyšší rychlosť 106 km/h. To nebylo zrovna slavné, a tak autor zprávy připojil dodatek: „S jedním vozem z prvních 25 prototypů, který měl již najeto asi 20 000 km, docili jsme po zabudování motoru definitivní provedení maximální rychlosti 112 km/h.“

Třetí celokovový prototyp Š 970 „definitivní provedení“ měl standardní výbavu a ze všech prototypů se nejvíce podobal budoucímu sériovému automobilu. Měl lakované nárazníky a poklice kol místo chromovaných, motocyklové světlomety a blatníky bez ozdobných lišť. Palubní deska už byla



Jméno Orlík bylo i na štítku na palubní desce



Orlík dostal poznávací značku ZB 91-11



Orlík už měl palivovou nádrž vzadu



Sourozenec vozu Orlík, Špartak 1100 De Luxe

v provedení odsouhlaseném pro sériovou výrobu s „kapličkou“ lehce posunutou nahoru, řadicí páka byla tentokrát na víku převodovky, nikoliv pod volantem. V polovině května 1955 měl tento automobil, opatřený registrační značkou ZB 91-35 najeto přes 27 tisíc kilometrů s průměrnou spotřebou 8,2 l benzínu na 100 km. Stejně jako Spartak s výbavou de Luxe a poznávací značkou ZB 91-16 měl za úkol absolvovat celkem 50 000 km při zkouškách životnosti. V létě 1955 posloužily snímky prototypu ZB 91-35 se standardní výbavou k ilustraci článku „Osobní automobil Škoda 440“, jímž časopis Svět motorů počátkem srpna 1955 představil nový automobil široké veřejnosti.

Koncem února 1955 bylo na společné poradě představitelů AZNP a podniku zahraničního obchodu Motokov přijato rozhodnutí, že se nový vůz nebude



Prototyp vozu Škoda 440 Standard (1955)



Palubní desku zdobila zaoblěná „kaplička“



Standardní verze měla řadicí páku na středním tunelu

jmenovat Spartak, aby nehrozila případná kolize s ochrannou známkou nizozemských motocyklů Sparta, jež byla zaregistrována od roku 1951 na následujících dvacet let. Neprosadilo se dříve použité jméno Orlík ani souběžně navrhované pojmenování Rival a výsledkem bylo označení Škoda 440, jež v souladu s předválečnou tradicí kombinovalo počet válců 4 a přibližný výkon v koních 40. Jméno Spartak se ovšem neztratilo – ještě koncem roku 1955 je sériové vozy Škoda 440 prvních sérií nesly na výrobním štítku spolu s typovým označením Š 970 a lid motoristický je pro automobily tohoto typu používá dodnes. Koncem dubna 1955 byla usnesením vlády stanovena maloobchodní cena budoucího vozu v provedení Standard na 27 450 Kčs.

Událostí léta 1955 byla první celostátní spartakiáda, tělovýchovná a propagandistická slavnost označovaná jako „Přehlídka mládí, radosti a sily“, kterou komunistický režim nahradil někdejší sokolské slety. Probíhala od 23. června do 5. července 1955 na velkém stadionu v Praze na Strahově a mimo jiné ji předcházela spartakiádní loterie, jejíž hlavní cenou byl – Spartak. Slosování se uskutečnilo v polovině května,



Tohle všechno se mělo vejít do kufru vozu Š 440

pět týdnů před zahájením spartakiády, a v rámci mohutné propagandistické kampaně se zpráva o něm objevila i ve filmovém

týdeníku promítaném ve všech kinech tehdejšího Československa. Automobil vyhráli manželé Ježkovi z Prahy a soudruh Ježek se



V roce 1955 se podařilo vyrobit jen tisíc nových vozů



V těchto dnech vydalo nakladatelství Grada Publishing monografii o vozech Škoda Spartak, Octavia a Felicia, kterou napsal Jan Tuček. Knihu vřele doporučujeme všem čtenářům Motor Journalu!

coby příslušník Sboru národní bezpečnosti (SNB), tedy policista, dostavil k převzetí výhry v uniformě s brigadýrkou na hlavě, v doprovodu manželky a synka. Spokojená rodinka před objektivem kamery nasedla do vozu a odjížděla ke šťastným zítřkům... Vůz byl ovšem jen jeden z již zmíněných pětadvaceti prototypů, na opravdu vlastní sériový automobil si Ježkovci museli počkat do podzimu.

V červnu 1955 už mezi prototypy v definitivním provedení, které v té době jezdily ve vývojovém oddělení AZNP, figuroval i exemplář Š 440 s exportní výbavou a pravostranným řízením. Byl to zřejmě tentýž, jenž byl v září téhož roku představen v Brně na Výstavě československého



Říjen 1955 v AZNP; za novými vozy Š 440 ještě stojí sedany Š 1200

strojirenství. Na požadavek podniku zahraničního obchodu Motokov, který brněnskou automobilovou expozici připravoval a žádal pro ni jeden vůz Škoda 440 De Luxe s pravostranným řízením a jeden vůz Škoda 440 Standard s volantem vlevo, odpověděli z Mladé Boleslav 2. srpna 1955 následovně: „Poněvadž výroba vozů Š 440 nemůže být zajištěna z běžné série, jsme nutni vozy pro výstavní účely upravit a vicepráce s úpravou vozů vám účtovat. Také veškeré riziko, spojené s výstavou vozů, jde na váš vrub.“

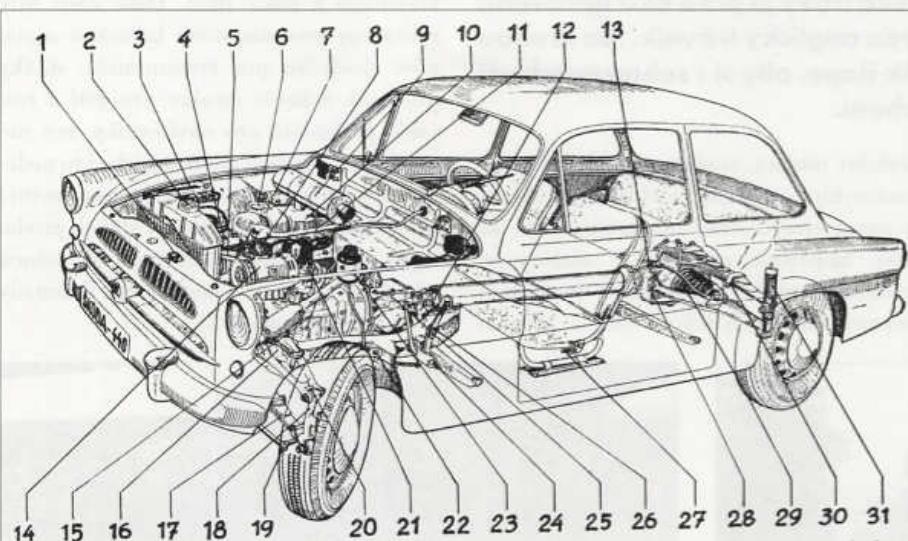
Zahraniční premiéru měla Škoda 440 v definitivní podobě v září 1955 na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem. Motokov si pro tuto příležitost objednal vůz s výbavou De Luxe ve dvoubarevném provedení karoserie v kombinaci světlé a tmavě zelené barvy. Pneumatiky měly bílé boky a ozdobné poklice simulující drátové výplety, které si dal zhotovit německý dovozce Pachtner. Další zahraniční prezentaci nového automobilu Motokov naplánoval až na druhou polovinu října do Londýna, i když se mezitím od 4. října konal neméně významný autosalon v Paříži. „Je záhadou, proč na výstavě nebyl předveden náš nový typ Škoda 440, o který je v cizině tak velký zájem a který vzbuzuje všechnu tu největší pozornost,“ psal tehdy Svět motorů v referátu z Paříže. „Kupodivu nebyl na stánku ani žádný propagativní materiál, takže celek působil velmi chudě a přirozeně nemohl upoutat,“ pokračoval autor článku, vysoký motoristický funkcionář Svazu pro spolupráci s armádou (Svazarm).

Z dobové korespondence mezi Motokovem a AZNP je zřejmé, že rozhodnutí prezentovat vozy Škoda 440 v září a říjnu 1955 na autosalonech ve Frankfurtu a Londýně, ale nikoliv v Paříži, bylo přijato už koncem května 1955 a následně posvěceno příslušnému správci ministerstva strojirenství. Pro londýnskou automobilovou přehlídku byly připraveny dva exempláře Š 440 s výbavou De Luxe, jeden s pravostranným řízením a druhý s levostranným.

Sériová výroba vozů Škoda 440 se začala pomalu rozvíhat v říjnu 1955. Místo plánovaných tří tisíc automobilů se však do konce roku podařilo zhotovit jen tisicovku. Ale o tom až zase někdy jindy.

Text: Jan Tuček

Foto: archiv Škoda Auto



Průhled vozem Škoda 440 s dobovým popisem: 1 - pojistka kapoty; 2 - plnicí hrdlo chladiče; 3 - akumulátor; 4 - komora termostatu; 5 - napínací vzpěra dynama; 6 - plnicí hrdlo pro olej do motoru; 7 - karburátor; 8 - kohout topného zařízení; 9 - čistič vzduchu; 10 - kryt hlavy válci; 11 - přiváděcí vodní trubka k topidlu; 12 - pedál brzdy; 13 - rozvodovka (zadní náprava); 14 - dynamo; 15 - měřítko oleje (v motoru); 16 - přední tlumič pérování; 17 - přední listové pero; 18 - těhlice přední nápravy; 19 - kulový kloub řídící tyče; 20 - příčné závěsné rameno předního kola; 21 - rozdělovač; 22 - hlavní válec brzdy; 23 - vyrovnávací nádržka brzdové kapaliny; 24 - mazací hlavice hřidele pedálu spojky; 25 - prevodovka; 26 - šroub k seřízení pedálu spojky; 27 - šroub k seřízení sklonu opěrala; 28 - držák vidlice zadní polonápravy; 29 - manžeta kloubu; 30 - zadní listové pero; 31 - zadní (teleskopický) tlumič pérování