

# Sanitky

## Popular a Rapid

**Na přelomu třicátých a čtyřicátých let minulého století sehrály nemalou roli sanitky postavené na podvozcích automobilů Škoda Popular a Rapid.**

V roce 1939 začala mladoboleslavská automobilka nabízet kompaktní sanitní vozy určené k přepravě jednoho ležícího pacienta stavěné na podvozcích typu Popular 1100. Měly podvozek se standardním rozvorem 2440 mm, pá-

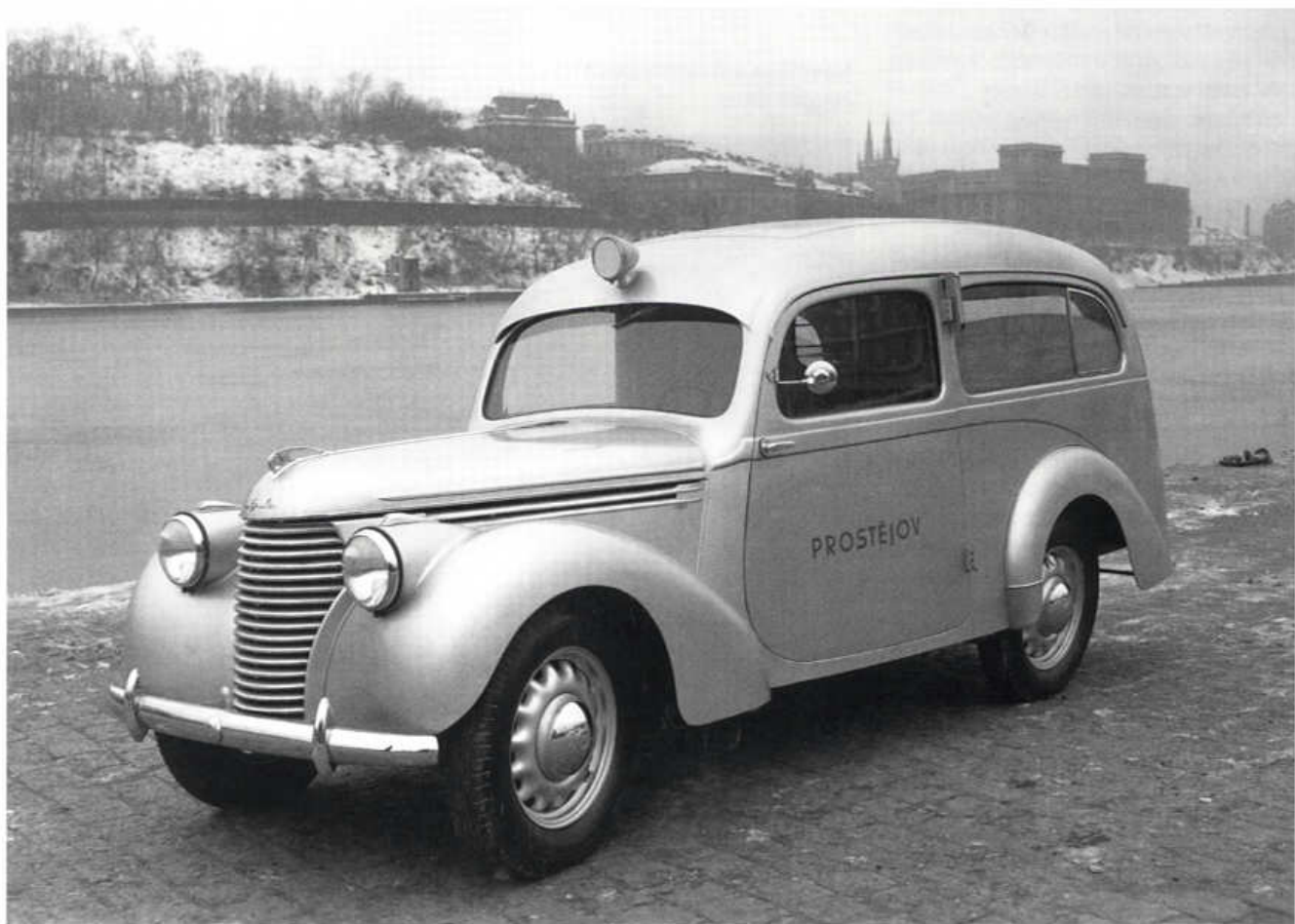
teřový rám s centrální rourou kruhového průřezu a nezávisle zavěšená přední i zadní kola odpružená příčným listovým perem.

Vpředu rozvidlený rám nesl kapalinou chlazený čtyřválcový motor OHV o obje-

mu 1089 cm<sup>3</sup> a výkonu 30 k (22 kW), třístupňová převodovka byla tradičně umístěna vzadu, u rozvodovky. Karoserie podle výkresů dodaných mateřskou automobilkou stavěly firmy Karosa v Praze-Holešovicích a Hartman v Jaroměři.

Sanitky čtyřmetrové délky měly poměrně omezený vnitřní prostor, jehož využití si vynutilo asymetrické uspořádání. Za řidičem, který seděl vlevo, už

Sanitní Popular 1100 zhotovený na podzim 1939 pražskou firmou Karosa





Sanitka čtyřmetrové délky byla určena k přepravě jednoho ležícího pacienta

nezbývalo dost místa pro lehátko pro pacienta. Lehátko pro nemocného nebo raněného bylo tedy umístěno v pravé polovině vozu a přečnivalo dopředu do míst, kde u ostatních karosářských provedení bylo sedadlo spolujezdce.

Zatímco za řidičem byla rovná dělicí stěna s okénkem, po jeho pravé ruce byla zaoblená přepážka kopírující přední část lehátka. Dole pod lehátkem mělo své místo vodorovně uložené náhradní kolo.

Přístup do sanitního prostoru umožňovaly jednokřídlé dveře v zadní stěně, které se otvíraly do strany, směrem doprava. Mezi lehátkem a podběhem levého zadního kola bylo sklopné sedátko pro doprovod. Kromě okénka v zadních dveřích měl prostor pro pacienta také dlouhá boční okna, jejichž zadní část byla výklopná kvůli větrání.

Sanitní Popular 1100 byl dlouhý 4070 mm, široký 1500 mm a vysoký 1650 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 1000 kg a na šestnáctipalcových kolech nesoucích pneumatiky rozměru 5,75 – 16 dokázal flirtovat s rychlostí 100 km/h. Vzhledem ke stavu silnic a v zájmu zdraví pacientů se ovšem cestovní rychlost pohybovala kolem 50 až 70 km/h.

Palivová nádrž na 35 l benzinu umístěná vpředu pod kapotou, u mezistěny za motorem, sanitce umožňovala ujet necelých 400 km bez tankování. Stejně jako osobní vozy tohoto typu měl i sa-

nitní Popular 1100 bubnové brzdy s kapalinovým ovládáním.

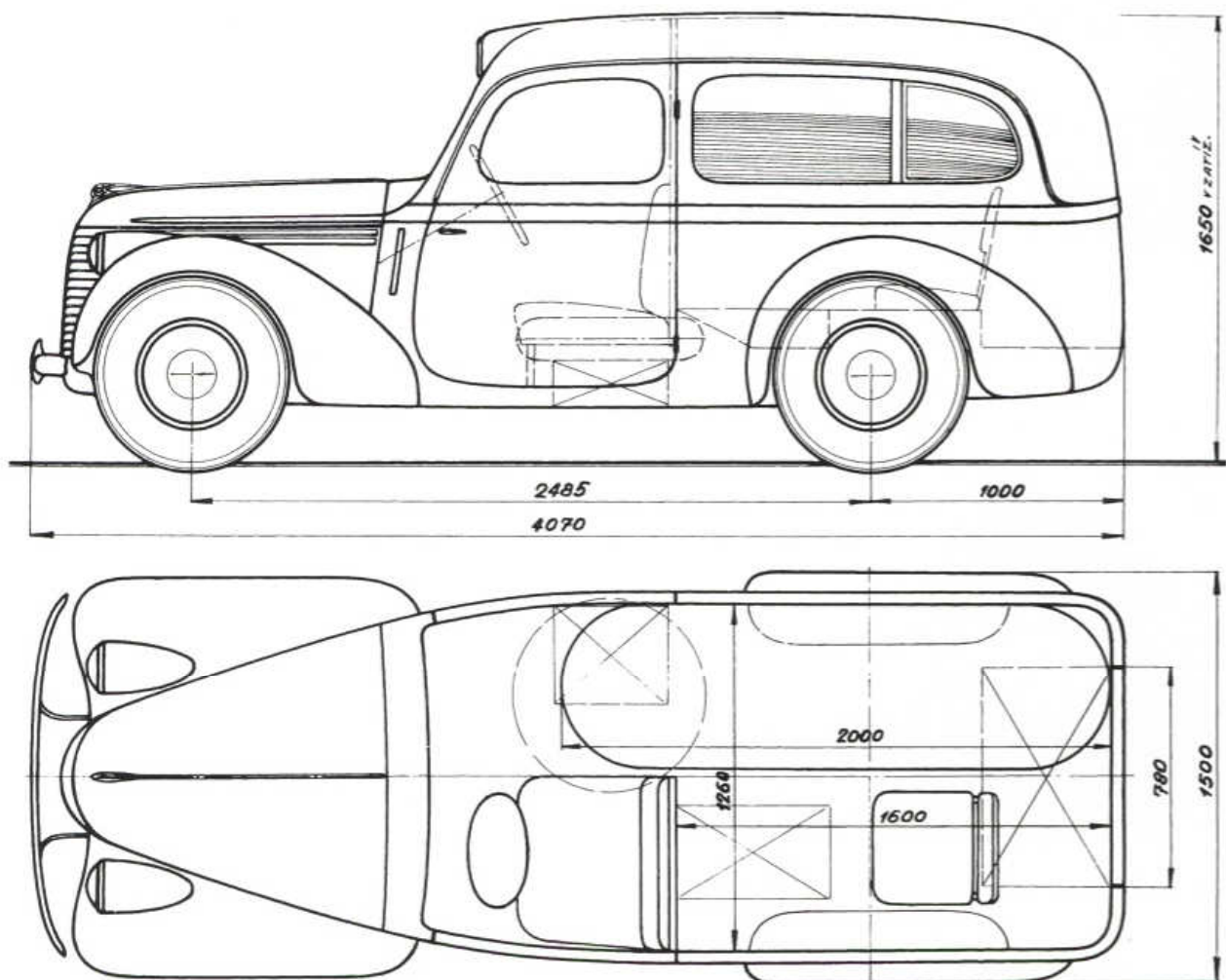
V letech 1939 až 1941 vzniklo několik desítek sanitních vozů Škoda Popular 1100, z nichž část – většinou s karoseriemi od firmy Hartman –

odešla na Slovensko. Sloužily zejména v Bratislavě, ve Skalici, Modrém Kamení, Zlatých Moravcích, Brezně nad Hronem, Kremnici a Michalovcích.

V Protektorátu Čechy a Morava sanitky od léta 1940 převzal Německý

Popular 1100 měl jednokřídlé dveře v zadní stěně zavěšené po pravé straně





Výkres sanitního automobilu Škoda Popular 1101 z počátku října 1941

První malá sanitka Škoda Popular 995 „Liduška“ na snímku z jara 1939



Červený kříž (Deutsches Rotes Kreuz) a na dveře dostaly říšskou orlici.

Od roku 1942 se v omezených počtech vyráběly sanitky modernizovaného typu Popular 1101, jež měly výkon motoru 1089 cm<sup>3</sup> lehce zvýšený na 32 k (23,5 kW) a převodovku přemístěnou dopředu, za motor. Zpočátku byly vybaveny třístupňovou převodovkou, poté čtyřstupňovou. Rozměrově ani vnitřním uspořádáním se prakticky nelišily od dřívějšího typu Popular 1100, jen rozvor náprav měly prodloužený na 2485 mm.

Většinu těchto sanitek zhotovila karosárna Hartman, několik také vysokomýtská firma Sodomka. Část produkce byla opět určena pro Slovensko.

Kuriozitou byla nejmenší tuzemská sanitka, jejíž první exemplář vznikl na jaře roku 1939 u firmy Karosa v Praze-Holešovicích. Jejím základem byl podvozek typu Popular 995 známého pod přezdívkou „Liduška“.

Popular 995 představený koncem roku 1938 jako tehdy nejlevnější československý osobní vůz měl opět páteřový rám a všechna čtyři kola nezávisle zavěšena a odpružena vpředu i vzadu příčným listovým perem. Od svého většího jmenovce se však odlišoval umístěním motoru před přední nápravou a chladiče za motorem. Třístupňová převodovka byla vzadu u rozvodovky, jež se z úsporných důvodů musela obejít bez diferenciálu.

Bubnové brzdy dostaly levnější mechanické ovládání lanky, kapalinou chlazený čtyřválec s rozvodem SV dával z objemu 995 cm<sup>3</sup> výkon 22 k (16 kW). Byl to ve výrobě i provozu osvědčený motor dříve montovaný do vozů Popular. Výsunutí motoru před přední nápravu umožnilo zkrátit rozvor náprav na 2200 mm, celková délka kompaktního čtyřmístného vozu nepřekročila 3800 mm, včetně náhradního kola na zádi.

První sanitka Popular 995 byla postavena na šasi s volantem vpravo. Sanitní karoserie měla zadní převis prodloužený o 200 mm na 1000 mm, střeška byla zvýšena o 120 mm, takže sanitka byla vysoká 1600 mm. Její vnitřní uspořádání odpovídalo většímu sanitnímu vozu Popular 1100, nosítka pro pacienta tedy opět zasahovala až do prostoru vedle řidiče.

Po okupaci německými vojsky byl koncem března 1939 v Protektorátu Čechy a Morava zaveden pravostranný provoz, takže vozy Popular 995 třetí série vyráběné od srpna do listopadu 1939 už měly volant vlevo. Bylo mezi nimi i dvanáct podvozků určených ke stavbě sanitek.

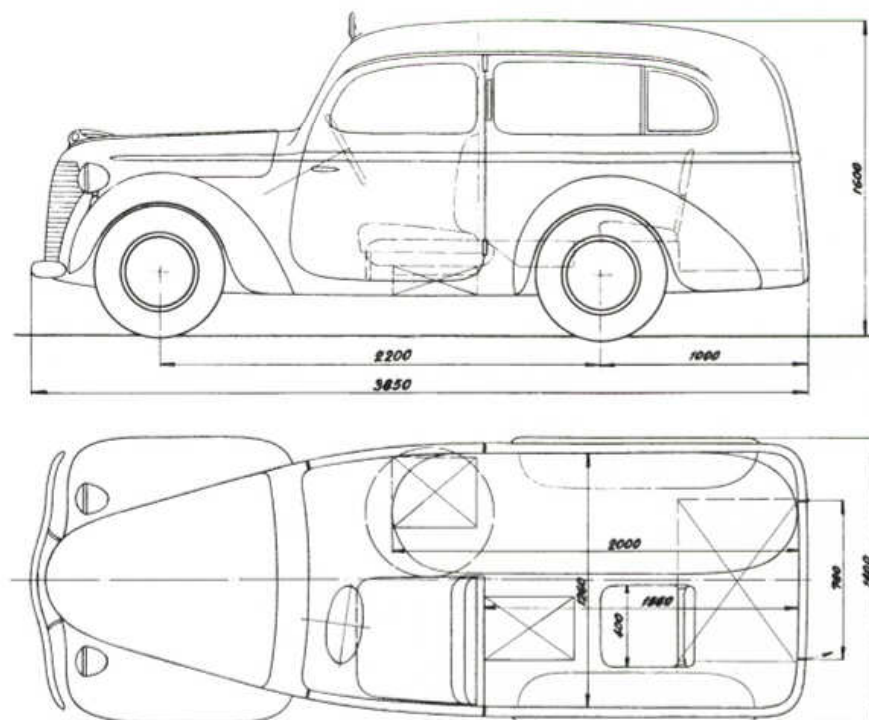
Dispozice střední a zadní části sanitní karoserie tak musela být zrcadlově převrácena. Řidič nyní seděl vlevo, za-

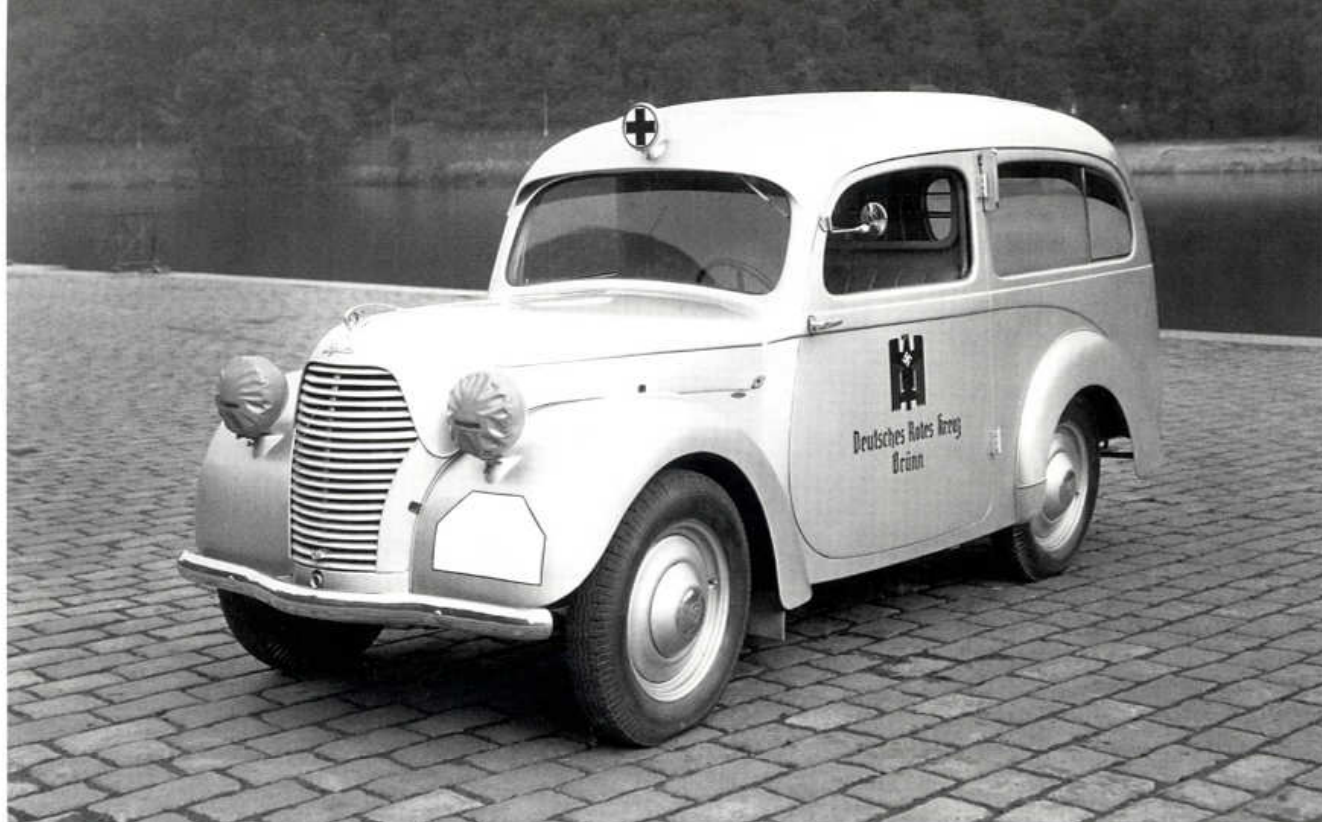


Sanitní „Liduška“ měla rozvor 2,20 m a celkovou délku pouhých 3,85 m  
První exemplář sanitky Popular 995 měl lehátko umístěné na levé straně

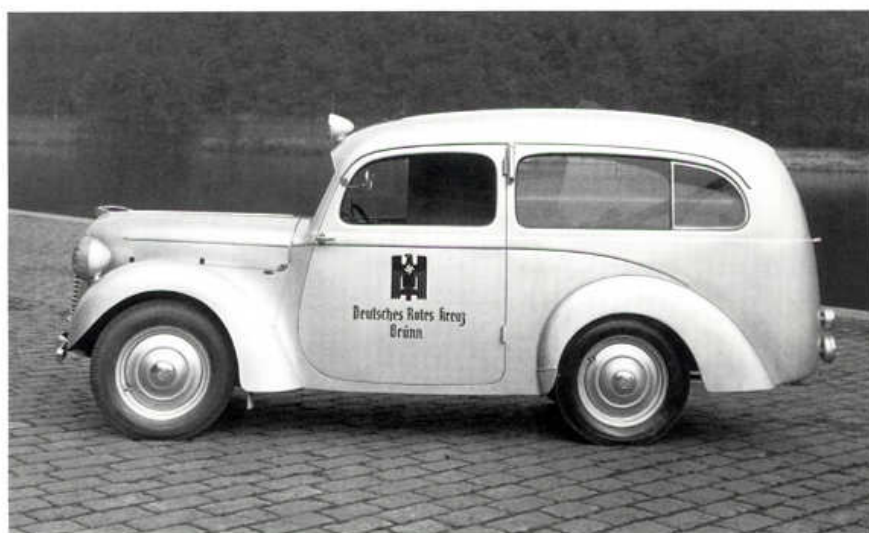


Popular 995 s volantem vlevo a lehátkem vpravo na výkresu z června 1940





Sanitní Popular 995 ročníku 1940 s povinnými clonami na světlometech



S říšskou orlicí: „Liduška“ pro Německý Červený kříž v Brně (1940)

Sanitní Rapid 1500 postavený pražskou firmou Karosa na podzim 1939



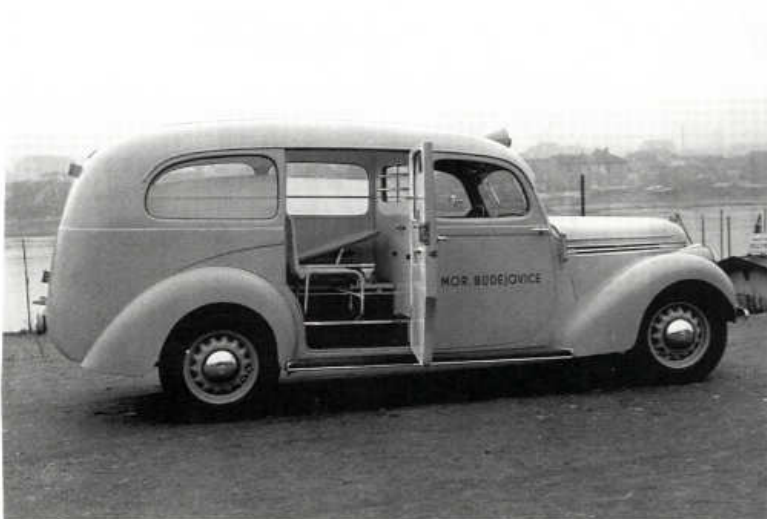
tímco lehátko pro pacienta bylo v pravé polovině vozu. Jednokřídlé dveře v zadní stěně byly nově zavěšeny po pravé straně, náhradní kolo bylo ve vodorovné poloze pod přední částí lehátka. Na levo od lehátka bylo v sanitním prostoru malé skládací sedadlo. Vzhledem k celkové šířce vozu 1400 mm nebylo uvnitř místa nazbyt.

Malých sanitek Popular 995 byly zhotoveny jen dvě desítky, první „sériová“ sloužila od října 1939 v okresní nemocnici v Táboře. Dvě poslední z let 1941 a 1942 už nebyly dílem pražské firmy Karosa, postavily je karosárny Hartman v Jaroměři a Dezort v Plzni. Podle dostupných informací se žádná sanitní „Liduška“ do dnešních dnů nedochovala.

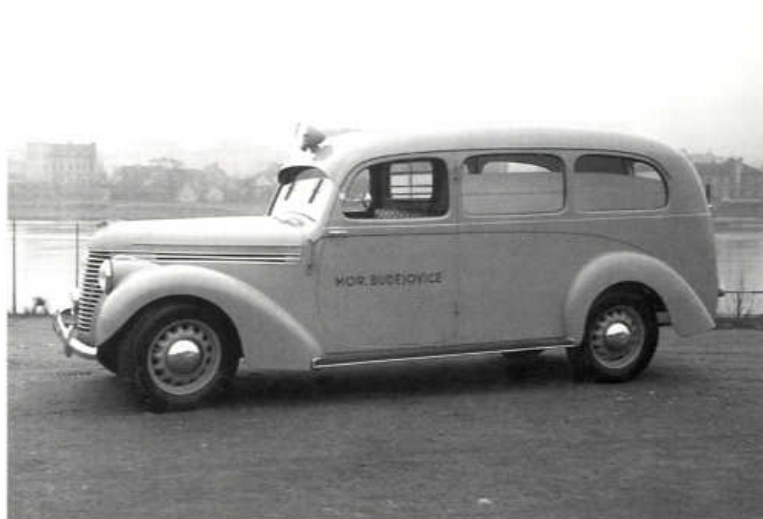
Totéž zřejmě platí i o větších sanitních vozích Škoda Rapid 1500, z nichž první dohotovila firma Karosa počátkem prosince 1939, a poté byl odeslán do Moravských Budějovic. Dalších deset sanitek tohoto typu následovalo v letech 1940 až 1942, většinu z nich postavila karosárna Hartman.

Sanitky Rapid 1500 měly proti osobním vozům téhož typu rozvor náprav prodloužený o 350 mm na 3000 mm, jejich celková délka dosahovala 4700 mm. Poháněl je čtyřválec OHV o objemu 1558 cm<sup>3</sup> a výkonu 42 k (31 kW), třístupňová převodovka byla za motorem. Podvozek s páteřovým rámem a odpružením vpředu i vzadu příčným listovým perem měl bubnové brzdy s kapalino-  
vým ovládním.

Na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 5,75 – 16 dosahovala sanitka o hmotnosti kolem 1300 kg



Na pravém boku měl sanitní Rapid 1500 dvoje dveře, vlevo jen jednu



Sanitní vozy Rapid 1500 měly rozvor náprav prodloužený na tři metry

maximální rychlosti 100 km/h, běžně jezdila tempem 60 až 80 km/h.

Díky prodlouženému rozvoru byl sanitní prostor dostatečně velký, mohl být vybaven jedním nebo dvěma lehátky. Zatímco na levém boku měl sanitní Rapid 1500 jen jednu dveře u řidiče, vpravo byly dvoje boční dveře, oboje zavěšené na středním sloupku karoserie. Jednokřídlé dveře v zadní stěně se otvíraly směrem doprava.

Za neděleným sedadlem pro řidiče a zdravotníka – v tehdejší mluvě „samaritána“ – byla přepážka nahoře opatřená posuvným okénkem. V pravé části sanitního prostoru, za druhými bočními dveřmi, bylo sklápěcí sedadlo pro doprovod, z něhož se dalo vytvořit provizorní lehátko.

Podle záznamů v archivu společnosti Škoda Auto byly sanitní vozy Rapid 1500 v letech 1940 až 1942 expedovány do Frýdku, Plzně, Tábora, Brna, Mostu, Vidnavy, Valašského Meziříčí, Blatné, Nového Města na Moravě a také do slovenského Kežmaroku. Vzhledem k pohnutým událostem té doby o dalších osudech většiny z nich nic nevíme.

O to zajímavější je snímek sanitky Rapid 1500, kterou na přelomu let 1940 a 1941 postavila firma Karosa v Praze-Holešovicích. V polovině ledna 1941 ji převzal opavský zástupce značky Škoda a následně sloužila v barvách Německého Červeného kříže v sudetské Vidnavě (Weidenau). Bůhví, kde a jak skončila.



Sanitní prostor vozu Rapid 1500 – zadní dveře byly zavěšené vpravo

Tenhle Rapid 1500 sloužil od roku 1941 ve Vidnavě (Weidenau)



Text: Jan Tuček  
Foto: archiv Škoda Auto  
a archiv autora