

Sanitky Škoda 1202

Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let u nás jezdily tisíce klasických sanitek Škoda 1202 zhotovených ve Vrchlabí.



Sanitní Škoda 1202 ročníku 1968 v barvách pražské záchranky

Původní plány technického rozvoje automobilky Škoda s tímto typem vozu vůbec nepočítaly. V polovině padesátých let byl zahájen vývoj lehkých užitkových automobilů Škoda se samonosnou trambusovou karosérií, které měly převzít štafetu typu Š 1201, včetně

jeho sanitní verze. Jak bylo tehdy zvykem, příkazy přicházející z nadřízených míst se často měnily a komplikovaly život těm, kdo byli pověřeni jejich realizací.

Už v roce 1958 byly vývojové práce na projektu s označením Škoda 1200

Trambus přerušeny a bylo rozhodnuto narychlo modernizovat klasicky stavěný a už poněkud obstarožní vůz Š 1201 s páteřovým rámem. V roce 1959 postupně vyjely do zkušebního provozu tři prototypy modernizovaného automobilu s označením Škoda 1202, po proskleném kombi STW, tedy Station Wagon alias „stejšn“, a dodávce s plechovými boky následovala na podzim také sanitka.

Prototyp sanitního vozu se od pozdějšího sériového provedení odlišoval řadou detailů, např. mřížkou masky, předními směrovými a obrysovými světly ve dvoubarevné kombinaci, trojicí vodorovných štěrbin pro přívod vzduchu k topení sanitního prostoru na levém boku za dveřmi a provizorním znakem červeného kříže na střeše. V definitivním provedení byl prosvětlený znak červeného kříže umístěn v kapkovité nástavbě.

Sériová výroba „dvanáctsetdvojky“ se začala ve Vrchlabí rozbíhat poměrně brzy, na podzim 1961. Připomeňme, že podvozky tam přicházely z mateřského závodu AZNP v Mladé Boleslavi, ve Vrchlabí se vyráběly kompletní karoserie a probíhala tam finální montáž vozů.

Zatímco dřívější sanitky Škoda 1200 a Škoda 1201 měly specificky tvarovanou prodlouženou záď karoserie se zadní stěnou, jež se sklápěla dolů do vodorovné polohy, sanitní „dvanáctsetdvojka“ se kvůli snížení výrobních nákladů musela vejít do stejného formátu, jako ostatní karosářská provedení nového typu. Měla tedy kratší zadní převis a metr široké dveře v zádi, jež se vyklápěly směrem vzhůru. V otevřené poloze



Sanitní Škoda 1202 před dětským oddělením nemocnice v Mladé Boleslavi (1961)

je držely dvě mechanické vzpěry se samočinnými západkami.

Modernizovaná karoserie se vyznačovala výrazněji profilovanými boky a blatníky, pohlednější předí se širokou maskou a větší prosklenou plochou. Čelní okno bylo nedělené, v zadních rozích karoserie přibyla přidavná zaoblená okénka. Zád ozdobil svisle orientované skupinové svítily, přičemž sanitka byla od počátku standardně vybavena v nich vestavěným světlometem pro jízdu vzad.

Od svých předchůdců převzala sanitní Škoda 1202 asymetrické uspořádání karoserie, na levém boku měla jen jedny dveře u řidiče, zatímco vpravo byly i druhé boční dveře otvírající přístup do sanitního prostoru. V něm bylo vlevo umístěné 1,82 m dlouhé lehátko pro pacienta a napravo od něj sedátko a nouzové sedátko pro doprovod.

Na úrovni pojezdu lehátka byl sanitní prostor dlouhý 2,08 m, jeho větrání usnadňovala posuvná okna ve druhých bočních dveřích vpravo a v levém boku proti těmto dveřím. Prostor pro pacienta měl své vlastní topné těleso. Vzadu pod podlahou sanitního prostoru bylo vodorovně uložené náhradní kolo přístupné nahoru vyklápěcím obdélníkovým víkem v zadní stěně, mezi nárazníkem a prahem zadních dveří.

Základ „dvanáctsetdvójky“ tvořil stejně jako u Š 1201 páteřový rám s centrální nosnou rourou, vpředu rozvidlený pro uchycení poháněcího ústrojí. Tvořil je vodou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1221 cm³ a výkonu 46 k (34 kW) spojený se čtyřstupňovou převo-

vozkou ovládanou řadicí pákou na sloupku řízení.

Od ostatních verzí se motor sanitky odlišoval trojcestným kohoutem umístěným vzadu na víku hlavy válců, jenž propojoval okruhy teplovodního topení. Těleso vytápěcí prostor řidiče a spo-

lujzdce bylo umístěno v motorovém prostoru, na jeho zadní stěně.

Škoda 1202 už na rozdíl od dřívějších typů neměla na tomto místě palivovou nádrž. Tu konstruktéři přesunuli na bezpečnější místo za podběh pravého zadního kola, přičemž její objem

Prototyp z roku 1959 se specifickou maskou a kombinací blikačů a obrysových světel





Na pravém boku měla sanitní Škoda 1202 dvoje dveře, na levém jen jednu u řidiče

lehce zvýšili na 38 l. Nalévací hrdlo nádrže bylo pod odklápěcím krytem nahoře na pravém zadním blatníku.

Karoserie „dvanáctsetdvojky“ byla na rámu uložena na osmi pružných pry-

žových lůžkách a připevněna izolovanými šrouby.

Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na horních příčných ramenech odpružených spodním příč-

ným listovým perem, zadní na výkvných polonápravách doplněných horním příčným listovým perem. Vůz měl řízení se šroubem a maticí, jež mezi krajními polohami vyžadovalo 3,5 otáč-



◀ Pohled do sanitního prostoru vozu připraveného v roce 1961 pro brněnský veletrh

◀▼ V pravé části prostoru pro pacienta měl své místo kufr se zdravotnickou výbavou

▼ Náhradní kolo bylo uloženo vodorovně vzadu pod podlahou prostoru pro pacienta





Na levém boku měl prototyp otvory pro přívod vzduchu k topení sanitního prostoru

ky volantu, a bubnové brzdy na všech čtyřech kolech.

Počátkem roku 1963 dostala sanitka jako jediný člen řady Š 1202 zdokonalené odpružení zadních kol s příčným listovým perem menší tuhosti a pákovým mechanismem s dvojicí téměř vodorovných tažných vinutých pružin. Tato kombinace označovaná výrobcem jako „progresivní pérování“ o poznání zlepšila jízdní vlastnosti sanitního vozu, omezila jeho naklánění v rychle projížděných zatáčkách a zvýšila komfort posádky i pacienta.

Stejně jako ostatní „dvanáctsetdvojký“ zaznamenala i sanitka modelového roku 1963 několik kosmetických změn, z předního nárazníku zmizely svislé členy, maska měla jen vodorovné lišty mřížky a místo dřívějšího nápisu z plastových písmen byl nyní vpředu na kapotě menší chromovaný nápis Škoda podtržený lištou.

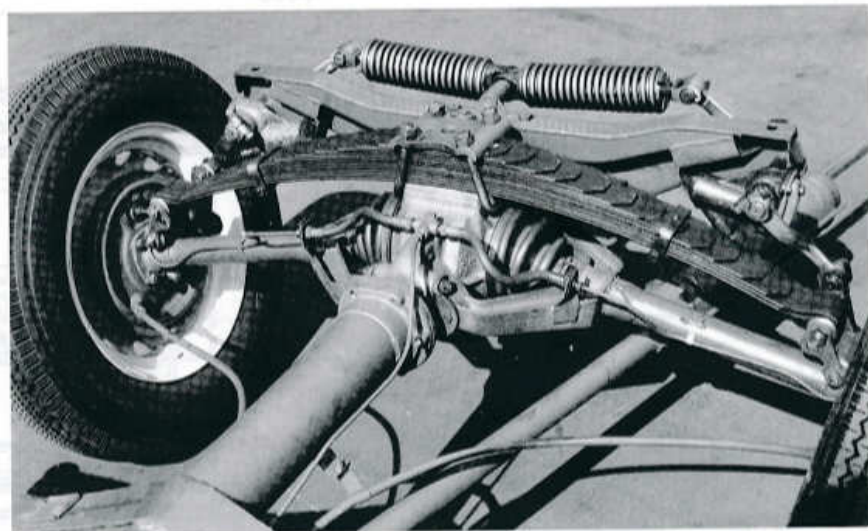
O rok později zmizela ze zadních dveří chromovaná svítlna osvětlení poznávací značky, nahradily ji dvě malé svítlny skryté za nárazníkem. Vozy modelového roku 1965 dostaly v souladu s evropskými normami přední blinkače oranžové barvy a bylo upraveno i zapojení zadních skupinových světilen.

Sanitní Škoda 1202 měla rozvor náprav 2,68 m, rozchod kol 1,25 m vpředu a 1,32 m vzadu, byla dlouhá 4,48 m, široká 1,70 m a vysoká 1,58 m. Vykazovala pohotovostní hmotnost 1160 kg, její užitečná hmotnost měla hodnotu 370 kg. Na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 6,00 – 16 sanitka dosahovala největší rychlosti kolem 100 km/h a spotřebovala 9 až 11 l benzínu na 100 km.



Typickým prvkem „dvanáctsetdvojký“ byla oblá okénka v zadních rozích karoserie

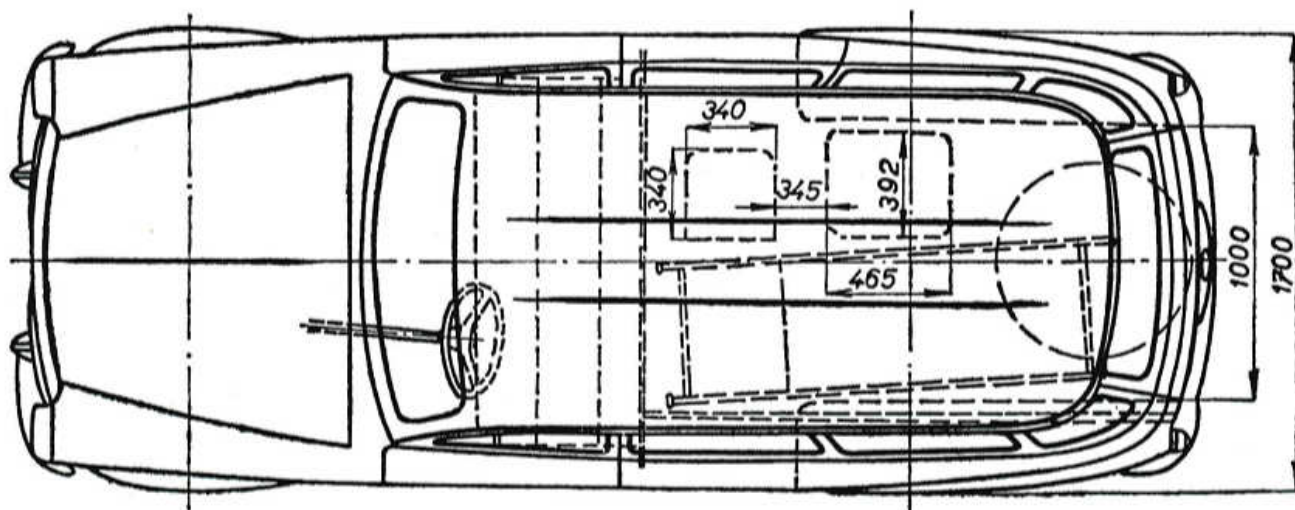
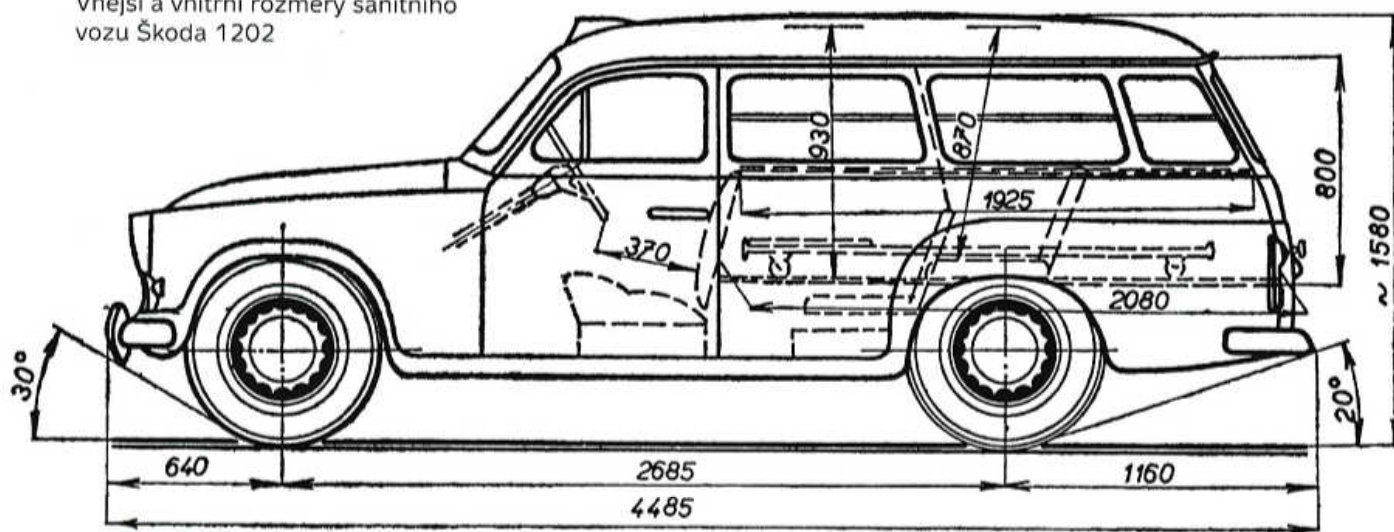
V roce 1963 sanitka dostala zadní nápravu doplněnou dvojicí vinutých pružin





Jízda na Slovensko: brněnská sanitní „dvanáctsetdvojka“ ve Vysokých Tatrách

Vnější a vnitřní rozměry sanitního vozu Škoda 1202



DK 329



Zimní romance: sanitní Škoda 1202 při výjezdu na Suchý vrch v Orlických horách

Produkce sanitek Škoda 1202 kulminovala v roce 1966, kdy se vyhoupla nad 3,5 tisíce kusů, ve dvou následujících letech se pohybovala kolem tří tisíc vozů. V roce 1969 už výroba sanitní „dvanáctsetdvojky“ došla, štafetu ve Vrchlabí přebírala trambusová Škoda 1203. Pět posledních sanitek Š 1202 opustilo výrobní závod až počátkem roku 1970. Celkem jich vzniklo 12 tisíc a mnohé aktivně sloužily do poloviny osmdesátých let.

Mezi milovníky historických sanitek jsou dnes vozy Škoda 1202 vysoce ceněny. Na srazích veteránů a dalších akcích se pravidelně objevují jen dvě: „dvanáctsetdvojka“ ročníku 1966, kterou pečlivě opatruje Michal Höfler z Ústí nad Labem, a o dva roky mladší exemplář, který zrenovoval pražský sběratel Petr Vojtíšek. Třetí sanitní Škodu 1202 chystá k výjezdu Václav Rivec z Ostravy, nejméně dvě další sanitky tohoto typu by se měly v dohledné době dočkat resuscitace v Hradci Králové a okolí.



„Dvanáctsetdvojku“ zachránil a zrenovoval pražský sběratel Petr Vojtíšek



Text: Jan Tuček
Foto: autor a archiv Škoda Auto