

ŠKODA

1

ŠKODA 1200 SEDAN

1952

Zahraničí táhne



ŠKODA

1

Zahraníční táhne **3**

Škoda 1200 sedan **6**

Technické údaje **9**

Kalendárium 1952 **10**



© 2021 De Agostini Publishing S.p.A.

Vydavatel: De Agostini Publishing S.p.A.
Via Giovanni da Verrazano 15,
28100 Novara, Itálie

Generální ředitel: Nicola Drago

Redakce: Petra Zavřelová, Marta Lenartowicz, Jaroslaw Stawiej

Autorka textu: Jana Nováková

Jazyková korektura: Petra Zavřelová

Odborná konzultace: Filip Grüner

Fotografie a ilustrace: 3: Wikimedia Commons/RomanM82/CC BY-SA 3.0; 4: Wikimedia Commons/David van Mill/CC BY-SA 4.0; 5: Wikimedia Commons/Jiří Sedláček/CC BY-SA 4.0; 8: Wikimedia Commons/SchiDD/CC BY-SA 4.0 (h), MgA. František Dvořák (d); 10: PAP/ČTK (a), PAP/ČTK/Luboš Pavlíček (b), Nationaal Archief/Noske, J.D./Anefo/CC0 (c), Wikimedia Commons/Cecil Beaton/Public Domain (d); 11: Wikimedia Commons/Enfo/CC BY-SA 3.0 (a), Wikimedia Commons/Public Domain (b), Wikimedia Commons/Spo-Spo/CC BY 3.0 (c), Wikimedia Commons/Hans Weingartz, Leonce49/CC BY-SA 2.0 DE (d), Wikimedia Commons/N T Stobbs/CC BY-SA 4.0 (e).

Marketing: Marta Jamiolkowska

Produkce: Beata Wronka

Distribuce: Beata Stawiej

Digitální projekty: Joanna Kędra

Grafické zpracování: TOTEM

Tisk: Grafdruckpol

Objednejte si kolekci!

www.deagostini.cz

ISBN 978-88-9283-005-9 (celek)

ISBN 978-88-9283-006-6 (č. 1)

Distribuce v ČR:

MediaPrint & Kapa Pressegross, spol. s r. o.,
Náchodská 2396/21, 193 00 Praha 9

Kopírování a využívání celku nebo jakékoli části kompletu bez souhlasu vydavatele je zakázáno.

Všechna práva vyhrazena. Vydavatel upozorňuje prodejce, že prodej nových i archivních výtisků za jinou, než maloobchodní cenu stanovenou vydavatelem, je zakázán a vede ke vzniku trestní odpovědnosti.

Vydavatel si vyhrazuje právo provádět změny v obsahu, pořadí a počtu prvků kolekce.

Plánovaný rozsah kolekce je 60 čísel.

Upozornění! Výrobek není určen pro děti mladší 14 let. Fotografie modelů kolekce jsou ilustrativní – modely přiložené k časopisu se mohou lišit barvou a detaily.

Měřítko modelů je 1 : 43.

Cena 1. čísla je zaváděcí: 69 Kč.

Cena 2. čísla je zaváděcí: 179 Kč.

Cena 3. čísla a dalších čísel: 299 Kč.

Děkujeme panu Františku Dvořákovvi staršímu, Franky Dvořákovvi mladšímu a Janu Dvořákovvi, že se ochotně podělili o svůj příběh, jenž byl mj. také profesionálně zachycen na kameru Danielem Peprníkem.

Zahraníční táhne

Vyrobené vozy Škoda 1200 měly namířeno převážně za hranice státu. Pokud budeme přesnější, většina směřovala do zemí za „železnou oponou“. Důvod byl jasný – silný export automobilů přinášel Československu nezanedbatelný finanční zisk. Běžný občan si vůz sice mohl teoreticky pořídit, ale reálně byl domácí prodej takřka neexistující. Posuďte sami – v roce 1953 bylo do osobního vlastnictví u nás prodáno pouhých 74 vozů!



O značné oblíbenosti Škody 1200 svědčí i její častá účast na různých srazích automobilových veteránů. Zde odvážně v akci na brněnském náměstí Svobody v roce 2014.

V létě roku 1952 byl vyroben úplně první sériový vůz Škoda 1200 sedan a na podzim už byl na cestě do svého nového domova v Maďarsku. Jak příznačné a určující! Během let své výroby se Škoda 1200 dostala do zemí celého světa, mezi ty zajímavé patří bezpochyby Barma, Egypt, Honduras, Indonésie, Island, Ko-

lumbie, Malawi, Peru, Srí Lanka, Thajsko či Uruguay.

Z těch geograficky bližších trhů zmiňme britský, kde v roce 1953 vyšla v místním odborném časopise *The Motor* zajímavá recenze. Redaktor zmíněného periodika se na celých dvou stranách pouští do popisu a hodnocení nového vozu, se kterým se důvěrně obeznámil při svém pobytu v Belgii.

Mezi nedostatky uvádí hlučné stěrače vozu, hlučnější řazení a fakt, že druhému převodovému stupni chybí synchronizace. Co vyzdvihuje, jsou naopak jízdní vlastnosti Škody 1200 po špatných komunikacích i za vysoké rychlosti. Kromě toho nešetří chválou na pohodlí, které zaručují sedačky a vnitřní uspořádání vozu, neopomene také zmínit šikovné umístění rezervy, která neukrajuje

objem zadnímu zavazadlovému prostoru. Článek je zakončen slibnou předpovědí, že Škoda 1200 by se mohla stát silným konkurentem britských značek na světovém poli.

Dalším západoevropským trhem, jenž si Škodu 1200 oblíbil, byl trh belgický. I přesto, že tento vůz nepatřil k nejlevnějším, prodával se velmi dobře. A to hovoříme pouze o osobních automobilech.

Pokud bychom se zaměřili na užitkové verze, zajímavá je ta sanitní. Také ona byla osvědčeným vývozním artiklem. A například v roce 1953 se škodovácké sanitní vozy prodané Červenému kříži do Rakouska účastnily humanitární akce v Nizozemsku, které bylo tehdy těžce zasaženo povodněmi.

V roce 1953 byl v prvním čísle československého časopisu *Svět motorů* uveřejněn článek, který široké veřejnosti představil sanitní vůz

Škoda 1200. V porovnání s karoserií osobního auta byla tato karoserie podstatně zvětšená. Vůz byl nyní prostornější a pohodlnější, a to jak v části vyhrazené řidiči a spolujezdci, tak v části, kde byli převáženi nemocní. Zde byla

sklápěcími zadními dveřmi a doprovod do části pro nemocné vstupoval zvlášť k tomu určenými bočními dveřmi.

Článek dále konstatoval, že ve voze je k dispozici veškeré zdravotnické zařízení

Škoda 1200 sedan se kromě oku lahodícímu designu zapsala do paměti svých majitelů jako spolehlivý, pohodlný a na údržbu nenáročný vůz.

nad sebou umístěna dvě lehátka, a ještě zbyl prostor pro sedadlo, které se v případě potřeby mohlo rozložit a přeměnit se tak ve třetí lůžko, čímž se navýšila kapacita převážených pacientů. Nosítka se do sanitky vsunovala

a příslušenství, je tam též dobré osvětlení i větrání. V přední části vozu, u řidiče, bylo naistalováno topení s ventilátorem, rozmrazování čelního skla a sklápěcí sluneční clony. Přístrojová deska byla přehledná a dobře



Elegantní přístrojová deska Škody 1200, zde model z roku 1954.

osvětlená, řadicí páka byla pod volantem. A zde superlativy nekončily... Jízda byla podle autora recenze pohodlná, motor předl tiše, vůz se výborně ovládal, byl dobře pohyblivý a brzdy sloužily skvěle. Automobil se osvědčil v náročném městském provozu.

Závěr článku nový sanitní vůz Škoda 1200 vyhodnotil jako přínos československému zdravotnictví. Záchranne stanice dostávaly do užívání rychlý, pohodlný, spolehlivý a bezpečný nástroj první pomoci. Tolik dobový tisk.

My jen dodáme, že pro tuto karoserii byly typické zadní dveře, které se sklápěly a měly dělené okénko. Dveře se otevíraly pomocí svislé kliky, která byla zapuštěna ve středním sloupku zadního okna. Jak již bylo uvedeno, vůz měl prostor vyhrazený pro dvě lehátka a zajímavé bylo, jakým způsobem se zasouvala dovnitř. Jako první šlo zadními dveřmi horní lůžko. Když se pomocí pákového mechanismu sklopené dveře zvedly do svislé polohy, lehátko vyjelo do horní pozice a tam se automaticky zajistilo. Následně se po sklopení dveří pod něj zasunulo druhé, spodní lehátko.

V roce 1954 se do sanitních vozů Škoda 1200 začaly montovat první radiostanice, které tak umožňovaly posádce sanitky být v kontaktu s dispečerem záchranne služby.

Produkce sanitního vozu Škoda 1200 probíhala v letech 1952 až 1955 pouze v závodě v Kvasinách u Rychnova nad Kněžnou a celkem se zde vyrobilo 1935 těchto vozidel.

Kluci Dvořákoví z Olomouce

Abychom však nezůstali pouze v zahraničí či u jedné z užitkových verzí Škody 1200, podívejme se na příběh, který popisuje osud jednoho osobního vozu Škoda 1200 sedan a který se odehrává nejprve v Československu, posléze v České republice.



Škoda 1200 nesměla samozřejmě chybět ani na pražských automobilových slavnostech Legendy 2018.

radiopřijímač značky Tesla, který byl zabudovaný v přístrojové desce a v provozu byl efektně podsvícený. Dále sem patří popelník navíc, který byl umístěn na zadním sedadle, zatímco v exteriéru to byly elegantně působící zapuštěné kliky a bezprahové dveře.

Pan František si svůj sedan původně pořídil na běžné, nezátěžové ježdění – do práce, na nákupy, pochůzky apod. V roce 1992

zavezlo svou posádku v pořádku, ovšem zpět z porodnice do Olomouce již nedojelo. Pan Dvořák investoval do generální opravy motoru, posléze auto odvezl do garáže do jedné vesničky u Olomouce a na dvacet let na svůj vůz zapomněl.

Po oněch dvaceti letech se ke slovu dostala nová generace v podobě pana Františka mladšího, který cítil, že má vůči bývalému

Škoda 1200 se vyráběla především jako sedan, ale kromě toho se dočkala také několika užitkových verzí. Za zmínku kromě kombi a dodávky rozhodně stojí sanitka a pohřební vůz.

Pan František starší si koupil Škodu 1200 vyrobenou v roce 1954, protože – jak sám říká – to byl poslední „kulatý“ vůz československé produkce a jednoduše ho musel mít. A neměl jen tak ledajaký sedan, nýbrž přímo sedan v provedení De luxe. Tato řada majitelů zajišťovala luxus jistých nadstandardních vychytávek. V interiéru stojí za to zmínit

ale podnikli s tehdejší přítelkyní svým téměř čtyřicetiletým autem poměrně delší výpravu po zemích bývalého Západního bloku. Cesta je zavedla do Vídně, přes Salzburg až do Mnichova, odtud přes Prahu zpět do Olomouce. Vůz zvládl zátěž na jedničku. O rok později bylo nutno odvézt nyní již těhotnou manželku do porodnice do Šternberka. Tam auto

rodinnému autu nesplacený dluh. Vždyť jejich sedan odevzdal své poslední špetky sil k tomu, aby přišel na svět on. Nyní bylo načase se odvděčit.

Po svých dvacátých narozeninách začal svého otce přemlouvat k opětovnému zprovoznění škodovky. Když František starší nakonec souhlasil a vůz společnými silami vytáhli

ŠKODA 1200 (1952)

Nová dvanáctistovka z Mladé Boleslavi měla silnou a odolnou čtyřdveřovou pontonovou karoserii typu sedan, kterou navrhl konstruktér Josef Velebný se svým týmem.

Přístrojová deska

Úplně vlevo se nacházela kontrolka paliva, následoval rychloměr s počítadlem kilometrů a teploměr chladicí kapaliny. Uprostřed desky byla výrazná mřížka reproduktoru a napravo pak uzavíratelná schránka.



Skla

Pro lepší aerodynamiku bylo čelní sklo dvoudílné a lomené. Zadní sklo bylo panoramatické.



Kola

Původně měla verze sedan na kolech plechové disky a šestnáctipalcové pneumatiky. Při první modernizaci, ke které došlo v květnu roku 1954, získala Škoda 1200 sedan kola menší, patnáctipalcová.



Podvozek

Škoda 1200 si zachovala klasickou koncepci podvozku, tedy motor vpředu a pohon zadních kol. Zůstala i centrální páteřová trubka s kardanovou hřídelí, dělenou lichoběžníkovou přední nápravou a dělenou zadní nápravou. Odpružení příčnými listovými pery bylo též zachováno. Nové bylo centrální mazání celého podvozku.

Sedadla

Škoda 1200 verze sedan byla oficiálně pětimístná, dva pasažéři vpředu, tři vzadu. Ovšem díky tomu, že řadicí páka byla umístěna pod volantem a přední sedadla byla ve formě jednodílné lavice, bylo možné navýšit kapacitu pasažérů na šest, tedy tři vpředu, tři vzadu.



Zavazadlový prostor

Byl umístěn vzadu a oddělen opěradlem zadního sedadla, které bylo možné pro lepší přístup úplně odejmout. Pod zavazadlovým prostorem bylo vyhrazeno místo pro náhradní kolo.



Karoserie

Čtyřdveřový model 1200 měl jako úplně první ze škodovek celokovovou karoserii. Zajímavé byly i prototypy. První byl sedan, druhý měl otevřenou dvoudveřovou karoserii, třetí byl sedan s pravostranným řízením, následovala dodávka a terénní vůz, nakonec pak sanitní vůz.

Okna

Přední okna měla rovná skla, která byla oddělena středovou příčkou. Zadní okna byla menší a zaoblená. Okna všech dveří měla kromě běžných stahovacích oken ještě malá výklopná trojúhelníková okénka, aby bylo zajištěno lepší větrání.



Tento záběr na Team Škoda Classic, který se účastnil německé klasické rallye Sachsen Classic, je z roku 2017. V loňském roce se jel již její sedmnáctý ročník!

z garáže, v motorovém prostoru našli malé překvapení – mumifikovanou myšku. Naprosto překvapivě po dolití vody, vyčištění svíček a naolejování válců se sedan rozjel a zcela hladce dojel až do Olomouce! Brzy se však ukázalo, že k jeho plnému zprovoznění bude

potřeba víc, než jen povrchová kosmetika, a po následující tři roky probíhaly opravné a restaurátorské práce.

Pozornost svých majitelů vyžadoval re-zavěšující podvozek i karoserie, která ve finále dostala nový nátěr. Celý interiér, který byl

rozežrán od molích škůdců, bylo nutno ošetřit, sedačky znovu očalounit novým materiálem, který byl dobově vhodný. Motor bylo potřeba celý znovu seřídít, oprav doznal také brzdový systém. Ve výčtu oprav bychom mohli ještě hodnou chvíli pokračovat. Stěžejní ovšem je, že všechny práce probíhaly svépomocí a s přímo nábožným důrazem na zachování původu a autentičnosti – vše je samozřejmě doložitelné.

Oba Františkové se shodli na tom, že nechtějí, aby jejich vůz po dokončení oprav vypadal, jako kdyby vyjel čerstvě z Mototechny. Proto se rozhodli, že zachovají patinu či tzv. zub času, díky němuž auto naopak získalo na historické hodnotě.

A co bude dál, když je nyní konečně po třiletém intenzivním úsilí sedan plně funkční? Přece budoucnost hodná skvělého veterána!

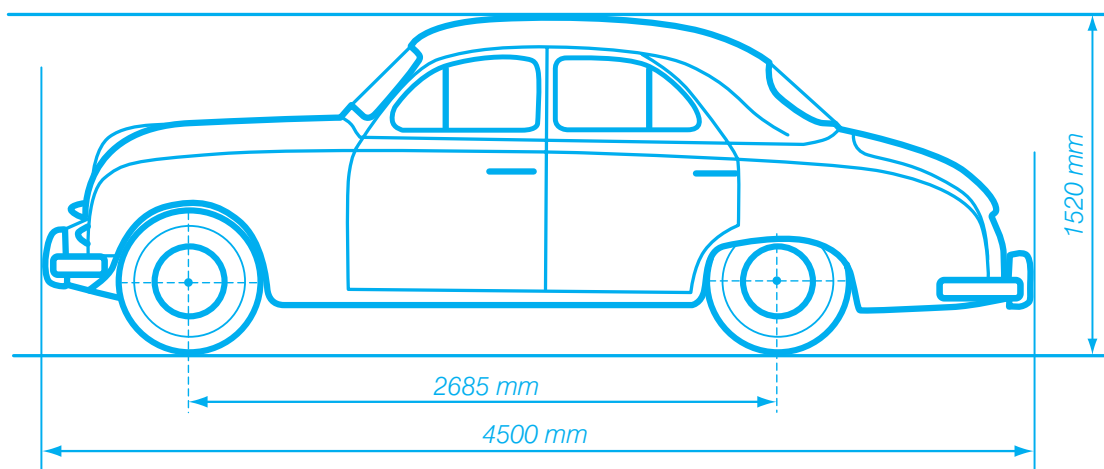
Jak z výše popsaného příběhu vyplývá, renovace historického vozu není jen taková nevinná kratochvíle. Předpokladem bývá emoční zaangażovanost, nutností pak píle, odhodlání a vytrvalost. A především to vždy bývá osobní! Pokud byste se i vy chtěli s ostatními čtenáři podělit o svůj příběh se škodováckým veteránem, napište nám na: pribehy-kaleidoskop@deagostini.cz.



Povedená renovace Škody 1200 v režii rodinného týmu otce a bratrů Dvořákových z Olomouce.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Škoda 1200 (1952)



Motor

Motor: čtyřdobý, zážehový, kapalinou chlazený, řadový čtyřválec s rozvodem OHV

Objem válců: 1221 cm³

Výkon: 26,5 kW (36 k) při 4200 ot./min

Průměr válce: 72 mm

Zdvih pístu: 75 mm

Komprese: 6,6 : 1

Maximální rychlost: 105 km/h

Systém napájení

Systém plnění: karburátor SOLEX 26 UAHD, nebo JIKOV 26 POH

Objem palivové nádrže: 35 l

Spotřeba paliva: 9 až 10 l/100 km

Systém pohonu

Spojka: suchá, třecí, jednokoučová, s nepřímým mechanickým ovládním

Převodovka: mechanická čtyřstupňová se zpětným chodem, synchronizace 3. a 4. stupně

Převody: I – 4,27; II – 2,46; III – 1,59;

IV – 1,00; zpětný chod – 5,61

Stálý převod: 5,25

Elektrická instalace

Elektrická instalace: 12 V

Akumulátor: 12 V/45 Ah

Zavěšení

Přední náprava: dělená, lichoběžníková s příčným listovým půleliptickým perem dole a trojúhelníkovými rameny nahoře, pákové hydraulické tlumiče

Zadní náprava: dělená, s kyvadlovými polonápravami, s příčným listovým perem a pákovými hydraulickými tlumiči

Brzdy

Brzdy: hydraulické

Přední: bubnové

Zadní: bubnové

Karoserie

Karoserie: pětimístná až šestimístná, celokovová

Rozměry

Délka: 4500 mm

Šířka: 1680 mm

Výška: 1520 mm

Rozvor náprav: 2685 mm

Rozchod kol: 1250 (přední), 1320 (zadní)

Světlá výška: 190 mm

Objem zavazadlového prostoru: 306 l

Hmotnost

Pohotovostní hmotnost: 1040 kg

Celková hmotnost: 1380 kg

KALENDÁRIUM

KULTURA DOMA

NATOČENA DOVOLENÁ S ANDĚLEM

Vybavíte si věčně nespokojeného morouse, který se po velkém váhání nakonec rozhodne využít poukaz na letní rekreaci ROH a odjede na dva týdny do odborářské zotavovny Jezerka, aby tam šel všem na nervy? Procítěně ubručený výkon Jaroslava Marvana, kterému skvěle sekundoval bodrý Josef Kemr. Na film si u nás do kina zašlo přes 5 milionů diváků a obrovský úspěch měl i v sousedním Maďarsku.



DĚTSKÁ KLASIKA – PYŠNÁ PRINCEZNA

Tuto filmovou klasiku není jistě potřeba nikomu představovat. Perličkou však je, že hlavní pár – Vladimír Ráž a Alena Vránová – se ještě před natáčením slavné pohádky setkali na place již zmíněné komedie *Dovolená s Andělem*. Ovšem teprve v *Pyšné princezně* mezi nimi přeskočila pověstná jiskra, zamilovali se do sebe a následně se vzali. Prostě pohádka.



ZPRÁVY Z DOMOVA

EMIL ZÁTOPEK ZABODOVAL NA LOH V HELSINKÁCH

Československý tým se na letních Olympijských hrách v Helsinkách znamenitě předvedl, když získal celkem třináct medailí, z toho sedm zlatých. Naprosto nepřekonaným hrdinou se však tehdy stal běžec Emil Zátopek se svým unikátním vytrvalostním hatrickem (běh na 5000 m, běh na 10 000 m a maraton). Milým „doplněním“ bylo, že Zátopkově manželce Daně se podařilo získat zlato v kategorii hodu oštěpem.



STRÍPKY Z VELKÉ BRITÁNIE

NA TRŮN NASTUJUJE ALŽBĚTA II.

Když v únoru roku 1952 svět obletěla zpráva o skonu anglického krále Jiřího VI., byla Alžběta s princem Philipem na královské cestě po Austrálii a Novém Zélandu. Tím okamžikem se z Alžběty stala královna Velké Británie a Commonwealthu. Svou cestu bez váhání přerušila, urychleně se s manželem vrátili do Londýna a v rámci vladařské etikety se přestěhovali do Buckinghamského paláce. Koronovace byla naplánována na červen následujícího roku a i přes další smutnou událost v rodině – skon Alžbětiny babičky, královny Marie – se ve Westminsterském opatství nakonec konala. Odhaduje se, že královskou slávu ve Velké Británii sledovalo díky televizním obrazovkám 32 milionů diváků.



1952

ZANIKLA ČESKÁ AKADEMIE VĚD A UMĚNÍ

Tato česká instituce, která podporovala vědy a umění, působila od roku 1890 a své sídlo měla v budově pražského Národního muzea.

Po dobu své činnosti vydávala tzv. Rozpravy České akademie věd a umění, což byly výroční vědecké sborníky a také jednotlivá díla, ať už to byly překlady antických autorů či různá přírodovědecká a historická pojednání. Po ukončení své působnosti byla nahrazena Československou akademií věd (ČSAV).



ODCHOD FRÁNI ŠRÁMKA

Slavný buřič a antimilitarista, stejně jako uznávaný básník, romanopisec a autor divadelních her, odešel ve věku 75 let v Praze. Narodil se za Rakouska-Uherska, zemřel již v Československu. Zažil oba světové konflikty a v prvním z nich sloužil. Střet s krutou válečnou realitou ho ideově poznamenal do konce jeho autorského života.

Po propuknutí druhé světové války protestoval proti fašismu domácí izolací a nevycházel ven.



POPRAVA OSOB SPOJENÝCH S PROCESEM KOLEM RUDOLFA SLÁNSKÉHO

V tomto zcela vykonstruovaném politickém procesu, konaném na nátlak tehdejšího Sovětského svazu, byl za pomyslnou špionáž a protistátní činnost vyneseno celkem jedenáctkrát nejvyšší možný rozsudek, trest smrti. Měsíce fyzického a psychického teroru obžalovaných vyústily v rychlý soud, jehož rozhodnutí přišlo z Moskvy. Československé veřejnosti byla politická manipulace objasněna teprve po dlouhých šestnácti letech, v roce 1968.



ZAČALA VÝSTAVBA VODNÍ NÁDRŽE LIPNO

Toto vodní dílo vybudované na řece Vltavě, které se nachází na jihu Čech a zasahuje až k rakouským státním hranicím, má rozlohu téměř 50 km² a hrdě se hlásí k titulům „Největší přehradní nádrž“ a „Největší vodní plocha“ v ČR. Výstavba takového impozantního díla trvala sedm let, během nichž došlo k významné úpravě krajiny, která měla být zatopena. Přehrada byla napuštěna v roce 1958 a o rok později se poprvé roztočily turbíny vodní elektrárny.



LONDÝN SUŽOVÁN VELKÝM SMOGEM

V prosinci toho roku pohltil Londýn na celých pět dní nebezpečný smog, který způsobil smrt až 12 tisíc obyvatel. Situace byla zapříčiněna několika faktory. Na město padla hustá mlha, teplota významně spadla a lidé spálili více uhlí než obvykle. Současně byl přesně v té době ukončen provoz původních elektrických tramvají, které byly nahrazeny diesellovými autobusy. To vše přispělo k významnému nárůstu zplodin v ovzduší. Hustota smogu zasáhla do mnoha oblastí městského života. Významně byla ovlivněna doprava a hromadné akce jako například divadelní či filmová představení, kdy diváci neviděli na jeviště a plátna kin.



V DALŠÍM ČÍSLE:

KALEIDOSKOP SLAVNÝCH VOZŮ

ŠKODA

2

Škoda 440 Spartak
1957

Na závodech i ve filmu



D'AGOSTINI

ŠKODA 440 SPARTAK

