

Výroba osobních aut v Mladé Boleslavi v poválečných letech

Tudor

Prvním poválečným typem osobního automobilu z Mladé Boleslavi se na jaře roku 1946 stala Škoda 1101.

„Jméno svého předchůdce Popular nové auto nezdědilo.“

Vůz měl úhlednou dvoudveřovou karoserii zaoblených tvarů, která mu vynesla pojmenování Tudor.



První exemplář vozu Škoda 1101 dokončený počátkem roku 1946

Jméno svého předchůdce Popular nové auto nezdědilo, označení Škoda 1101 zdůrazňovalo, že jde o zcela nový automobil,

alespoň na pohled, což mělo velký význam na exportních trzích.

Název Tudor pak zůstal všem vozům Škoda 1101 a 1102, ať už měly jakoukoliv karoserii, včetně čtyřdveřové.

„Kostra střední části však byla ještě zhotovena postaru z tvrdého dřeva.“

Základ karoserie Škody 1101 tvořila podlahová plošina z ocelového plechu, k níž byla přivařena svislá stěna oddělující motorový prostor od prostoru pro cestující. Před a zad dvoudveřového (a později i čtyřdveřového) osobního vozu byly celokovové, kostra střední části však byla ještě zhotovena postaru z tvrdého dřeva a opatřena povrchovými panely z plechu.

Osobní vozy Š 1101 a 1102 jezdily největší rychlostí 100 km/h, mohly udržovat trvalou rychlost 85 km/h a průměrně spotřebovaly 9 až 10 litrů benzínu na 100 km.

V letech 1946 až 1948 postupně vznikly necelé dvě desítky sportovně sřížených dvoumístných roadsterů Š 1101.



Sportovní roadster Škoda 1101 v provedení z roku 1947

V létě 1948 byla výroba těchto atraktivních vozů, určených převážně na export, předána do závodu ve Vrchlabí a do někdejší Janečkovy karosárny v Kvasinách.

„Na tuzemských silnicích se objevovaly jen zřídka, především ve službách ministerstev a diplomatů.“

Od podzimu 1948 se v Mladé Boleslavi vyráběly i čtyřdveřové uzavřené vozy Š 1101, které stejně jako roadstery a další exportní verze osobních vozů dostaly nově upravenou masku s pěticí silnějších chromovaných příčných lišt. Drtivá většina

Výroba osobních aut v Mladé Boleslavi v poválečných letech

automobilů Š 1101 a 1102 ve čtyřdveřovém provedení však putovala do zahraničí. Na tuzemských silnicích se objevovaly jen zřídka, především ve službách ministerstev a diplomatů.



Škoda 1102 se čtyřdveřovou karoserií, tedy Tudor coby sedan

V roce 1947 byl na podvozku Škoda 1101 vyvinut vojenský automobil s otevřenou čtyřmístnou karoserií krabicových tvarů, jenž měl za úkol nahradit dosluhující vojenský vůz Tatra 57. Automobil s označením Š 1101 VO (vojenský otevřený) se skládací plátěnou střechou a čtyřmi odnímatelnými bočními dveřmi si vysloužil přezdívku „Tudor bojový“. Navenek se tvářil jako terénní automobil, měl však

poháněná jen zadní kola a jeho schopnosti pohybu v terénu byly jen velmi omezené.

„Tudor bojový se navenek tvářil jako terénní automobil.“

Zato na špatných cestách si vedl statečně, uniformovaná posádka si ale mnoho pohodlí neužila. Od roku 1949 se pro tento vůz používalo označení Š 1101 P (pohotovostní) a vedle armády ho používaly i jednotky Sboru národní bezpečnosti (SNB).



Pohotovostní Škoda 1101 VO/P neboli „bojový Tudor“

Bojový Tudor krabicových tvarů

Podle ne vždy jednoznačných statistik vzniklo v letech 1946 až 1952 kolem 67 tisíc automobilů Škoda 1101 a 1102. V Mladé Boleslavi byla výroba automobilů

této řady ukončena v říjnu 1951, poslední dodávky vznikly ve Vrchlabí.

Superb

V letech 1947 až 1949 se na scéně nakrátko objevil velký automobil Škoda Superb klasické koncepce se šestiválcovým motorem OHV o objemu 3137 cm³ a výkonu 85 k (63 W), čtyřstupňovou převodovkou.



Poválečná limuzína Superb karosovaná v Kvasínách (1947)

Reprezentační vůz, jehož výrobu si vyžádaly státní orgány, dostal novou šestimístnou karoserii poněkud boubelatých tvarů stylově blízkou Tudoru, ale vyzdobenou přemírou okrasných prvků na přídi a blatnících.

Výroba osobních aut v Mladé Boleslavi v poválečných letech

*„Mohutná limuzína
s rozvorem náprav 3 300 mm
byla dlouhá 5 300 mm.“*

Krokem zpět bylo dvoudílné přední okno. Karoserie byla opět smíšené stavby, tedy s dřevěnou kostrou nesoucí povrchové panely z ocelového plechu. Mohutná limuzína s rozvorem náprav 3 300 mm byla dlouhá 5 300 mm, široká 1 860 mm a vysoká 1 650 mm. Dosahovala nejvyšší rychlosti 120 km/h při průměrné spotřebě 18 až 20 litrů benzínu na 100 km.



Z tohoto pohledu nepůsobil Superb příliš elegantním dojmem.

V roce 1947 zkompletovali v Mladé Boleslavi jen tři desítky podvozků typu Superb, které karosoval závod v Kvasínách. Jeden

luxusní dvoudveřový kabriolet Superb postavila v témže roce vysokomýtská karosárna Sodomka.

*„Polokabriolety dostaly o poznání
decentnější vzhled než dřívější limu-
zíny.“*

V letech 1948 a 1949 bylo smontováno dalších sto podvozků tohoto typu, jež měla původně karosovat znárodněná firma Sodomka, nově Karosa Vysoké Mýto. Nakonec ale padlo rozhodnutí, že choulostivou zakázku převezme pobočka Karosy v Praze Strašnicích, někdejší karosárna Uhlík.

Podle požadavků ministerstva vnitra byly vozy této série karosovány jako čtyřdveřové polokabriolety s pevnými rámy dveří i třetích bočních okének a skládací vícevrstvou textilní střechou.

Polokabriolety dostaly o poznání decentnější vzhled než dřívější limuzíny, měly oblé blatníky bez okrasných lišt.



Polokabriolety Superb na dvoře karosárny Uhlík v Praze Strašnicích

Zdroj: Publikace TUČEK, Jan. *Auta východního bloku*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-2585-7.