

# Oblíbený Spartak (který se tak nejmenoval...)

## Škoda 440 (Spartak)

V polovině prosince 1953 dokončili v Mladé Boleslavi první prototyp nového osobního vozu čtyřmetrové délky, určeného především pro individuální osobní dopravu. Avšak pouze prototyp dostal jméno Spartak; sériově vyráběná vozidla už se tak nejmenovala, jak se dočteme dále. Jeho hlavní novinkou byla úhledná celokovová dvoudveřová karoserie pontonového tvaru se zaoblenou stupňovitou záďí.



První prototyp dokončený v prosinci 1953

Do jara 1954 vzniklo několik dalších prototypů, které se veřejnosti představily 1. května 1954 a jen o pět týdnů později vláda přijala usnesení o sériové výrobě

nového automobilu. Psalo se o něm jako o mezitypu, který měl vyplnit mezeru v nabídce do doby, než bude zahájena výroba zcela nového lidového vozu Škoda. Původně předpokládaná doba čtyř-pěti let se protáhla na dvojnásobek a tento vůz se stal základem úspěšné modelové řady, jež významně přispěla k motorizaci tehdejšího Československa.

*„Od původního názvu Spartak bylo upuštěno, poněvadž by na zahraničních trzích vedl k záměně s chráněným názvem holandských motocyklů Sparta.“*

V průběhu vývoje se vůz dočkal několika různých pojmenování, vedle *Spartaku* také *Rival* a *Orlík*, nakonec se ale v září 1955 začal vyrábět pod strohým označením Škoda 440, prozrazujícím 4 válce a 40 koní výkonu. „Od původního názvu Spartak bylo upuštěno, poněvadž by na zahraničních trzích vedl k záměně s chráněným názvem holandských motocyklů Sparta,“ tak znělo oficiální vysvětlení z léta 1955. Motoristé si však zvučný a oblíbený název Spartak nenechali vzít a pro Škodu 440,

stejně jako pro výkonnější model Š 445, je často používán dodnes.

Spartak dostal nové symetrické řízení, které bylo předsunuto před přední nápravu, přední teleskopické tlumiče se používaly již u dřívějších typů. Také zadní náprava byla vybavena teleskopickými tlumiči.



Škoda 440 v exportním provedení vyráběném v letech 1956-57

*„Počátkem roku 1957 se i základní provedení dočkalo řadicí páky pod volantem.“*

Kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu válců 1 089 cm<sup>3</sup> s novým spádovým karburátorem, zvýšeným stupněm komprese a novým sacím a výfukovým potrubím dával výkon 40 k (29 kW), bezprostředně

# Oblíbený Spartak (který se tak nejmenoval...)

na něj navazovala suchá jednokotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka. Ta měla zpočátku u vozů určených pro tuzemský trh řadicí páku na podlaze, zatímco u exportní verze byla v tehdy módním stylu pod volantem. V roce 1956 se začala montovat modernizovaná převodovka se synchronizací 2. a 4. převodového stupně (dříve jen 3. a 4.), počátkem roku 1957 se i základní provedení dočkalo řadicí páky pod volantem.



V roce 1957 debutovala Škoda 445 s výkonnějším motorem

Od léta 1957 se vyráběla výkonnější verze Š 445, v převážné většině určená na export a navenek se kromě typového označení odlišovala od Spartaku tím, že ve dvou

horních otvorech pro vstup vzduchu nad maskou měla místo svislé mřížky jednoduchou vodorovnou lištu. Maximální rychlost vozu zůstala na 115 km/h, díky lepšímu průběhu točivého momentu však byla Š 445 živější a hbitější zejména ve stoupání.

## Škoda 450

Podnět k výrobě otevřeného sportovního vozu odvozeného ze Škody 440 dala konstruktérům AZNP a představitelům vedení automobilového průmyslu návštěva londýnského autosalonu v říjnu 1955.

*„A tak už v září 1956 mohli návštěvníci v Brně obdivovat atraktivní sportovně střížený prototyp s označením Škoda 440 Roadster.“*

Využili příležitosti a navštívili továrnu firmy Austin v Longbridge u Birminghamu, kde se tehdy vyráběly sportovní automobily Austin Healey. Konstrukce Spartaka se samostatným páteřovým rámem usnadňovala stavbu dalších karosářských provedení, včetně otevřeného. A tak už v září 1956 mohli návštěvníci II. výstavy

československého strojírenství v Brně obdivovat atraktivní sportovně střížený prototyp s označením Škoda 440 Roadster, jehož dvoumístná otevřená karoserie vznikla ve vývojové dílně pobočného závodu v Kvasinách. V září 1957 byl na třetím ročníku brněnské výstavy představen definitivní prototyp sportovního automobilu Škoda 450, který se od původního roadsteru odlišoval nejen novou oválnou maskou, čelním oknem a mnohem úhlednější sníženou záďí, ale také sportovně laděným motorem.



Jeden z prvních exemplářů roadsteru Škoda 450 z roku 1957

Sériové roadstery dostaly jinak tvarovanou skládací střechu, boční okna byla opatřena kovovými rámečky, jež se stahovaly a vy-

# Oblíbený Spartak (který se tak nejmenoval...)

souvaly společně se skly, sedadlo řidiče a spolujezdce mělo nedělený sedák, jen opěradla byla samostatná. Řadicí páka byla stejně jako u Spartaku umístěna pod volantem. Typickým prvkem roadsteru bylo nalévací hrdlo palivové nádrže s kruhovým odklápěcím krytem umístěným vpravo na zádi. Škoda 450 jezdila rychlostí až 130 km/h.

## Octavia a Felicia

Začátkem roku 1959 postupně naběhla sériová výroba nových modelů Škoda Octavia, Octavia Super a Felicia, které nahradily vozy Škoda 440, Š 445 a Š 450.

*„Kosmetickou úpravou prošla i záď, na níž se objevila nově tvarovaná zadní skupinová světla.“*

Hlavní změnou byla montáž nové přední nápravy s robustní nápravnicí, koly nezávisle zavěšenými na lichoběžníkových závěsech, příčným stabilizátorem a pérováním vinutými pružinami se souosými teleskopickými tlumiči. Dostaly i novou čelní partii karoserie s oválnou maskou vyplněnou dovnitř prohnutými svislými žebry

a ozdobenou výraznou vodorovnou chromovanou lištou s okřídleným šípem v kruhu uprostřed. Kosmetickou úpravou prošla i záď, na níž se objevila nově tvarovaná zadní skupinová světla, pod nimiž byly svisle orientované podlouhlé odrazky.



První provedení vozu Octavia TS (Touring Sport) vyráběné v roce 1960

Uzavřené vozy Octavia a Octavia Super dostaly novou plochou palubní desku s decentně zasazenou trojicí kruhových přístrojů. Změnily se i ovládací prvky osvětlení a dalšího příslušenství vozu. Nový volant s hlavou zapuštěnou hluboko pod úroveň věnce byl opatřen soustředným kruhovým ovladačem nové, hlasitější houkačky.

Novinkou sezóny 1960 byla Octavia Touring Sport. Dosahovala nejvyšší rychlosti

*„Octavia Combi jako první dostala trojúhelníková křídélka na zadní blatníky.“*

kolem 130 km/h a průměrně spotřebovala 9 až 10 litrů benzínu na 100 km.

V září 1960 se na brněnském veletrhu poprvé veřejnosti představila Octavia Combi, která jako první dostala trojúhelníková „křídélka“ na zadní blatníky.

---

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