

Zdeněk Vacek

První populární škodovka



80 let dálkových jízd
Škody Popular světem



Šebelova Kalkata • • •

Procházková hvězdice

Elstnerova Amerika

• • • • Čapková Anglie

 GRADA®



80 let dálkových jízd
Škody Popular světem

Zdeněk Vacek

PRVNÍ POPULÁRNÍ ŠKODOVKA



Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **restně stíháno**.

Zdeněk Vacek

PRVNÍ POPULÁRNÍ ŠKODOVKA

80 let dálkových jízd Škody Popular světem

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 5710. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 176
První vydání, Praha 2014
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2014
Cover Design © Jakub Náprstek, 2014

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-5320-1 (tištěná verze)

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-9582-9 (elektronická verze ve formátu PDF)
ISBN 978-80-247-9583-6 (elektronická verze ve formátu EPUB)

Obsah

FENOMÉN POPULAR (1934-1946)

11

**PŘEDSKOKAN, ZAPEČETĚNÝ
NA 100 000 KM**

20

INDICKÁ ODYSEA (1934)

33

KONKURENCE NIKDY NESPÍ

81

**DALŠÍ MEZIVÁLEČNÉ VÝPRAVY POPULAREM
(1934-39)**

92

RALLYE MONTE CARLO (1936)

116

**ALBIONEM S KARLEM ČAPKEM
(1924 A 2014)**

127

Motto:

„Pro lidi, kteří nechtí kupovat krásu chladiče nebo střechy, ale vůz pro denní štrapáci při neekonomičtějším provozu, znamená Škoda

„Popular“ vítanou akvisicí, což je nejlépe vidět z toho, že Baťa jich zakoupil 50 kusů. Popular by potřeboval ještě jednoho: měl by dosáhnouti – jakožto lidové vozidlo – zařazení do typů neluxusních, čehož by se docílilo na př. tím, že by ho koupily P. T. berní správy pro zde i tam úřední pojížděky za účelem shlednutí skutečných poměrů v továrnách a jiných poplatných místech.

Vyplatil by se státu v nejkratší době. Kdyby poplatníci (hlavně živnostníci) věděli, že berní úřad ho nepočítá k autům (t. j. k nezřízenému a berně využitelnému přepychu), byl by jeho hromadný odběr zajištěn.“

(Z dobové recenze, krátce po debutu popularu na jaře 1934)



Náš cíl:
Dáti československé veřejnosti dokonalý,
kvalitní automobil za přístupnou cenu!

Proto jsme uvedli již v minulém roce na trh typ ŠKODA-POPULAR, elegantní a pohodlný automobil se čtyřválcovým, čtyřtaktním, vodou chlazeným motorem. Opětřili jsme jej letos posledními vymoženostmi automobilové techniky: motor na gumě, synchronisace, neodvratlé perování kol, tuhý rozvlečený rám s rourovou páteří a pod. Ve své nynější formě je ještě krásnější, pohodlnější, rychlejší a úspornější. — Více Vám povědí další stránky.

ASAP
Závod Mladá Boleslav

Jak soudí majitelé o vazech ŠKODA-POPULAR

F. A. Elstner, 1. z. Texas (6. 4. 1936):

... První třídím, že šedý československý vůz neprošel doved tak ryzími a těžkou škůtkou, jako při naší jízdě do Mexika. Uvažte, že jedeme jen dva, muž a žena, v prostřední neprosto průtočném, bez servisu a dílen, bez radaje na pomoc; jen na málo místech několika tisíc km možno doplnit palivo, vodu, pitnou vodu a jídlo, takže spolehlivost vozu je existenční podmínkou. - Ujžděl jsem, že upřímně blahopřejeme Aspu k tomuto typu a že po návratu budeme jeho nadšenými propagátory.

Bratři Štokavé, Česká Budějovice (6. 4. 1936):

... Zkušenosti, které jsme získali, mají nás přímo k tomu, projevit Vám spontánně své upřímné blahopřání ke skutek provedení konstrukci této typy. Vše „Popular“ je nejen v provozu špičkovým, rychlým a spolehlivým, ale vozem, jehož jakost uplatňuje se v každém ohledu.

Ředitel Ing. Viktor Kraus, Horní Srovn (17. 4. 1936):

... Ujel jsem přes 50.000 km a nemám jsem ještě žádné opravy. Spotřeba pohonných látek je minimální za 7 l směsí na 100 km. Upozorňuji, že jezdím ve velmi kopcovitém terénu, kde stoupání 18% není žádnou výjimkou.

Marešková Hamerská, Mladobouzice (14. 4. 1936):

... Je to náš miláček. Dávám nikdy nás nechámat. Běhá zmeničně, každý kupec hraje vyběhne. Při tom spotřeba benzínu málo (7 l na 100 km). O spotřebě oleje se nedá takřka ani hovořit. Krátce vykonává se skvěle. Jsem s ním velmi spokojena a nechci bych odníti za jiný vůz.

L. Coufal, Trenčín (16. 4. 1936):

... S vozem Škoda Popular jsem velmi spokojen. Mám ujeto 10.580 km a nemám jsem nejmenší opravy. Co má velmi málo překvapilo, bylo velmi dobré zapalování v zimě při nejvyšších mrazích. Při spotřebě 7,5 l benzínu na 100 km je to na štvoredkolový vůz snad nejšpičkovější automobil vůbec.

O. Zelenáček, Olomouc (20. 4. 1936):

... V červnu 1935 zakoupil jsem od Vaší prodejny v Olomouci vůz Popular, který až do dnešního dne najezdil na 36.500 km bez jakýchkoli oprav. Vozu používám pro autotaxi s musím prohlášení, že vůz jest velmi vyhledávan posliby, jednak pro svoji výkonnost, bezvadné provedení a hlavně tichý chod motoru. Spotřeba benzínu v městě jest 8 l, venku na delší trati 7 l. Vůz jest po celou tu dobu to jsem jej převzal se otáčením v době noci, ještě mám dva řidiče a lakování vozu jest takové, jak jsem vůz od Vás převzal.

Několik ukázek z velké řady posudků, v poslední době nám zaslanych



Poděkování

Manželce Petře, odvážné a obětavé společnici při automobilových retro dobrodružstvích, za pečlivou přípravu itineráře, zdatné navigování, fotodokumentaci a sdílení radostí i strastí tohoto řekněme osobitého způsobu cestování.

Svým rodičům a vzorům Ludmile a Zdeňkovi, kteří mě vždy podporovali nejen v poněkud atypických zálibách.

Rodině Šebelově za laskavé svolení publikovat reprodukce fotografií a rukopisů z pozůstalosti Ing. Lubomíra Šebely. Fotografovi Janu Hrdému za spoluautorství výstavy „Indická odysea 1934“.

Ladislavu Samohýlovi za dlouholetou spolupráci a za velkorysé až odvážné zapůjčení smetanového Popularu Roadster, jeho prvního vlastního automobilu.

Pavlíně a Jiřímu Valachovým a jejich spolupracovníkům z Muzea Aloise Samohýla ve Zlíně za obětavost, s níž škodovku připravili „na tu dlouhou míli“ Albionem.

Kristině Váňové i jí vedenému Památníku Karla Čapka, zdroji cenných informací, velmi užitečných kontaktů, stejně jako tradičně přátelského povzbuzení.

Společnosti Škoda Auto a.s. za profesionální záštitu. Zvláštní poděkování zaslouží (v abecedním pořadí) Andrea Frydlová, Martin a Petr Hrdličkové, Vítězslav Kodym, Lukáš Nachtman, Žaneta Marešová a Michal Velebný.

Velvyslanectví České republiky v Londýně za logistickou podporu.

Nakladatelství Grada i všem kolegům, přátelům, známým za pomoc a povzbuzení.

A konečně dávným „polykačům kilometrů“ za úctyhodné a inspirativní výkony za volanty jejich báječných strojů.

Autor



1934-1946

FENOMÉN POPULAR

V roce 1925, po fúzi ekonomicky i konstrukčně stagnující značky Laurin & Klement s tehdy již dvacetiletou tradicí výroby automobilů a plzeňského koncernu Škoda, byl v Mladé Boleslavi zahájen velkorysý investiční program. Vyrostla nová továrna pro pásovou výrobu, vybavená špičkovými americkými technologiemi. Její potenciál se ale plně projevil až s nástupem automobilů nové generace.

Po pokusech s dvoudobými i čtyřdobými dvouválci se společnost Škoda rozhodla nabízet také v nižší třídě výhradně solidní čtyřválcové motory chlazené vodou. Spojila je s moderním páteřovým podvozkem, lehčím, tužším a vybaveným nezávislým zavěšením všech kol. Auta proto na silničních nerovnostech tolik neposkakovala a kromě jízdního komfortu se zvýšila i průměrná cestovní rychlost, nemluvě o pomalejším opotřebení pneumatik a celé konstrukce. Revoluční změny v zavádění nových technologií i obměna výrobního programu zůstávají neodmyslitelně spjaty se jménem vrchního ředitele Ing. Karla Hrdličky.

Ten vedl ASAP (Akciovou společností pro automobilový průmysl) od ledna 1929. Zanedlouho se prakticky celým světem přehnal ničivá vlna nebývale silné hospodářské krize s dlouhodobými následky. Mladoboleslavské zastihla na strmě vzestupné dráze: v roce 1929 zkompletovali 1983 vozidel, napřesrok již o 30 % více. Jenže z dosažené bilance 2559 kusů začali dramaticky padat na 1764 kusů v roce 1931, 1054 kusů v roce 1932 a až dokonce minus 19 ve třiatřicátém, kdy za udávaným prodejem 1224 vozů stojí montáž 414 nových a demontáž 433 starých na náhradní díly – prostě vyprázdnili sklady. Situace byla více než vážná, bez nadsázky kritická. Vždyť jednička na trhu Praga i dvojka Tatra ztratily „pouze“ třetinu odbytu. Kopřivnickým při tom nesmírně pomohla Tatra 57 „Hadimrška“, mimořádně zdařilý lidový automobil s nezávislým zavěšením všech kol, páteřovým rámem, standardním diferencíálem a čtyřstupňovou převodovkou. Našla si zákazníky navzdory vyšší ceně, způsobené nákladnou a neefektivní výrobou bez pásové linky. Praga, opírající se podobně jako ASAP o zázemí silného strojírenského koncernu (ČKD), vtělila moderní koncepci do své elegantní řady Baby, vážné hrozby pro budoucnost bývalé Laurinky.





Popular vznikl na nejmodernějším výrobním zařízení, pásové lince a jednoúčelových strojích často amerického původu

Takto vypadala ve druhé polovině 30. let zkušebna motorů mladoboleslavské automobilky



Škodováckou odpovědí se stal jakýsi mezistupeň, „předskokan popularu“ Škoda 420 Standard, podrobněji popsany v následující kapitole v souvislosti s extrémní životnostní zkouškou na 100 000 km. Jeho vývoj byl zahájen již v listopadu 1931, uvedení na trh naplánováno na jaro 1933, s cenovým zadáním do 30 000 korun. Tehdejší základ nabídky, konvenční typ 422, přitom začínal na 37 tisících.

Alternativně se pracovalo i na neortodoxním zástupci střední třídy, jedenapůllitrové Škodě 932 se čtyřválcovým vzduchem chlazeným „boxerem“ vzadu. „Kadlomobilů“, vrstevníků obdobné Tatry V570 i prvních prototypů Porscheho „brouka“, nakonec vznikly jenom tři kusy – tyto vozy příliš předběhly svou dobu.

Vrchní ředitel ASAPu ing. Karel Hrdlička (vpravo od prezidenta T. G. Masaryka) prezentoval novinky okřídleného šípů na četych autosalonech od Prahy přes Paříž po Berlín

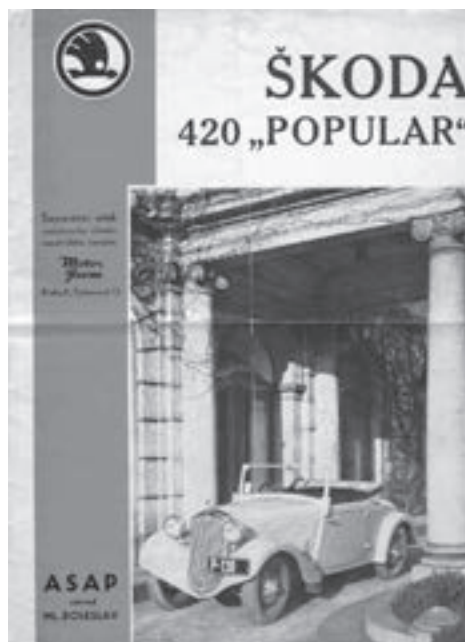


Zásadní krok vpřed znamenala až Škoda Popular 418 z jara 1934, měřící na délku 3630 mm a bez posádky i paliva vážící pouhých 650 kg. Důvtipné přemístění převodovky k zadní nápravě, dnes známé už jen z některých sportovních vozidel, uvolnilo prostor pro nohy cestujících. Průkopnický popular se rozjel až na 80 km/h a vystačil se sedmi litry paliva.

Zásadním prodejním argumentem se stala lákavá cena: roadster začínal na 17 800 korunách, uzavřený prostor přišel na 19 900 Kč. Šlo o výsledek úspor z rozsahu, včetně důsledné optimalizace nákupu od subdodavatelů. Zásadní položku tehdy představovaly pneumatiky. Vrchní ředitel Hrdlička proto sledoval pohyb cen surového kaučuku na zahraničních burzách a vyjednával se zástupkyní Bačova koncernu Eliškou Junkovou, synem zakladatele Tomášem „Tomíkem“ juniorem i samotným „panem Chefem“ Janem Antonínem Bačou.

Prvním zákazníkem popularu se 6. března 1934 stal právě zlínský koncern. Již v únoru, dva měsíce před oficiální premiérou, sjednal „Tomík“ s Eliškou Junkovou v Boleslavi objednávku na flotilu 60 rozvážkových vozů Popular typu 418 po 17 000 Kč (běžně byly o tři tisíce dražší). A od srpna 1934 začal jeho nevlastnímu strýci sloužit předchůdce šesti- válce Superb, luxusní Škoda 650 ve speciálním kancelářském a spacím provedení.

Redaktor Jaroslav Jezdinský spatřoval význam popularu jak v „pronikavě snížené ceně (bez újmy kvality), tak i modernosti chasis i karoserie“. Test vyšel 17. března 1934





Do roku 1935 vjel popular se zaoblenější karoserií, zdokonaleným motorem i bohatší výbavou

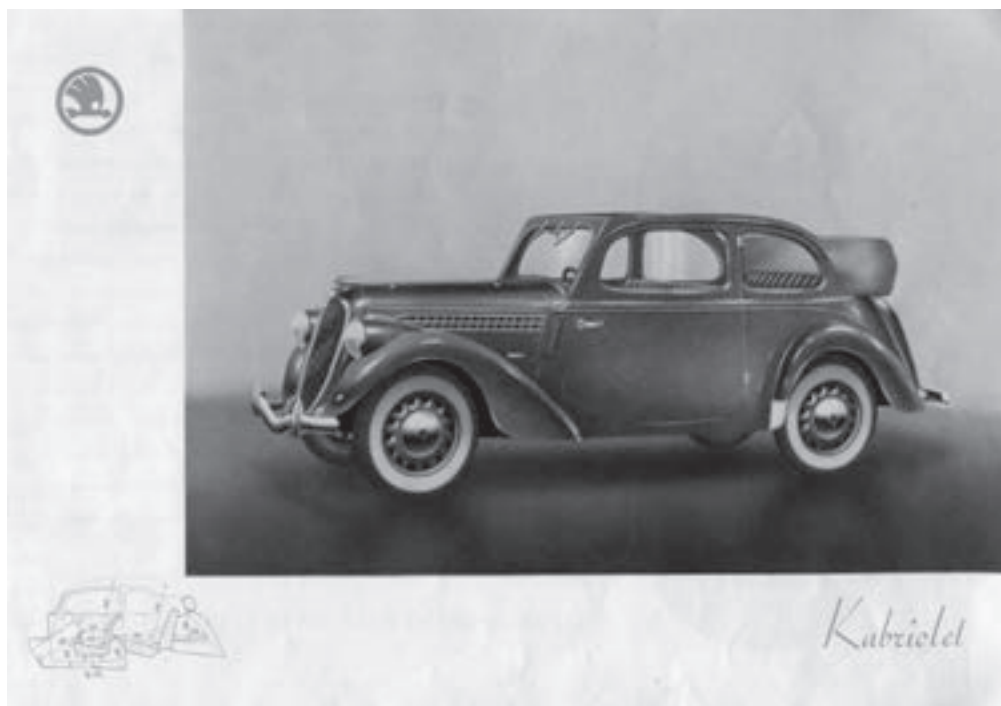
A proč se premiéra nové škodovky odehrála právě v dubnu? Vrchní ředitel České zbrojovky ve Strakoncích J. Hrubý nebyl rozhodně sám, kdo si už v předchozích letech na stránkách odborného tisku stěžoval: „Vzpomene někdo, že je nejméně nutné, aby byly opraveny budovy na výstavišti v Praze a aby aspoň v Průmyslovém paláci bylo zřízeno topení, což je velmi lehce proveditelné blízkostí teplárny při holešovické elektrárně. Umožnilo by to pak pořádání auto-salonu na jaře, v době prospěšné pro obchod, což dosud není možno.“

Ještě v prvním roce kariéry Mladoboleslavští novinku zdokonalili na Škodu 420 Popular s výkonnějším litrovým motorem a možností připlatit si za diferenciál. Jak ji hodnotil odborný tisk? Dejme slovo renomovanému technickému Ing. O. Kovaříkovi, osvětlujícímu i dobové společenské poměry:

„Škoda ‚Popular‘ byl vytvořen snahou dát zdejšímu automobilistovi vozidlo cenově dosažitelné, mající při tom běžné atributy vozu dospělého, t. j. motor čtyřtakt, čtyřválec a karoserii, postačující pro rodinu, t. j. 3–4 lidi. Tak se

vyšlo z ‚lidové‘ ceny 17.800 až 19.000 Kč a konstruktivně došlo k rourovému – nestydíme se to říci – tatrovskému chasis s nezávislým perováním všech kol. Dimenze chasis jsou t. č. 1050 mm rozchod, 2300 mm rozvor, motor (při prvních dvou sériích) 901 ccm, při dalších těsně pod 1000 ccm. Rourové chasis má tu velkou výhodu, že je lze zcela lehce prodloužit, kdyby se toho ukázala potřeba, a to bez zvýšení prodejní ceny vozidla. Rozvor 2300 mm je právě postačující pro 4 normálně vysoké osoby čs. dimensí. Mohl byt snadně udělán delší; i foremně by to vozu prospělo, ale byly sledovány též jiné cíle než krásná linka: na venkově je snad cena garáže vedlejší, ne tak však ve větším městě, kde garáže stojí pořád ještě 150 až 250 Kč měsíčně, podle polohy a velikosti. Kdyby se tedy ‚Popular‘ natahoval do délky, nestálo by to sice firmu celkem nic, dokonce by dělala větší obchod zlepšeným zevním dojmem, ale konsument by na to dopltil. Tak jeden z mých známých měl dříve jiný maličký vozík a platil za garáž 90 Kč měsíčně. Do téže garáže dostal nyní ‚Populára‘, čímž ušetří ve svém případě 86 Kč měsíčně. Kdyby byl vůz jen o 20 cm delší a nevešel se tam, stálo by ho to přes 1000 Kč ročně za větší garáž. – Uvážíme-li dále, že vůz se úrokuje a umořuje za pět let, musíme čítati ročně celou pětinu kupní ceny jako kapitálovou ztrátu, tedy při rozdílu dvou vozů na př. 5000 Kč, ročně 1000 Kč. Je tu i úspora v pojistce; ‚Popular‘ je typován 18–20 HP. Povinné ručení stojí do 20 HP jen 1118 Kč, při typování 21 HP však již 1608 Kč, t. j. 490 Kč difference. Přičteme-li ještě malou spotřebu pohonných hmot (7–8 l, podle ježdění a podle požadavků majitele) vozu k dobru, lze ušetřiti ročně snadně 3000 Kč. Pakliže u někoho tento obnos nehraje role, udělá dobře, koupí-li si něco většího a přiměřeně (nebo nepřiměřeně) dražšího.

Slávistický brankář
František Plánička,
kapitán stříbrného
fotbalového „náro-
dáku“ z MS 1934,
u svého popularu
(1936)



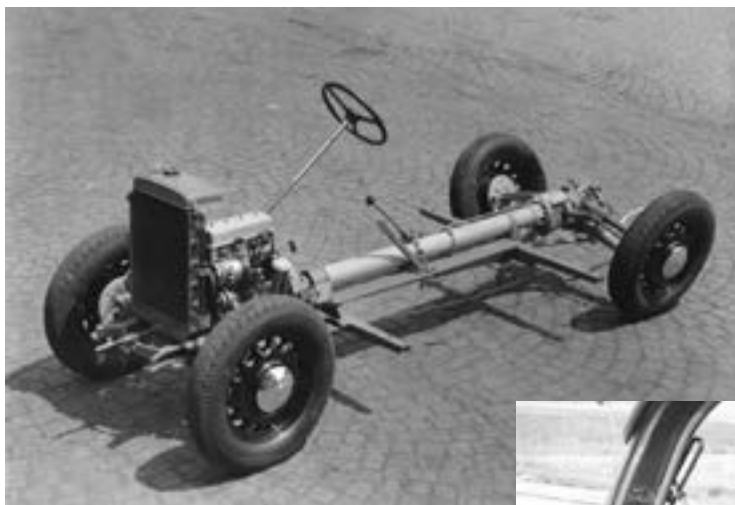
Nejen dálkoví jezdci dávali přednost velmi praktickému polokabrioletu, spojujícímu výhody uzavřené karoserie se vzdušností roadsteru



Je jasno, že vyšla-li továrna z Baťovy zásady: „Každému boty“ a „Každému auto“, musilo se šetřit. Toto šetření se však neprojevalo na chassis, „ošívením“, nýbrž konstruktivním vtípem. Tak na příklad rychlostní skříňka, posunutá do zadu, dovoluje lepší využití rozvoru vozu, při jinak stejné užitečné délce. Tyčové řízení, zavedené původně Tatrou 57, „zdomácnělo“ také a už se ho nikdo dnes nebojí. Při tom vůbec netluče do rukou, ani na nejhorší cestě. Také příčné perování prodělalo týž myšlenkový vývoj, což platí i o bezosém předku, strachu zbaveném. Publikum nesporně technicky postupuje, přestává se plést konstruktérům do řemesla, následkem toho dostane stejně dobré, ale levnější zboží. Ve voze za necelých 19.000 Kč nemůžete ovšem očekávat plyšové polštáře a radio za 5000 Kč, je však vybaven tak, jak je fakticky třeba.“

Do roku 1935 vjel popular s prostornější i pohlednější zaoblenou karoserií, nemluvě o zdokonaleném motoru a bohatší výbavě. Nejdostupnějším provedením byl roadster, jehož materiálovou neošizenost a odolnost ve stoupání až 30 % prokázal Břetislav Jan Procházka výjezdem na vrchol Sněžky. Většina zákazníků – včetně Olgy Scheinpflugové s Karlem Čapkem nebo Františka Pláničky – však volila uzavřenou karoserii tudor, dále se líbily polokabriolety, kupé nebo praktické skříňové dodávky. Existovaly i armádní speciály.

Sezóna 1936 vynesla značce Škoda skok ze třetího na první místo mezi československými automobilkami – na Popular přitom připadalo 68 % produkce! Výrazně posiloval export, a to hotových i rozebraných vozů, kompletovaných až na místě určení.



Během prvních pěti let došlo k řadě podstatných zdokonalení podvozku – popular dostal například mokré vložky válců a rozvod OHV. Převodovka původně spojená s rozvodovkou (na snímku) se později kvůli eliminaci vibrací stěhovala vpřed



Všimněte si výklopného čelního skla, dvojice stíračů se společným motorkem a velkého sdruženého přístroje s rychloměrem, celkovým i denním počítadlem kilometrů, palivoměrem, manometrem motorového oleje a hodinami



Na těžkou pomnichovskou situaci zareagovala Škoda Popularem 995 „Liduškou“, nabízeným za pouhých 17 300 Kč



„PF 1939. Nedobrý, krutý rok se skončil. Uzavíráme jej a přejeme svým přátelům, odběratelům, příznivcům a všem lidem dobré vůle radostnější a úspěšnější rok 1939, tlumočnice přitom totéž přání od automobilky Škoda“

Popular následujícího modelového roku 1937 poznáte podle částečně do blatníků zapuštěných světlometů, ale k nejpodstatnější změně došlo až v létě. Ventilový rozvod OHV pomohl litrovému čtyřválcí k výkonu 27 koní, větší pružnosti a nižší spotřebě lihobenzinové směsi. Karoserie umožnila větší pohodlí uvnitř vozu, třeba u roadsteru už se boční okénka nenasazovala, nýbrž spouštěla. Standardní výbavu obohatil například zadní nárazník.

Pařížská premiéra dalšího vývojového stupně, modelu Popular 1100 OHV, proběhla pochmurně – necelý týden po nedobrovolném odstoupení 30 % území Československa Hitlerovi. V prosinci se společnost ASAP hospodářské situaci operativně přizpůsobila novým základním modelem Škoda Popular 995, přezdívaným „Liduška“ a nabízeným za pouhých 17 300 Kč.

Výroba oblíbené řady Škoda Popular se nezastavila ani po okupaci země a vypuknutí druhé světové války. Dokonce se podařilo vyvinout model Popular 1101, jehož konstrukce podvozku a pohonu se pak bez větších změn udržela až do 70. let. Posledními automobily Škoda nesoucími tradiční označení Popular se stala výběhová série 250 „Lidušek“, smontovaná v roce 1946.

Vůz Škoda Popular se stal cenově nejdostupnějším z trojice nejprodávanějších automobilů první republiky. Skromné a nenáročné popularity sloužily stejně dobře studentům jako středostavovským rodinám i známým osobnostem, od umělců po sportovce. Fotbalový „národák“ měl v době nástupu popularu dokonce na dosah (nohy) vítězství na mistrovství





Technická služba Autoklubu RČS. vybavila popularity měřicími přístroji a prováděla pro členy testování brzdného účinku, seřízení zapalování i generátorů na dřevoplyn

světa. Na finálový zápas v Římě s domácí Itálií nastoupilo mužstvo 10. června 1934 pod vedením kapitána Františka Pláničky. Naši v prodloužení podlehli 2:1. Ač se československé automobilky předháněly ve slevách pro členy národního týmu, „manšaft“ vedený slávic-tickým brankářem Pláničkou zvolil právě popular, zlevněný o 5000 korun na 12 500 Kč.

Koncern Škoda, vlastněný v meziválečném období francouzským kapitálem, patřil k předním střeoevropským strojírenským podnikům a zbrojovkám. Svým širokým sortimentem úspěšně expandoval do celého světa. Například v Persii, dnešním Íránu, nebylo výjimkou, že popular potkával nákladní automobily téže značky, řeky překonával po „bratrských“ mostech a posádka se mohla osvěžit mokem z pivovarů československého původu nebo si „kávu osladit o trochu víc“ – vždyť k investičním celkům patřily také cukrovary.

Z 18 143 automobilů Škoda Popular, vyrobených v letech 1934 až 1939, jich bylo vyvezeno plných 5968. K největším exportním trhům patřilo Polsko (1011 vozů), následované Holandskem (734) a Jugoslávií (561). Ale Popular se prosadil i v exotické Jižní Africe (338 vozů) či zemi býlých slonů Siamu, od roku 1939 známé jako Thajsko.

„Známa firma ‚Foto Wachtl‘ dala si na svůj dodávkový vůz zhotoviti originální karoserii ve formě fotografického aparátu. Chladič je pozoruhodně vyřešen ve tvaru objektivu.“ (1936)





Tovární řidiči připravení předvést návštěvníkům pražského autosalonu v roce 1936 nové provedení popularu



„Elegantní dvojice indicko-československá. Je to mondénní Indka ze Singapuru a čs. vůz Škoda-Popular“ (1935)

K prestižním zákazníkům patřil teprve patnáctiletý jugoslávský král Petar II., který si užíval luxusní roadster s radiopřijímačem a koženým čalouněním.

Populary patří k nejvýznamnějším mladoboleslavským modelům, výrazně napomohly motorizaci meziválečného Československa a odstartovaly úspěšné tažení značky Škoda i na zahraničních trzích.

Bránu jim otvíraly také ambiciózní, namáhavé a odvážné dálkové jízdy, podnikané někdy s velkorysou, ale většinou spíše jen morální podporou automobilky. Meziválečné výpravy do Ameriky, Asie i Afriky v sobě mají osobité kouzlo, vůni dálek, atmosféru zmiřelého koloniálního světa i radost ze svobodného cestování v hrdě předváděném vozidle vyspělé československé konstrukce. Účelný popular s většími bratry rapidem, favoritem a superbem se nesporně řadí k tomu nejlepšímu, co dalo naše strojírenství světu.

K cestám za jeho volantem vás zve

Zdeněk Vacek





PŘEDSKOKAN, ZAPEČETĚNÝ na 100 000 km

K vývoji popularu se přistupovalo se zodpovědností odpovídající klíčové roli, kterou měl sehrát v návratu mladoboleslavské automobilky na domácí motoristický Olymp. Úpadek tradiční značky Laurin & Klement spolu se vzestupem Pragovky a avantgardní Tatry nedával Mladoboleslavským spát. Obrovský potenciál nově vybudované továrny s účelnou pásovou výrobou mohl vyniknout až po zásadní koncepční obměně sortimentu. Vzhledem k velkorysému dimenzování nových výrobních zařízení s vysokým podílem špičkových zahraničních technologií se počítalo také s devizovými příjmy z exportu. I v tomto bodě bylo na co navazovat, vždyť před první světovou válkou mířila jen do Ruska takřka třetina celkové produkce!

Neúspěch, ohrožující splácení obrovské anglické půjčky, by otrásl i takovým kolosem, jaký představovala plzeňská Škodovka. Nový model Popular bylo proto třeba vyzkoušet s důkladností u nás do té doby nevídanou, podrobit jej náročným zatěžkávacím zkouškám v laboratořích i v běžném provozu – to vše pochopitelně ještě před uvedením na trh.

Nabízel se k tomu vývojový předstupeň Škoda 420, doplněný v poslední fázi své kariéry, v době nástupu popularu, přízviskem Standard. Novinka od ní převzala hlavně čtyřválcový motor a zadní výkyvné polonápravy. Podstatné změny zahrnovaly nahrazení hranatého páteřového rámu svařeného z ocelových profilů tvaru U tužším a proti pronikání prachu i vlhkosti lépe utěsněným trubkovým rámem, nemluvě o substituci tuhé přední nápravy typu 420 nezávislým uspořádáním či o přesunutí převodovky z místa u nohou řidiče a spojujence k zadní rozvodovce a podobně.