

Jan Tuček



# Spartak, Octavia, Felicia

retro



historie, vývoj, technika, sport

# 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 **trestně stíháno**.

*Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.*



**Jan Tuček**

# **Spartak, Octavia, Felicia**

**historie, vývoj, technika, sport**

**Grada Publishing**

Jan Tuček

## Spartak, Octavia, Felicia

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz

tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400

jako svou XXXX. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková

Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák

Počet stran 224

První vydání, Praha 2010

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod

Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a. s., 2010

Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2010

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

ISBN 978-80-247-3016-5 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-6950-9 (elektronická verze ve formátu PDF)

© Grada Publishing, a.s. 2011

# Obsah

---

1. Pár vět na úvod .....	7
2. Poválečná generace .....	11
3. První návrhy.....	19
4. Prototypy.....	31
5. Škoda 440 ve výrobě.....	47
6. Variace na téma Spartak.....	73
7. Škoda 450 .....	87
8. Octavia a Felicia .....	101
9. Auta s křídélky.....	123
10. Kombi jede dál.....	145
11. Trekka a Skopak .....	159
12. Na sportovních tratích .....	171
13. Rodinný příběh .....	195
14. Přehled výroby.....	203
15. Základní technické údaje .....	205
16. Barevné vzpomínky.....	211
17. Pár slov na závěr .....	221



# 1

## Pár vět na úvod

---

Spartak, Octavia, Felicia – to je trojice automobilů Škoda, díky nimž se na přelomu padesátých a šedesátých let začal v Československu rozvíjet individuální motorismus. Spartak, původně označovaný jako „mezityp lidového vozu“, jehož výroba měla trvat jen krátce, se stal od roku 1955 základem modelové řady vyráběné do jara 1964 a v provedení kombi až do konce roku 1971. Z celkového počtu 380 tisíc vyrobených automobilů této řady zůstala necelá polovina v tuzemsku, ostatní šly na export do osmi desítek zemí světa.

V letech po druhé světové válce vyráběly Automobi-  
lové závody, národní podnik, (AZNP) v Mladé Bole-  
slavi vozy Škoda 1101 a 1102 známé pod přezdívkou  
Tudor. Byly postaveny na podvozku s páteřovým  
rámem a odpružením vpředu i vzadu příčným listovým  
perem. Vpředu uložený kapalinou chlazený čtyřválec  
OHV měl objem 1,1 l a navazovala na něj čtyřstupňová  
převodovka, zadní poháněná kola byla nezávisle zavě-  
šena na výkyvných polonápravách. Tudor tak až na  
menší změny převzal osvědčenou konstrukci z třicá-  
tých let a k předválečným tradicím se hlásil i smíšenou  
stavbou karoserie, jejíž střední část měla ještě dřevěnou  
kostru. V létě 1952 byla zahájena výroba nového auto-  
mobilu Škoda 1200 s delším rozvorem a prostornější  
celokovovou karoserií opatřenou čtyřmi dveřmi. Auto-  
mobil všeobecně známý pod označením Sedan dostal  
o něco výkonnější motor převrtaný na 1,2 l, konstrukcí  
podvozku a poháněcího ústrojí se však od svého před-  
chůdce prakticky nelišil. Stejně jako vozy Škoda 1101  
a 1102 i automobily Škoda 1200 – a od roku 1956 lehce  
modernizovaný typ Škoda 1201 – existovaly v řadě  
karosářských provedení, jejichž výrobu zajišťovaly  
závody ve Vrchlabí a v Kvasinách.

Dne 1. června 1953 byla v Československu provedena  
měnová reforma a zároveň byl zrušen poválečný pří-  
dělový systém. Pět let po uchopení moci v zemi začalo  
komunistické vedení hledat cesty ke zlepšení vztahů  
s obyvatelstvem deprimovaným přetrvávajícím nedo-  
statkem potravin a spotřebního zboží, ale především  
celkovou atmosférou ve společnosti. Heslem dne  
se stala vize lidového vozu, malého automobilu pro  
široké vrstvy obyvatelstva. V době, kdy bylo velmi  
obtížné získat byť i jen motocykl, bylo téma lidového  
vozu příslibem lepších zítřků – a právě to se moci-  
pánům zamlouvalo. První ideové návrhy vytvořené

v AZNP v roce 1953 počítaly s kompaktním vozem  
vhodným pro přepravu dvou dospělých a dvou dětí.  
Záhy se však ukázalo, že zcela nový automobil nebude  
možné v dohledné době vyvinout a tím méně zavést  
do výroby. Na příkaz shora museli v Mladé Boleslavi  
vytvořit kompromisní návrh většího, plně čtyřmíst-  
ného vozu, který využíval existující podvozkové díly  
a poháněcí ústrojí. Jen karoserie směla být nová. Tak  
se zrodil „mezityp lidového vozu“, jehož první proto-  
typ, dokončený v prosinci 1953, dostal jméno Spar-  
tak. Sériová výroba nového automobilu, který mezitím  
vystřídal pojmenování Orlík a Rival, aby se nakonec  
představil pod strohým označením Škoda 440, se  
začala pomalu rozbíhat na podzim 1955, ve větších  
počtech pak v roce následujícím.

V září 1956 se na 2. výstavě československého stro-  
jrenství v Brně objevil otevřený vůz bezprostředně  
odvozený z typu Š 440, který se stal předobrazem road-  
steru Škoda 450 vyráběného v Kvasinách od léta 1958.  
Mezitím se v roce 1957 začala vedle základního typu  
Š 440 vyrábět i Škoda 445 se stejnou karoserií poháněná  
větším čtyřválcem 1,2 l. Počátkem roku 1959 převzaly  
šafetu modernizované vozy s novou přední nápravou  
opatřenou vinutými pružinami. Modely s uzavřenou  
karoserií dostaly při této příležitosti novou před s ovál-  
nou maskou ozdobenou výraznou vodorovnou lištou  
a místo dřívějšího označení Š 440 a Š 445 pojmenování  
Octavia a Octavia Super. Otevřená Škoda 450 se na-  
venek téměř nezměnila – nově ji však pokřtili jménem  
Felicia. Novinkou sezony 1960 byla Octavia Touring  
Sport s dvoudveřovou uzavřenou karoserií opatřenou  
maskou z vozu Felicia, z něhož převzala i výkonnější  
dvoukarburátorový motor. V téže době se na část pro-  
dukce vozů Felicia začala montovat odnímatelná pevná  
střecha z laminátu.



Od ledna 1961 se všechny vozy Octavia a Felicia vyráběly v modernizovaném provedení s jednotnou maskou a trojúhelníkovými „křídélky“ na zadních blatnících, felicia se za příplatek dodávala s nově tvarovanou laminátovou střechou opatřenou výklopnými bočními okénky. V létě 1961 byla v Kvasinách zahájena výroba vozu Octavia Combi s třetími, vodorovně členěnými dveřmi v téměř svislé zadní stěně a variabilním interiérem. Poháněcí ústrojí kombi převzalo z vozu Octavia Super. V roce 1962 nabídku rozšířily modely Felicia Super a Octavia TS 1200 vybavené dvoukarburátorovou verzí čtyřválců 1,2 l. Vozy modelového roku 1963 se odlišovaly maskou s jemnější mřížkou a v případě uzavřených modelů také malými bíločervenými světlými umístěnými nahoře na středních sloupcích karoserie.

Poslední vozy Octavia a Octavia Super s dvoudveřovými karoseriemi vyjely z Mladé Boleslavi v dubnu 1964, kdy vládu v hlavním závodě AZNP převzala Škoda 1000 MB s motorem vzadu. Poslední Felicia Super opustila výrobní linku v Kvasinách koncem června 1964, nadále tam ale pokračovala výroba vozů Octavia Combi. Kombi jako jediný zástupce této řady klasických škodovek s motorem vpředu pokračovalo v kariéře až do prosince 1971, od roku 1968 s novou maskou a od léta 1969 – coby model roku 1970 – s nově tvarovanou zadí bez „křídélek“. Tolik jen stručně na úvod. Pokud Vás tohle téma zaujalo, pokračujte prosím dál. Příjemnou četbu Vám přeje

Jan Tuček



◀ První prototyp automobilu jménem Spartak byl dokončen v prosinci 1953

▲ Pohoda u vody: Octavia ročníku 1961 s „křídélky“ na zadních blatnících



# 2

## Poválečná generace

---

Mladoboleslavská automobilka navázala po druhé světové válce na čtyřicetiletou tradici automobilové výroby, na jejímž počátku stály v roce 1905 první voituretty značky Laurin a Klement. Nosným typem třicátých let byla Škoda Popular s páteřovým rámem a v novějším provedení s motorem OHV o objemu 1,1 l. Tuto konstrukci převzala i první poválečná Škoda 1101, které dvoudveřová karoserie vynesla přezdívku Tudor. V roce 1952 následovala větší Škoda 1200 s pontonovou čtyřdveřovou karoserií známá pod označením Sedan.

## Tudor

V květnu 1946 debutoval první poválečný typ značky Škoda, který bezprostředně navazoval na vůz Popular OHV 1101 ročníku 1940 s kapalinou chlazeným čtyřválcem OHV 1089 cm<sup>3</sup>, čtyřstupňovou převodovkou za motorem a pohonem nezávisle zavěšených zadních kol. Vůz s označením Škoda 1101 samozřejmě převzal tradiční páteřový rám s lichoběžníkovými závěsy vpředu a výkyvnými polonápravami vzadu, odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné listové pero. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky 5,00-16 nebo 5,25-16. Čtyřválec 1089 cm<sup>3</sup> dával výkon 32 k (23,5 kW), palivová nádrž o objemu 35 l byla umístěna v motorovém prostoru, vzadu u dělicí stěny.

Čtyřmístná dvoudveřová karoserie měla pohledné zaoblené tvary, jejím základem byla plechová podlaha, střední část karoserie tvořila dřevěná kostra pokrytá povrchovými panely z ocelového plechu, zatímco přední i zadní partie byla celokovová. Tudor měl dveře postaru zavěšené vzadu, otvíraly se tedy odpředu dozadu. Při rozvoru náprav 2485 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu byl vůz Š 1101 dlouhý 4100 mm, široký 1500 mm a vysoký 1520 mm, pohotovostní hmotnost se podle provedení pohybovala z rozmezí 940 až 960 kg. Tudor jezdil největší rychlostí 100 m/h a průměrně spotřeboval 9 až 10 l benzínu na 100 km.

◀ Škoda 1101 Tudor byla v roce 1946 prvním novým poválečným vozem z AZNP

▶ Dodávka Škoda 1101 karosovaná ve Vrchlabí měla o něco kratší boční dveře

▶ Škoda 1102 Tudor ve čtyřdveřovém provedení vyráběném v letech 1949–51





Od jara 1946 se v Mladé Boleslavi vyráběly automobily Škoda 1101 s dvoudveřovou uzavřenou karoserií, zatímco v bývalé karosárně Petera ve Vrchlabí začali na stejných podvozcích dodávaných z mateřské továrny stavět třídvěřové sanitní vozy. Od podzimu 1946 se v Mladé Boleslavi souběžně vyráběl i čtyřmístný polokabriolet s pevnými rámy oken a dveří a plátěnou stahovací střechou, zatímco z Vrchlabí začaly vedle sanitek vyjíždět i dodávky. Třešničkou na dortu byl dvoumístný sportovně střížený roadster Škoda 1101 s oblou zádí, jehož první exempláře vznikly v letech 1946 až 1948 v Mladé Boleslavi, potom byla jejich malosériová výroba předána do závodu ve Vrchlabí a do někdejší Janečkovy karosárny v Kvasinách. Od podzimu 1948 nabídka rozšířila čtyřdvěřová verze Š 1101, která stejně jako další exportní modely dostala novou masku s pěti silnějšími vodorovnými lištami. Od roku 1949 se vyráběl modernizovaný vůz Š 1102 Tudor s řazením pod volantem, výroba vozů Š 1101 s řadicí pákou na víku převodovky však pokračovala dál.

Pod označením Škoda 1101 STW se od roku 1949 vyráběl třídvěřový vůz kombi (Station Wagon) ve stylu „woody“, s navenek vystupujícími dřevěnými prvky střední a zadní části karoserie. Zpočátku tyto vozy ve dvou jen málo odlišných provedeních vznikaly v Karose Brno a v bývalé karosárně Brožík v Plzni, později byla jejich výroba předána do Kvasin. Zcela oplechované třídvěřové kombi Š 1101 bylo dílem karosárny v Rousínově, od



- ◀ Kombi Škoda 1101 STW s karoserií s dřevěnými prvky zhotovenou v Kvasinách
- ▶ Škoda 1101 VO/P alias „bojový Tudor“ s kompletní výbavou proti nepohodě

roku 1951 je pak stavěli i v továrně Rudý Letov v Praze-Letňanech. Zmínku si zaslouží i vojenský a policejní pohotovostní vůz Š 1101 VO, resp. Š 1101 P, s krabicovitou otevřenou karoserií se čtyřmi vyjímatelnými dvířky a skládací plátěnou střechou. Jeho základem byl sériový podvozek s pohonem zadních kol, jen se světlostí zvýšenou montáží osmnáctipalcových kol místo šestnáctipalcových. V letech 1948 až 1951 vznikly přes 4 tisíce těchto vozů známých pod přezdívkou „bojový Tudor“. Celková produkce vozů Škoda 1101 a 1102 dosáhla v letech 1946 až 1952 asi 67 tisíc, z toho kolem 29 tisíc dvoudveřových čtyřmístných vozů a 18 tisíc čtyřdveřových modelů, pro něž se – navzdory počtu dveří – také používalo pojmenování Tudor. Nejvzácnější byly roadstery, kterých do léta 1951 vznikly jen dva tisíce. Posledními vozy této řady byly dodávky Š 1101 smontované v květnu 1952 ve Vrchlabí.



## Sedan

Na přelomu čtyřicátých a padesátých let vyvíjela mlado-boleslavská automobilka nový vůz s prostornější celokovovou karoserií pontonového tvaru, motorem převrtaným na 1221 cm<sup>3</sup> a označením Škoda 1200. První prototyp byl postaven v roce 1949 na upraveném podvozku Š 1102 s rozvorem 2485 mm, ale s rozchodem kol rozšířeným vpředu o 50 mm na 1250 mm a vzadu o 70 mm na 1320 mm. Nová čtyřdveřová karoserie byla o 180 mm širší než u vozu Tudor, a tak se podvozek musel přizpůsobit. V roce 1950 následovaly další prototypy: dvoudveřový čtyřmístný kabriolet se skládací plátěnou střechou, sedan s pravostranným řízením a také dodávka a kombi STW se sklopným zadním sedadlem. Brzy se však ukázalo, že cestující na zadních sedadlech mají sice dostatek místa na šířku, nikoliv ale v podélném směru, a také užitkové varianty – zejména sanitka – potřebovaly více vnitřního prostoru.

Na jaře 1951 padlo rozhodnutí, že nový vůz dostane podvozek s rozvorem prodlouženým o 200 mm na 2685 mm. Tak se zrodila definitivní verze prostorného pětimístného automobilu Škoda 1200 známého pod přezdívkou Sedan. Byl dlouhý 4500 mm, široký 1680 mm a vysoký 1520 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1050 kg a užitečnou 400 kg. Jezdil na šestnáctipalco-

- ◀ Dvumístný roadster Škoda 1102 se vyráběl téměř výhradně na export
- ▶ Prototyp vozu Škoda 1200 Sedan z roku 1950 s původním kratším rozvorem
- ▶ Zřejmě jen ve dvou exemplářích vznikl čtyřmístný kabriolet Škoda 1200



vých kolech obutých do pneumatik 5,50-16, čtyřválec 1221 cm<sup>3</sup> o výkonu 36 k (26,5 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou ovládanou řadicí pákou pod volantem mu uděloval největší rychlost 105 m/h při spotřebě 8 až 10 l benzínu na 100 km. Palivová nádrž o objemu 35 l byla i u tohoto vozu vpředu pod kapotou, u zadní stěny motorového prostoru.

Zatímco v AZNP horečně připravovali náběh výroby vozů Škoda 1200, přišla ledová sprcha v podobě vládního rozhodnutí, podle něhož měla být z Kopřivnice do Mladé Boleslavi předána výroba osobního vozu Tatra T 600 Tatraplan s plochým, vzduchem chlazeným dvoulitrovým čtyřválcem v zádi a 4540 mm dlouhou aerodynamickou karoserií. Zlý sen se stal skutečností a od listopadu 1951 se na výrobní lince AZNP montoval tatraplan. Zprávy z ministerstva národní obrany dokonce hovořily o tom, že se v Československu ze strategických důvodů mají osobní automobily vyrábět pouze se vzduchem chlazenými motory, a rozpracovaný projekt vozu T 201 s motorem z tatraplanu uloženým vpředu a klasickým pohonem zadních kol tomu nasvědčoval. Celá akce však skončila fiaskem, projekt T 201 spadl pod stůl a výroba vozů Tatraplan byla v Mladé Boleslavi v červnu 1952 ukončena. Tím se otevřel prostor pro Škodu 1200 s vodou chlazeným motorem a klasickou škodováckou koncepcí. V AZNP začali sedan vyrábět v létě 1952, zároveň se rozbíhala i výroba podvozků Š 1200 určených pro užitkové verze, jejichž karosováním a konečnou montáží byly pověřeny závody ve Vrchlabí a v Kvasínách.

Na podzim 1952 se objevily dodávky a sanitky Š 1200, počátkem roku 1953 začali ve Vrchlabí vyrábět i kombi Škoda 1200 STW s asymetricky řešenou karoserií, jež měla na levém boku jen jedny dveře, zatímco na pravém dvoje. Stejně jako dodávka mělo i kombi v zádi po straně zavěšené jednoduché dveře, jež se otvíraly směrem



doleva. Víceúčelový vůz s rozvorem 2685 mm a rozchodem kol 1250 mm vpředu a 1320 mm vzadu byl dlouhý 4360 mm, široký 1690 mm a vysoký 1580 mm, sklopením zadního opěradla se v něm dala vytvořit ložná plocha dlouhá 1,75 m a široká 1,38 m (mezi podběhy zadních kol 0,99 m). Kombi s přezdívkou „stejšn“ odvozené z označení STW (Station Wagon) vykazovalo pohotovostní hmotnost 1120 kg, užitečnou 500 kg, jezdilo na pneumatikách 6,00-16 a dosahovalo největší rychlosti přes 90 m/h.

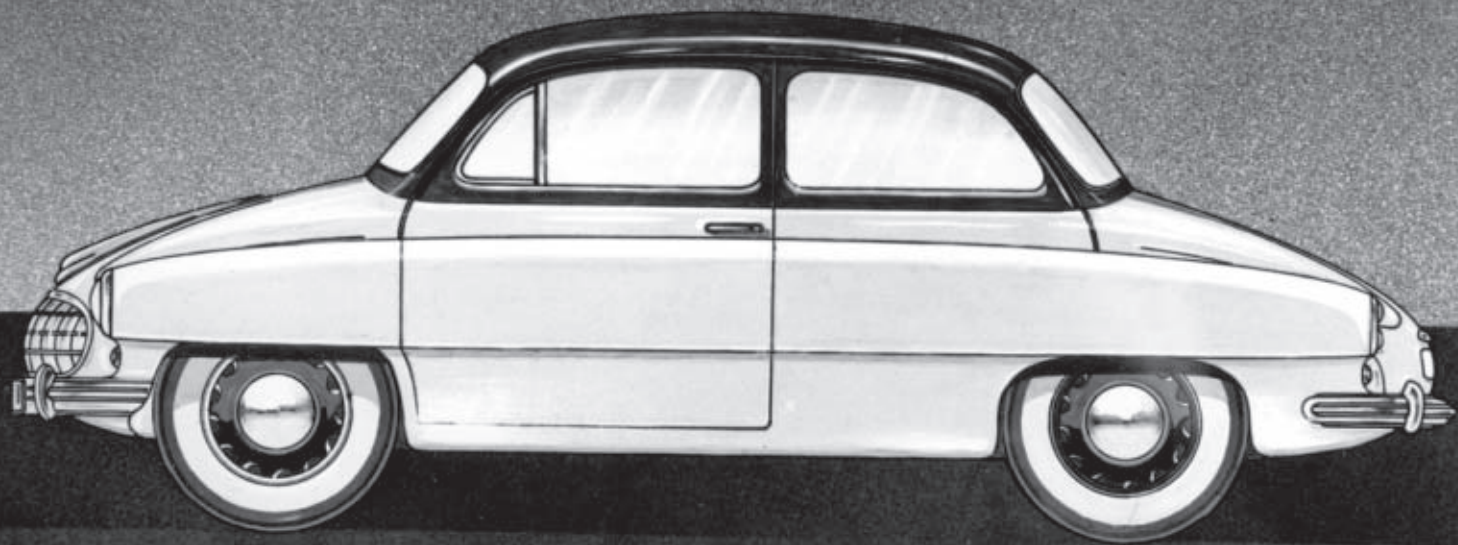
Finální montáž automobilů Škoda 1200 Sedan se čtyřdveřovou karoserií byla v Mladé Boleslavi zastavena koncem října 1955 v souvislosti s náběhem výroby nového typu Škoda 440 Spartak. Osobní vozy Sedan, od jara 1956 v modernizovaném provedení Škoda 1201 s výkonem motoru 1221 cm<sup>3</sup> zvýšeným na 45 k (33 kW) a menšími patnáctipalcovými koly, se nadále vyráběly v Kvasinách – po slední exemplář vyjel počátkem března 1959. Celková produkce osobních vozů Škoda 1200 a 1201 Sedan dosáhla v letech 1952 až 1959 kolem 27 tisíc kusů. Užitékové verze Š 1201 vznikaly ve Vrchlabí až do podzimu 1961, kdy je nahradil typ Škoda 1202 těžké koncepce, ale s modernější karoserií. Užitékových vozů Š 1200 a 1201 bylo v Kvasinách a ve Vrchlabí vyrobeno celkem 40 tisíc, včetně více než 15 tisíc kombi STW. V období 1961 až 1971 k nim pak přibylo přes 57 tisíc automobilů Škoda 1202, které byly posledními pokračovateli první poválečné generace s okřídleným šípem ve znaku.

- ◀ Vozy Škoda 1200 Sedan se vyvážely do řady zemí – tenhle jezdil ve Švédsku
- ◀ Sanitní Škoda 1200 měla prodloužený zadní převis a sklopné dveře v zádi





- ▲ Škoda 1201 STW měla vlevo jednu boční dveře, na pravém boku dvoje
- ▶ Modernizovaná Škoda 1201 Sedan z roku 1956 s výkonnějším motorem



# 3

## První návrhy

---

V létě roku 1953 se v mladoboleslavské automobilce zrodily první návrhy malého čtyřmístného vozu s označením Škoda 900. Na popud vládních činitelů však záhy museli původní úvahy přehodnotit a v co nejkratší době vyvinout a připravit do výroby o něco větší automobil využívající mechanické skupiny stávajících typů Škoda 1101/1102 Tudor a Škoda 1200 Sedan. Jen karoserie směla být zcela nová. Tak přišel na svět „mezityp lidového vozu“ Škoda 990, jehož první prototyp – dokončený v prosinci 1953 – nesl jméno Spartak.



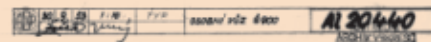
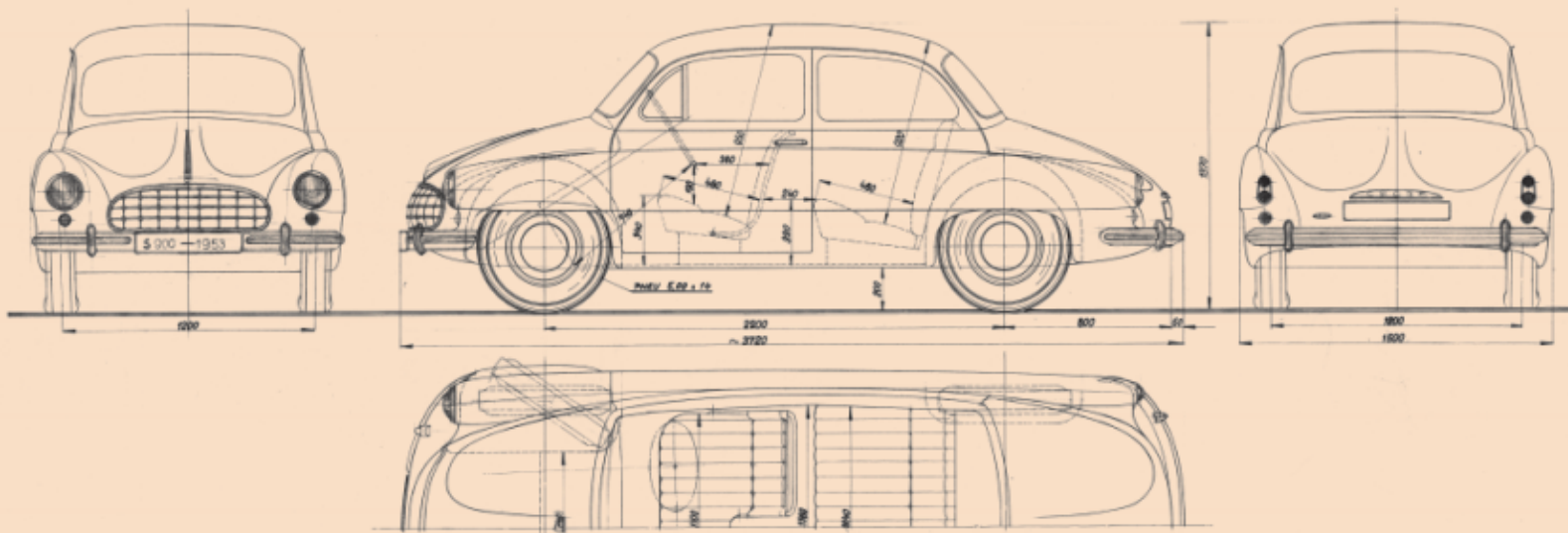
Podle dokumentace, jež se dochovala v archivu automobilky, existovaly koncem září 1953 tři ideové návrhy malého vozu Škoda 900. Dva předpokládaly klasickou koncepci s motorem vpředu a pohonem zadních kol a tradiční tříprostorové uspořádání dvoudveřové čtyřmístné karoserie. Jeden z nich měl výrazně zaoblenou před a oblou stupňovitou zád. Při rozvoru náprav 2200 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu i vzadu měl být tento vůz dlouhý 3720 mm, široký 1500 mm a vysoký 1370 mm, počítalo se s použitím čtrnáctipalcových kol opatřených pneumatikami rozměru 5,00-14. Není bez zajímavosti, že zatímco na výkresu je označen jen jako „Osobní vůz Š 900“, třípohledová výtvarná kresba už nese nápis „Spartak Typ 900“.

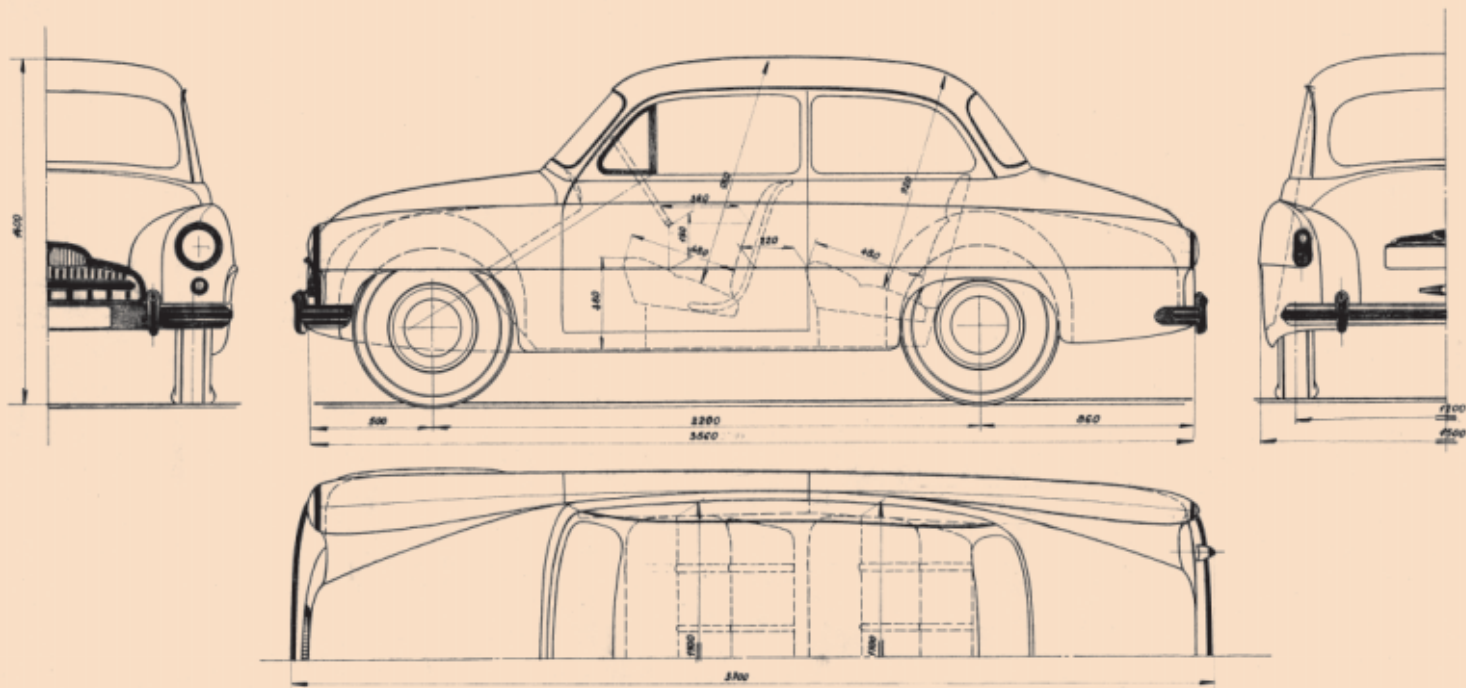
Druhý návrh byl tvarově umírněnější alternativou prvního a vyznačoval se decentněji tvarovanou přední a zadní partií karoserie. Při stejném rozvoru 2200 mm

◀◀ Jeden z ideových návrhů malého automobilu Škoda 900 z roku 1953

▲ Třípohledová kresba vozu Škoda 900 s výrazně tvarovanou předí a zádí

► Výkres malého vozu Škoda 900 s rozvorem náprav 2200 mm (1953)





№ 1110	29.9.55		ŠKODA 900	AI-20439
<i>Tril</i>	<i>Tril</i>			LOCHES VOKRMEŠO

a rozchodu 1200 vpředu i vzadu byl tento vůz přes nárazníky dlouhý 3700 mm (délka samotné karoserie měla hodnotu 3560 mm), široký 1500 mm a vysoký 1400 mm. Vnitřní prostor byl téměř stejný jako u první varianty – vnitřní výška nad sedadly 950 mm vpředu a 920 mm vzadu, sedadla však byla o něco výše nad podlahou, hrana předního byla ve výšce 380 mm proti 340 mm u prvního návrhu. Na délku měřila vzdálenost mezi předním opěradlem a přední hranou zadního sedáku 220 mm, zatímco první varianta slibovala 240 mm. Vnitřní šířka na úrovni předního sedadla měla u obou klasicky střížených návrhů hodnotu 1100 mm, vzadu nabízel první 1140 mm, druhý jen 1100 mm.

Oba návrhy vozů Š 900 klasické koncepce s rozvozem 2200 mm se vyznačovaly některými prvky, jež se později objevily i na prototypch. Čelní a zadní okno kabiny mělo stejnou velikost a tvar, takže bylo vzájemně zaměnitelné, v oknech dveří nechyběla výklopná trojúhelníková okénka, jež usnadňovala větrání a případně i odmlžení oken. Práh víka zavazadlového prostoru byl nízko nad vozovkou, těsně nad zadním nárazníkem. Toto na první pohled praktické řešení se později ukázalo jako nevhodné kvůli nedostatečné tuhosti zadní partie karoserie, ale nepředbíhejme. Pro zajímavost připomeňme, že první varianta vozu Š 900 s výrazně zaoblenou předí a zádí má na výkresu pravostranné řízení, s nímž se alternativně počítalo u exportního provedení, druhá varianta je nakreslena ve standardní úpravě s volantem vlevo. U prvního návrhu měli mít řidič a spolujezdec vpředu k dispozici sedadlo s neděleným sedákem, ale se samostatnými sklopnými opěradly, druhý návrh předpokládal

jednodílný průběžný sedák i opěradlo. První verze Š 900 má dveře umístěné těsně za výřezem předního blatníku, takže jejich přední okraj musel být kvůli podběhu dole lehce vykrojený, u druhé jsou dveře zakresleny dále za předním kolem a s rovnou přední hranou.

Třetí ideový návrh, jehož výkres v měřítku 1 : 10 je stejně jako výkres první varianty datován dnem 30. září 1953, představuje velmi nekonvenčně střížený malý automobil s trambusovou kabinou a motorem vzadu pohánějícím zadní kola. Tento vůz měl mít rozvor jen 2000 mm a rozchod kol 1300 mm vpředu a 1200 mm vzadu. Řidič a spolujezdec měli mít k dispozici dvě samostatná, 480 mm široká sedadla umístěná mezi podběhy předních kol, přičemž prostor pro nohy měli v 900 mm dlouhém předním převisu karoserie. Vzadu projekt počítal s 1200 mm širokou dvoustupňovou lavicí, přičemž v podélném směru mělo být až 350 mm prostoru pro nohy cestujících vzadu. Vnitřní výška mezi sedadly a stropem měla hodnotu 940 mm vpředu a 920 mm vzadu, téměř se nelišila od obou předcházejících návrhů. Na každém boku karoserie byly jedny dveře umístěné za výřezy předních blatníků, jimiž by se nepochybně pohodlně nastupovalo cestujícím vzadu. Řešení přístupu k předním sedadlům však není z výkresu ani z výtvarných kreseb zřejmé. Trambusová varianta vozu Š 900 byla dlouhá 3550 mm, široká 1550 mm a vysoká 1370 mm, kola jsou zakreslena opět čtrnáctipalcová, ale s pneumatikami rozměru 4,50-14, jež umožnily zmenšit podběhy. Vnější tvary automobilu Š 900 s trambusovou kabinou jsou dobře patrné z připojené kresby, opět s nadpisem „Spartak Typ 900“. Otázkou zůstává, nakolik byl tento projekt skutečně míněn vážně, nebo jen coby poněkud volnomyšlenkářská alternativa k oběma konvenčním řešením.

◀ Další projekt kompaktního vozu Škoda 900 vypracovaný v září 1953