

Jan Králík



# Škoda 1203

retro



historie, vývoj, technika, jiná provedení

# 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 Králík**

# Škoda 1203

historie, vývoj, technika, jiná provedení

**Grada Publishing**

Jan Králík

## Škoda 1203

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 4188. publikaci

Odpovědný redaktor Michal Karas

Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák

Fotografie Archiv společnosti Škoda Auto

a archiv pánů Jana Karla, Romana Jirouše a Ing. Šimona Poláka

Počet stran 136

První vydání, Praha 2010

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© 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 978-80-247-3383-8 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-7525-8 (elektronická verze ve formátu PDF)

© Grada Publishing, a.s. 2012

# Obsah

---

Úvod .....	7
Kolébka má i rakev .....	7
<b>1 Vrchlabí .....</b>	<b>9</b>
Peterové .....	9
První karoserie .....	14
Firma do roku 1945 .....	18
<b>2 AZNP: Ano, ne, ano .....</b>	<b>31</b>
Pod křídla AZNP .....	31
Konečně automobily .....	34
Samostatný podnik .....	41
Zpátky do AZNP .....	44
<b>3 Nový projekt: Ano, ne, ano, ne .....</b>	<b>47</b>
Projekt Trambus 979 – zadáno .....	47
Zamítnuto .....	57
Projekt Trambus 997 – povoleno .....	57
Pozastaveno .....	63

<b>4</b>	<b>Přece jen: Ano!</b> .....	<b>65</b>
	Pokračování .....	65
	Prototypy Š 997 .....	66
	Pohřební.....	73
	Zkouška.....	76
<b>5</b>	<b>Co se vleče, neuteče</b> .....	<b>77</b>
	Kolik to vynese.....	77
	Vzdušné zámky .....	79
	Žádný spěch.....	81
	Dlouhá cesta .....	82
<b>6</b>	<b>Konečně</b> .....	<b>85</b>
	Š 997 – zahájeno! (1968–1974).....	85
	Modelová řada.....	91
	Socialistická „konkurence“.....	100
	První úpravy a modifikace .....	100
<b>7</b>	<b>Projekty, na které nedošlo</b> .....	<b>105</b>
	Š 777 (1970) – kultivace, která se nekonala.....	105
	Š 778 (1972) – nový projekt, na který nedošlo .....	106
	Š 776 (1974–1981) – kosmetické změny .....	109
	Bude všechno jinak? .....	112
	Škoda 1203 z Trnavy (1982–1985) .....	117
	Případ kšilt.....	120
	TAZ-Š 1203 (1985–1993).....	121
	TAZ 1500 KAT (1993–1999).....	124
	Ocelot .....	126
<b>8</b>	<b>Barevná příloha</b> .....	<b>131</b>
	Poděkování.....	135
	Použitá literatura a prameny.....	135
	O autorovi .....	136

# Úvod

## Kolébka má i rakev

Škoda 1203 z Vrchlabí je mezi všemi domácími automobily v mnoha ohledech výjimečná. Každého, kdo si ji pamatuje, či snad s ní má osobní zkušenosti, pravděpodobně napadá, že autor neví, o čem mluví. Přesto na tom trvám.

Myšlenka na moderní lehký skříňový automobil vznikla už v polovině 50. let. Byla to správná reakce na několik málo vozidel této kategorie předních evropských výrobců. Kdyby se podařilo uskutečnit ji včas, mohli být ve Vrchlabí na automobil pyšní – už podoba prvních prototypů byla slibná. Jenomže od nápadu po sériovou výrobu uplynulo třináct roků. Během té doby byl projekt několikrát zastaven a pak opět zahájen, několikrát byla jeho budoucnost spojena s jinými automobily Škoda, které se měly vyrábět, ale nakonec nevyráběly. Od počátku bylo zřejmé, že motor, který byl k dispozici, neodpovídá svým výkonem charakteru vozu a požadavkům na něj kladeným, takže se vážně uvažovalo i o možnosti dovozu motoru z Polska nebo ze Sovětského svazu. Omezené výrobní kapacity a prázdná státní pokladna na jedné straně a nutková potřeba malého užitkového vozu na druhé straně vedly i na svoji dobu ke krkolomným řešením. Hledali se výrobci důležitých komponentů, kteří na tom byli podobně a o jejichž výrobním programu rozhodovaly zase jiné orgány, které měly na věc opačný názor. Léta

plynula, rozbory se vršily – hlášení, posudky, protokoly, zprávy a hodnocení –, všechno se vleklo, termíny posouvaly a sériová výroba stále v nedohlednu. Škoda 1203 se stala jedinečným příkladem praktického chodu centrálně řízeného socialistického hospodářství. Systém, který si tolik zakládal na péči o pracující, jak se říkalo občanům s omezenými občanskými právy, trestuhodně mrhal jejich prací, nadšením a tvořivostí. Vrchlabští se pak často zaměřovali na to, jak splnit úkoly navzdory objektivním potížím, jak se říkalo všeobjímajícímu šlendriánu. Když nakonec dovedli zadání k cíli, stalo se tak spíš navzdory nadřazeným institucím než s jejich účinnou pomocí.

Když se na sklonku roku 1968 začala Škoda 1203 opravdu vyrábět, nebylo zač se stydět, vůz vypadal k světu. Už tehdy se plánovala jeho modernizace a další vývoj. Kdyby tenkrát někdo prohlásil, že se vůz bude vyrábět prakticky beze změn dalších více než třicet let, ba dokonce že se po ukončení tovární produkce ujmou kusové montáže nadšenci – nikdo by nevěřil. A přece lze ještě v roce 2010 koupit nově postavenou dvanáctsettrojku.

Stejně zajímavá je historie výrobního závodu, už proto, že byl založen v roce 1864 a patří v tomto ohledu k nejstarším u nás. Vyrábí dopravní prostředky takřka půldruhého století. Jeho osudy rozhodně stojí za přiblížení, protože věrně odrážejí historii země až po současnost. Proto se knížka pokouší zmapovat také vývoj vrchlabského závodu, nejen jeho nejznámějšího automobilu. Dvanáctsettrojky v různých podobách odvážely maminky do porodnice, rozvážely potraviny do obchodů, rekreanty na dovolenou, řemeslníky do práce, sloužily u hasičů nebo odvážely zesnulé na poslední cestu. Kolébka má i rakev – o Škodě 1203 to platí bezezbytku.

A pak že to není výjimečný automobil.

Jan Králík

ÚČET POŠT. SPOR.  
856-272.

*J. Th. Petera & Synové*



TOVÁRNA A  
VELKOZÁVOD  
KOČARŮ

VE

VRCHLABÍ

KRÁL. ČESKÉ.

ZALOŽENO  
1864.





# 1 Vrchlabí

---

## Peterové

Kořeny automobilového průmyslu často sahají hluboko do 19. století, k výrobcům kočárů. Je tomu tak i v případě Vrchlabí, podkrkonošského města, kdysi dobře prosperujícího sídla okresního hejtmanství. Žili zde především Němci, kteří Vrchlabí proslavili textilním průmyslem. Jen tkalcoven tu bylo na přelomu 19. a 20. století šestnáct, k tomu přádelna lnu, tři bělidla, dvě továrny na barvení a potisk látek, výroba ob vazů a další manufaktury a dílny. Patřila k nim také kočárovka Ignaze Theodora Petery. Narodil se 31. července 1840 v Pecce u Nové Paky. Vyučený kolář založil ve Vrchlabí roku 1864 vlastní firmu „*Ig. Th. Petera & Söhne, Wagenfabrik und englische Sattlerei*“, tedy Ig. Th. Petera, továrna na kočáry a anglické sedlářství. Petera se přizpůsobil

◀ Veduta s Peterovou dílnou v Nádražní ulici 100. Na místě původních skladů (vlevo nahoře) vyrostl později nový závod

převážně německému prostředí (v roce 1900 zde žilo 4800 Němců a 500 Čechů), jeho zákazníci byli především zámožní podnikatelé a měšťané.

Dílna sídlila v Nádražní ulici č. p. 100, v místech, jimž se říkalo Kozí plácek. Na výrobě kočárů, ale také žebříňáků, saní a strojů se podíleli především koláři, kováři, sedláři, čalouníci a lakýrníci. V objektu byly dílny včetně čtyř výhní. Postroje a čalounění se šily v podkroví, v přízemní přední části se nacházelo příruční skladiště s výlohami do ulice. Do práce v dílnách se od útlého věku zapojovaly i Peterovy děti (s manželkou Annou měl Petera sedm dcer a pět synů), rozumělo se samo sebou, že některý ze synů živnost převezme.

Kočárovka byla od 15. října 1890 vedena jako živnost a zapsána v obchodním rejstříku jednotlivců pod názvem „Ig. Theodor Petera“. Současně s tím, jak se textilním továrnám ve Vrchlabí a okolí dařilo, vzrůstala i poptávka po Peterových výrobcích. V dílnách se



objevily moderní stroje, nejdříve okružní pila poháněná elektromotorem. V roce 1901 dostal Petera úřední souhlas k provozu kotle parního stroje, který si pořídil. Když začalo být v Nádražní ulici č. p. 100 těsno, bylo rozhodnuto postavit na místě dosavadních skladových budov skutečnou továrnu. Teď už o firmě rozhodoval nejen Petera senior, ale také jeho tři synové Theodor junior, Josef a Robert. Svědčí o tom zápis v obchodním rejstříku společností, v němž byla kočárovka vedena od roku 1900 jako „*Ig. Theodor Petera a synové.*“

První část nové továrny začali stavět v roce 1904. V témže roce, 20. června, zemřel zakladatel firmy na zápal plic. Odejít mohl s klidem v duši – jeho tři synové si zdatně vedli. V následujících třech letech dokončili moderní závod s prostornými dílnami pro zámečníky, kováře, koláře, truhláře, sedláře, čalouníky, platněře, lakýrníky a další potřebné řemeslníky, instalovali obráběcí stroje, částečně poháněné elektrickými motory, částečně parním strojem. Budovy dodnes stojí a dokládají, že bratři Peterové pojali rozvoj podniku vskutku velkoryse. Theodor měl na starosti obchod, Josef výrobu, Robert kanceláře a vnitřní chod firmy. Kromě kočárů, vozů, saní a postrojů tady zhotovovali tašky, kufry, polstrovaný nábytek a také kočárové lampy, což znamenalo přibrat další řemeslníky. V roce 1906 zaměstnávali až 40 mistrů, tovaryšů a učedníků.

Z dochovaných fotografií lze soudit, že firma nabízela kočáry nejrůznějších typů a provedení, od lehkých sportovních po uzavřené těžké nákladní, stejně jako saně pro všechny možné účely, od sportovních po nákladní. Je zřejmé, že ve firmě dokázali vyhovět každému požadavku. O kočáry byl zájem nejen ve Vrchlabí a jeho širším okolí, ale také v západočeských lázních a dalších okrajových částech severních Čech se silnou německou menšinou. Schopní Peterové sledovali novinky ve svém oboru, a není proto divu, že je záhy upoutaly automobily.



- ◀ Zakladatel firmy Ignaz Theodor Petera (1840–1904)
- ◀ Centrální matice nejen upevňovala kolo na hřídeli, ale byla často jediným znakem výrobce. Měla stejnou funkci jako později chladičové znaky automobilů. Zde dvě verze, používané po roce 1900
- ▲ Lovecký polokrytý mylord na krátkém rozvoru, bez zadního nouzového sedátka
- ▶ Lehká buggy na železných loukoťových kolech na pneumatikách
- ▶ Omnibus s nástupními dveřmi v zadní stěně





- 
- ▲ Poštovní dostavník na trati Svoboda–Pec
  - ◀ Poštovní kočár pro přepravu osob a listovních zásilek



- ▲ Pohřební kočáry byly vždy vrcholem řemeslné zručnosti kočárovky a její nejlepší vizitkou
- ▶ Sportovní bobové saně. Na vzpěrách pod sedadly jsou patrné ostruhy pro rejdivání a brzdění, vzadu nosič zavazadel, pod druhou řadou sedadel uzamykatelná schránka
- ▶ Luxusní kočárové saně kupé



## První karoserie

První karoserii postavili u Peterů v roce 1908 na šasi vyrobeném v Reichenberger Automobil Fabrik – RAF, liberecké automobilce. Vůz koupil vrchlabský majitel přádelny Willibald Jerie a působil jím ve městě značný rozruch.

Automobilku RAF založili roku 1907 liberečtí podnikatelé, mezi nimi i Theodor baron Liebieg, který stál u kolébky rodícího se evropského motorizmu. Do historie vstoupil svou dálkovou jízdu vozem Benz Viktoria z Liberce do Gondorfu roku 1894, kdy během týdne ujel takřka tisíc kilometrů. Teď se spolu s Oskarem von Klingerem a Alfredem Ginskeyem stal spolujednatel továrny, z níž první automobil vyjel na podzim 1907. V archivu Národního technického muzea v Praze je uložena fotografie, na níž je zachycen dvousedadlový RAF 10 HP s jednoduchou otevřenou karoserií. Datována je rokem 1907. V archivu Krkonošského muzea ve Vrchlabí je zase fotografie jiného vozu RAF s nákladní uzavřenou karoserií, který stojí u Peterů před domem v Nádražní 100. Jeho přední část je prakticky identická s předkem vozu z Liberce. Podle shodného tvaru výlisků v kapotě i podle shodného tvaru mezistěny oddělující motorový prostor od řídiče je velmi pravděpodobné, že oba vozy vznikly ve stejné dílně. Je-li rok 1907 na fotografii z Liberce správný, pak lze usuzovat, že Peterové spolupracovali s tamní RAFkou už v tomto roce, nejpozději v roce následujícím. Důkazy bychom našli v rakouských Allgemeine Automobil-Zeitung. První inzerát automobilky tam vyšel ve stejném čísle jako redakční článek o značce RAF, tedy v listopadu 1907. Oznamoval drobným písmem, že typ 24/30 HP je za 16 000 korun v kompletní karoserii dvojitého faetonu se střechou a (acetylénovými) světly. Kde karoserii zhotovili, se neříká. Avšak snímek prvního šasi vozu spouštěného po fošnách ze střechy pronajaté dílny vzbuzuje pochybnosti o tom, zda v liberecké továrně





RAF měli karosárnu. Karoserii dvojitého faetonu nechali postavit nejspíš tam, kde na takový úkol byli zařizeni, tedy ve slušně vybavené kočárovce. Široko daleko vyhlášená byla ta Peterova ve Vrchlabí. Obrátili se Liberečtí už v roce 1907 na ní? Černé na bílém to potvrzeno není. Zato rok 1908 už lze považovat za vcelku jistý. Kromě výpovědi pamětníků Čeňka Kouby a Václava Gerstnera to potvrzuje další inzerát RAF, opět v Allgemeine Automobil-Zeitung č. 16 ze dne 19. IV. 1908. Tehdy poprvé automobilka zveřejňuje své zástupce. Mezi nimi je uvedeno „für Ostböhmen: Ig. Th. Petera & Söhne, Hohenelbe“. Na jaře 1908 už tedy byla ruka v rukávě. U Peterů nabízeli automobily RAF nejpozději od dubna 1908. Tvrdit lze takřka s jistotou, že v té době stavěli Peterové karoserie na šasi RAF přinejmenším pro zákazníky z regionu východních Čech. Tehdy patřila vrchlabská kočárovka k největším svého druhu v Čechách, nebyla-li vůbec největší.

- ◀ Phaeton Minerva pro maďarskou pobočku německé společnosti Schicht
- ◀ Dokončená automobilová karoserie před montáží na šasi. Zajímavé je přední sedadlo pouze pro řidiče a stupačka na sloupku dveří, aby z ní dosáhl na střešní nosič zavazadel. Stahovací okno, tvar dveří a skládací střeška nezapřou původ v kočáru typu landaulet
- ▶ Triple phaeton RAF-Knight se šoupátkovým motorem, kolem roku 1913



Mnohé nepřímé důkazy o výrobě automobilové karoserie se tedy vztahují k roku 1908, ač písemný se zatím nenašel. Avšak našel se jeden obrazový, který se s velkou pravděpodobností vztahuje dokonce k roku 1907. Ten důkaz stojí na ulici před dílnami v Nádražní ulici a je zachycen na fotografii. Vůz má krytý prostor pro cestující s prodlouženou střechou nad řidiče, konstrukce ovšem nepočítá s čelním sklem. Konec konců byl to jen chauffeur... Na voze stojí za pozornost štítek na boku za předním blatníkem. Při zvětšení je velmi dobře čitelné „CH. LINSER“. Pozoruhodný je proto, že liberecký Christian Linser vyráběl své automobily od konce roku 1905 do asi poloviny roku 1907, kdy svoji dílnu pronajal již zmíněným pánům Liebiegovi, von Klingerovi a Ginskeymu, jinak řečeno automobilce RAF. Sám s výrobou automobilů skončil. A ještě něco stojí za pozornost – na skleněné stěně oddělující cestující od řidiče je zřetelný leták, na němž je při zvětšení patrný text „Carosserie“, dále „Ig. Th. Petera & Söhne“ a zcela dole „Hohenelbe“. Krásně propracovaná karoserie nese ještě známky kočáru, zejména tvarem dveří. Za pozornost stojí kapota. Na jejím boku nejsou větrací štěrbinu nutné pro odvod teplého vzduchu od chladiče. Chybami se člověk učí – na všech dalších známých fotografiích raných Peterových karoserií už je najdeme. Podle všeho to byla jedna z prvních prací tohoto druhu, do které se Peterové pustili. Však se také pochlubili oním plakátkem na skle, což na žádné jiné fotografii nenajdeme. Tak tedy rok 1907? Podle zmíněných indicií s velkou pravděpodobností ano. Pokud šasi vyrobené u Linsera koupil zákazník později, mohli je karosovat někdy začátkem roku 1908. Pod tento letopočet se už můžeme s klidným svědomím podepsat.

Kočáry, saně a hospodářské vozy tvořily v té době nadále těžšíště vrchlabského programu. Jejich montáž vyžadovala součinnost několika různých řemesel. Dokonalé zvládnutí

práce se dřevem, kovy, kůží a textilem se rozumělo samo sebou. U Peterů si dobře vedli. Dílny byly moderně vybaveny, v kancelářích měli už i telefon. Orientace na automobilové karoserie byla v logice nedávno velkoryse rozšířené firmy. Tím spíš, že technologie jejich výroby se od výroby kočárů v té době prakticky v ničem nelišila.







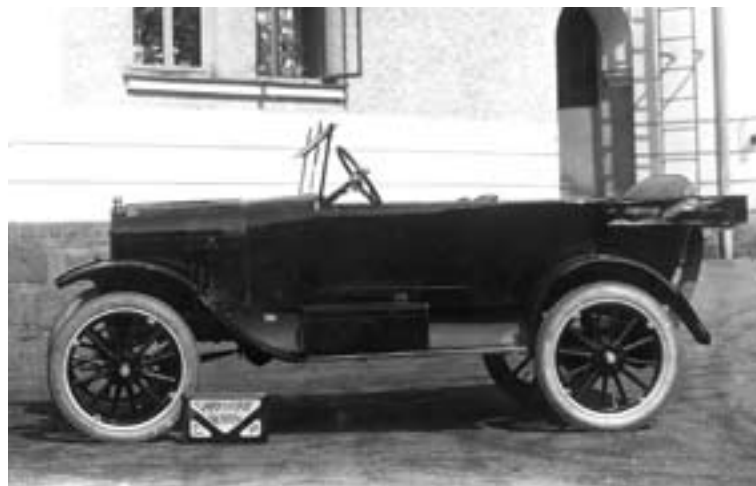
- ◀ Karoserie na šasi Linser pochází s největší pravděpodobností z roku 1907, nejpozději z roku 1908. Jak je patrné, na pohodlí řidiče příliš nezáleželo, proti prachu, větru a dešti ho nechránilo ani čelní sklo, konečně stejně jako kočího na kozlíku kočáru
- ▲ Autobus pro státní poštu, která v té době zajišťovala i osobní přepravu
- ▶ Autobus pro císařskou státní poštu v Tyrolsku
- ▶ Hasičský vůz pro město Liberec



## Firma do roku 1945

Automobily před první světovou válkou byly v našich krajích určeny především dobře situovaným zákazníkům sportovního ducha, kteří si pořizovali vůz jako symbol svého postavení a využívali jej spíše k občasným výletům než ke každodenním jízdám. Proto se také nepředpokládalo, že by automobil měl být v provozu celoročně. Odpovídaly tomu karoserie, v drtivé většině otevřené, v lepším případě vybavené skládacími střechami či výjimečně pevnými nástavkami, které se daly na otevřenou karoserii nasadit, aby tak chránily cestující před nepohodou. Že to bylo komplikované, netřeba dodávat.

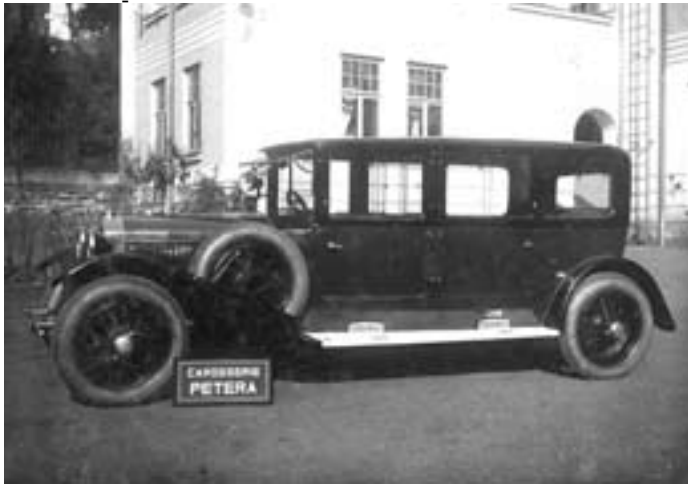
Podstatným materiálem automobilových i kočárových karoserií bylo dřevo. Jeho nákup měl u Peterů na starosti Theodor Petera, toho jména druhý (1869–1929). Často koupil kus lesa nastojato, údajně například březový háj od hraběte Harracha na kočárové oje. Automobilové karoserie byly náročné na výrobu a také velmi těžké, svou hmotností výrazně snižovaly dynamické vlastnosti vozu a rychle podléhaly opotřebení, dokonce víc než mechanické části šasi. Podmiňovala to jejich konstrukce. Stát se karosářem znamenalo zvládnout kolářské a truhlářské řemeslo, plechu bylo na prvních karoseriích minimum. Základ tvořila kostra z tvrdého dřeva, nejčastěji jasanového či bukového, složená z nosníků, žeber, výztuh a příček, vzájemně spojených čepy, svlaky, vruty a klížením. Také povrchové díly se zpočátku vyráběly z dřevěných desek, často topolových, gabonových či lipových, tvarovaných při napaření. Po jejich naklížení na kostru se povrch polepil kalikem, řídkou látkou, která bránila popraskání či kroucení. Ze stejného důvodu se na vnitřní stranu ploch lepily dřevěné špalíky o rozměru cca 4 × 4 cm do vzoru šachovnice. Zvláštním oborem byla stavba kol s jasanovými špicemi, které nesly loukotě rovněž z jasanu či akátu, zpevněné ocelovými obručemi. Ty se nejprve zahřály na vysokou teplotu,





- 
- ◀ Dílna u Peterů v roce 1916, kdy zde pracovali i na zbrojní výrobě
  - ◀ Ford Model T
  - ▲ Lorraine Ditrich
  - ▶ Bugatti 40
  - ▶ Bugatti 23





---

◀ Tatra 17

◀ Praga pro košický hasičský sbor

▲ Přejímka dokončených autobusů na šasi Laurin&Klement v roce 1923