

OCTAVIA

D Á M A Z N A Ě K Y
Š K O D A



 GRADA®

Jan Tuček



Jan Tuček

OCTAVIA

D Á M A Z N A Č K Y
Š K O D A

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 **trestně stíháno**.

Jan Tuček

OCTAVIA

DÁMA ZNAČKY ŠKODA

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 7920. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 224
První vydání, Praha 2021
Vytiskla tiskárna PBTisk s. r. o., Příbram

© Grada Publishing, a. s., 2021
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2021

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

ISBN 978-80-271-4077-0 (ePub)

ISBN 978-80-271-4076-3 (pdf)

ISBN 978-80-271-1689-8 (print)

PÁR VĚT NA ÚVOD	6
1 SPARTAK	9
2 OCTAVIA A JEJÍ SESTRY	31
3 AUTA S KŘIDÉLKY	49
4 OCTAVIA COMBI	65
5 TREKKA A SKOPAK	83
6 TECHNICKÉ ÚDAJE A PŘEHLED VÝROBY	97
7 OCTAVIA NOVÉ DOBY	105
8 V NOVÉM TISÍCILETÍ	129
9 SOUŽITÍ DVOU GENERACÍ	145
10 ÚSPĚCH NA POKRAČOVÁNÍ	161
11 OCTAVIA WRC	181
12 TŘETÍ A ČTVRTÉ VYDÁNÍ	205
PÁR SLOV NA ZÁVĚR	223

OBSAH

PÁR VĚT NA ÚVOD

Jméno Octavia patří ke značce Škoda neodmyslitelně už déle než šedesát let. Od ledna 1959 je nesla mírně zlepšená nástupkyně Škody 440, která místo dřívějšího příčného listového pera dostala na přední nápravu vinuté pružiny. Zatímco kariéra dvoudveřového modelu Octavia skončila na jaře roku 1964, Octavia Combi se vyráběla od léta 1961 až do prosince 1971.

Octavia historicky první generace z roku 1959 navazovala na tradici vozů s páteřovým rámem kruhového průřezu a nezávislým zavěšením všech čtyř kol, na jejímž počátku stála v roce 1934 legendární Škoda Popular s převodovkou vzadu. Stejnou koncepci, ale s převodovkou vpředu za motorem, převzaly ve třicátých letech i další typy vozů Škoda, čtyřválcové Rapid a Favorit, ale i velké šestiválcové Superb. Sám Popular se nakonec v roce 1940 také dočkal přesunu rychlostní skříňe dopředu k motoru.

V této podobě prošel těsně po válce modernizací a v roce 1946 se proměnil v Tudor, tedy Škodu 1101. Její mírně upravený podvozek posloužil v roce 1953 ke stavbě prototypu jménem Spartak, jenž se odlišoval zcela novou pontonovou karoserií. Do výroby se dostal na podzim 1955 s poněkud banálním označením Škoda 440, resp. ve výkonnější verzi z roku 1957 Škoda 445. Lid motoristický však těmto autům říká Spartak dodnes.

V roce 1958 vypsal podnik zahraničního obchodu Motokov, který vyvážel škodovky do celého světa, soutěž na nové, zvučnější pojmenování chystaných modernizovaných verzí automobilů do té doby označovaných Škoda 440, Škoda 445 a ve sportovním otevřeném provedení Škoda 450. Ze soutěže vyšel vítězně návrh jedné z referentek propagačního oddělení Motokovu. Navrhla jména Octavia a Felicia a příslušná komise je schválila. Nikdo tehdy nemohl tušit, jaká budoucnost obě pojmenování v příštích desetiletích čeká. To samé ostatně platilo i o mladoboleslavské automobilce a celé této zemi.

Od jara 1964 se v Mladé Boleslavi vyráběly nové automobily Škoda 1000 MB se samonosnou karoserií a motorem vzadu, dvoudveřová Octavia zmizela ze scény a ve výrobě zůstala jen třídveřová Octavia Combi. Ta se rodila v pobočném závodě v Kvasínách nedaleko Rychnova nad Kněžnou, podvozky tam však dodávala mateřská automobilka. Solidně stavěné kombi se s minimálními



První v řadě: Škoda Octavia ročníku 1959 s děleným předním nárazníkem

*Oblíbené vozy
Octavia Combi první
(nahore) a druhé
novodobé generace*



úpravami vyrábělo až do konce roku 1971. Spolu s ním tehdy odešlo na čtvrt století do výslužby i jméno Octavia.

V listopadu 1989 skončila v Československu éra reálného socialismu, sametová revoluce otevřela cestu podnikání, privatizacím a všem kladům i záporům rodícího se tržního hospodářství. Mladoboleslavská automobilka na sklonku komunistického panství vyvinula a začala vyrábět moderní vůz s předním pohonem a zdařile stříženou karoserií navrženou v italském studiu Bertone, zcela ji to však finančně vyčerpalo a v nových ekonomických podmínkách jí hrozil kolaps.

Z překerní situace jí nakonec pomohl německý ženich, koncern Volkswagen. Od jara 1991 ji vzal pod svá křídla a postupně transformoval k obrazu svému. Favorit se zakulatil a v roce 1994 dostal jméno Felicia, zatímco se v tichosti rodil první vůz Škoda stavěný na koncernové platformě.

Počátkem června 1996 automobilka zveřejnila první oficiální snímek stříbrného vozu a jeho základní technické údaje. A také jméno: Škoda Octavia. Od září 1996 se první novodobá Octavia začala vyrábět v novém závodě, který přestřížením pásky oficiálně otevřel prezident České republiky Václav Havel. A hned si také na polygonu červenou Octavii coby vášnivý řidič vyzkoušel.

„Octavia – nová tvář značky Škoda“, hlásal jeden z reklamních sloganů té doby a měl pravdu. Octavia se stala prostředkem i symbolem emancipace značky Škoda v tuzemsku i v zahraničí. Nabízela víc, než bylo v její třídě ob-

vyklé, navíc za dobrou cenu. Takže ji úspěch nemohl minout. Vyráběla se plných čtrnáct let, poslední pod označením Octavia Tour opustila výrobní linku v závodě ve Vrchlabí až v polovině listopadu 2010. Nad sebou měla transparent oznamující, že od roku 1996 jich v obou karosářských verzích liftback a kombi vzniklo více než 1,44 milionu.

Mezitím se už od roku 2004 souběžně vyráběla Octavia druhé novodobé generace, prostornější, komfortnější a více sebevědomá. Prosadila se na světových trzích a v povědomí zákazníků posunula značku Škoda o poznání výš. Mimo jiné se od roku 2007 v licenci rodila i v Číně, kde dostala jméno Ming Rui, zatímco v Indii nesla pojmenování Laura.

V prosinci 2012 byla představena Octavia třetí generace postavená na modulární platformě MQB. Nabízela opět více prostoru, pohodlí i bezpečnosti, navíc ve velmi pohledném balení, pod nímž byl podepsán slovenský designér Jozef Kabaň.

Do konce roku 2019 vyjelo z Mladé Boleslavi přes 1,7 milionu těchto obchodně velmi úspěšných automobilů. Štafetu po nich na přelomu let 2019 a 2020 převzala dynamicky tvarovaná Octavia čtvrté generace nabitá moderními technologiemi včetně hybridních.

Pestrému a mnohotvárnému příběhu automobilů Škoda Octavia všech generací je věnována tato kniha.

Příjemnou četbu vám přeje Jan Tuček



ZKOUSKA
ZB-93-41



1

SPARTAK

První prototyp nového vozu postavený během necelých dvou měsíců byl dokončen v prosinci 1953 a na kapotě nesl nápis Spartak. Pod plechovými panely karoserie skrýval dřevěnou kostru, stejně bylo na jaře 1954 karosováno dalších pětadvacet prototypů. Veřejnosti se Spartak představil 1. května 1954 při prvomájové manifestaci v Mladé Boleslavi.

Jeden z pětadvaceti prototypů jménem Spartak zhotovených na jaře 1954

PRVNÍ PROTOTYPY

Původně plánovaná prezentace prototypu prezidentu republiky Antonínu Zápotockému (1884–1957) k jeho devětašedesátým narozeninám se sice 19. prosince 1953 neuskutečnila, o dva dny později však byl Spartak předveden ministru strojírenství Karlu Poláčkovi a jeho podřízeným stejně jako představitelům ministerstva zahraničního obchodu a vedení exportního podniku Motokov.

Ohlasy byly příznivé a podnikový časopis Ventil mohl hrdě hlásat: „Automobil Spartak 990, nový úspěch dělníků a techniků naší automobilky“. Po nešťastných peripetiích spojených v letech 1951 a 1952 se shora vnucenou a záhy ukončenou výrobou vozů Tatraplan potřebovali pracující AZNP injekci optimismu.

První prototyp vozu Spartak byl postaven na upraveném podvozku typu Š 1102 s rozvorem zkráceným na 2400 mm. Přední náprava byla podsunuta pod motor, což si vyžádalo přemístění řídicích táhel a pák před nápravu a změnu uložení chladiče.

Objem kapalinou chlazeného čtyřválcového OHV byl zmenšením vrtání z 68 na 65 mm při stejném zdvihu 75 mm snížen z 1089 na 995 cm³, výkon se pohyboval kolem 31 k (23 kW). Čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou pod volantem byla převzata z typu Š 1200.

Zadní náprava prvního prototypu kombinovala lisované výkyvné polonápravy z typu Š 1102 a rozvodovku ze Š 1200, to vše doplněné novým příčným listovým perem. Vpředu zůstalo původní příčné listové pero, také bubnové brzdy s kapalinovým ovládním odpovídaly původnímu šasi Š 1102.

Dvoudveřová pontonová karoserie čtyřmetrové délky a oblých linií nabízela čtyři vcelku pohodlná místa, čelní a zadní okno kabiny mělo shodné rozměry i tvar. Čelní sklo bylo opatřeno jen jedním stěračem, vlevo před řidičem. Volant pocházel z vozu Tatraplan, na tlačítku houkačky však měl nápis Spartak.

Palubní deska byla řešena symetricky, se dvěma oválnými „kapličkami“. V té před řidičem byl vestavěn panel s trojicí přístrojů – vlevo palivoměr, uprostřed rychloměr většího průměru cejchovaný do 120 km/h, vpravo teploměr chladicí kapaliny, zatímco „kaplička“ před spolujezdcem byla otevřenou odkládací skříňkou.

Palivová nádrž byla umístěna vpředu, u dělicí stěny motorového prostoru, takže před tankováním bylo nutné otevřít kapotu. Zaoblené víko zavazadlového prostoru zabíhalo až k zadnímu nárazníku, otvíralo se a zavíralo dvojicí otočných klik a zamykalo dole uprostřed zámkem. Zavazadelník měl dvojité dno, pod nímž bylo ve vodorovné poloze náhradní kolo.



První automobil Škoda Spartak narychlo dokončený 19. prosince 1953



První prototyp měl palivovou nádrž umístěnou vpředu pod kapotou



Symetricky řešená palubní deska prvního prototypu a volant z Tatraplanu

První prototyp s poznávací značkou Č-MB 063 nesl vpředu na kapotě nápis Spartak a uprostřed ozdobné lišty masky měl kruhový znak se zkratkou ZAZ, tedy Závody Antonína Zápotockého. Jezdil na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 5,50-15 a ze snímků pořízených v prosinci 1953 je patrné, že pneumatiky měly bílé boky nejen na vnější, ale i na vnitřní straně.

Vůz s rozvorem náprav 2400 mm a rozchodem kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu byl dlouhý 4000 mm, široký 1600 mm a vysoký 1420 mm, vykazoval pohotovostní



Karoserie prvního vozu Spartak měla kostru zhotovenou ze dřeva



Víko zavazadlového prostoru prototypu zabíhalo až dolů k nárazníku

hmotnost 932 kg, užitečnou hmotnost 350 kg a s motorem 995 cm³ o výkonu 31 k (23 kW) dosahoval největší rychlosti kolem 100 km/h.

„Jelikož tento prototyp svým vzhledem, prostorností, pohodlím a jízdními vlastnostmi vyhovoval jak nadřízeným orgánům, tak i veřejnosti, bylo postaveno 25 dalších prototypů s karosérií kombinovanou, tj. s dřevěnou kostrou a plechovým obalem (jako první vůz)“, připomněl hlavní konstruktér ing. František Příbyl v podnikovém týdeníku Ventil v listopadu 1955, když rekapituloval genezi nového automobilu.

SPARTAK DOSTAL ZELENOU

Zmíněných pětadvacet prototypů, jež v některých továrních dokumentech figurují pod označením „zkušební série“, vzniklo na jaře 1954. Dvacet z nich původně poháněl motor 995 cm³, pět dostalo pod kapotu čtyřválec 1089 cm³, jehož výkon díky novému spádovému karburátoru vzrostl na 37 k (27 kW).

Během zkoušek se motory v některých vozech měnily kvůli srovnání dynamických vlastností a spotřeby paliva. Podle zprávy z června 1954 dosahoval vůz vybavený motorem 1089 cm³ největší rychlosti 107,5 km/h a při průměrné rychlosti 86 km/h spotřeboval 8,15 l benzínu na 100 km.

Jen menší část z pětadvaceti prototypů zůstala ve vývojovém oddělení automobilky, ostatní byly prostřednictvím ministerstva strojírenství zapůjčeny různým institucím a podnikům. Jedním z důvodů byla nutnost lobovat za prosazení nového vozu do výroby. Zásadní rozhodnutí stranických a vládních představitelů otevírající cestu k sériové výrobě nového automobilu padlo počátkem června, automobilce je ministr Poláček oficiálně sdělil 20. července 1954.



Jeden z pětadvaceti vozů Spartak dokončených na jaře roku 1954



Další ze série propagačních snímků z jara 1954, tentokrát s dvojicí dam



Palubní deska vozu Spartak z jara 1954 s víkem přihrádky před spolujezdcem



Také vozy z pětadvacetikusové série měly ještě dřevěnou kostru karoserie



Plně obsazený kufr vozu Spartak, pod jeho dvojitým dnem bylo náhradní kolo

Během podzimu 1954 byla zpracována potřebná dokumentace a zahájena stavba tří nových prototypů označených jako Š 970 „definitivního provedení“. První z nich byl dokončen v prosinci 1954, další dva následovaly brzy po něm. Tyto vozy už měly celokovovou karoserii, jež se od dřívějších prototypů lišila pevnou zadní stěnou karoserie a krátkým víkem zavazadlového prostoru.

První exemplář v exportním provedení dostal jméno Orlík a v lednu 1955 se stal lákadlem stánku Škoda na bruselském autosalonu. Měl nově tvarovanou palubní desku s oblou „kapličkou“ osazenou trojicí kruhových přístrojů, vpředu na kapotě nápis Škoda, mezi malými měsíčkovitými mřížkami nad maskou měl svisle označení 1100 a na šípkách lišt na blatnicích pojmenování Orlík.



*Prototyp Orlík
dokončený v prosinci
1954 už měl
celokovovou karoserii*

Po návratu z Belgie byl Orlík opatřen poznávací značkou ZB 91-11 a předán k jízdám do pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Druhý prototyp této skupiny měl stejně jako Orlík výbavu De Luxe, stejné ozdobné prvky na karoserii, ale v lištách na předních blatnících nesl jméno Spartak.

Podle zkušebního protokolu z konce února 1955 byl tento vůz vybaven motorem 1089 cm³, jenž dával výkon 41,5 k (30,5 kW). Vůz byl dlouhý 4000 mm, široký 1600 mm a vysoký 1420 mm, zavazadlový prostor v zádí měl objem 0,33 m³. Vykazoval pohotovostní hmotnost 991 kg a celkovou 1341 kg.

Při zkouškách se dvěma osobami na palubě zaznamenal největší rychlost 106 km/h. To nebylo zrovna slavné, a tak autor zprávy připojil dodatek: „S jedním vozem z prvních 25 prototypů, který měl již najeto asi 20 000 km, docílili jsme po zabudování motoru definitivního provedení maximální rychlosti 112 km/h.“

Třetí celokovový prototyp Š 970 měl standardní výbavu a ze všech se nejvíce podobal budoucímu sériovému vozu. Měl smaltované nárazníky a poklice kol místo chromovaných, motocyklové světlomety a blatníky bez ozdobných lišt. Palubní deska už byla v provedení odsouhlaseném pro sériovou výrobu, řadicí páka byla tentokrát na víku převodovky.

V polovině května 1955 měl tento automobil s poznávací značkou ZB 91-35 najeto přes 27 tisíc kilometrů s průměrnou spotřebou 8,2 l benzínu na 100 km. Stejně jako Spartak s výbavou De Luxe měl za úkol absolvovat 50 000 km při zkouškách životnosti.

Snímky prototypu se standardní výbavou posloužily k ilustraci článku „Osobní automobil Škoda 440“, jímž časopis Svět motorů představil počátkem srpna 1955 nový vůz.



Orlík už měl krátké víko zavazadelníku a nádrž za pravým zadním podběhem

Koncem února 1955 bylo na poradě představitelů AZNP a podniku zahraničního obchodu Motokov rozhodnuto, že se nový vůz nebude jmenovat Spartak, aby nehrozila kolize s ochrannou známkou nizozemských motocyklů Sparta, jež byla zaregistrována od roku 1951 na následujících dvacet let.

Neprošlo dříve použité jméno Orlík ani souběžně navrhané pojmenování Rival a výsledkem bylo označení Škoda 440, jež podle předválečné tradice kombinovalo počet válců 4 a přibližný výkon motoru v koních 40.

Jméno Spartak se ovšem neztratilo – ještě koncem roku 1955 je vozy Škoda 440 prvních sérií nesly na výrobním štítku spolu s typovým označením Š 970 a lid motoristický je pro automobily tohoto typu používá dodnes.

Dne 20. dubna 1955 byla usnesením vlády stanovena maloobchodní cena budoucího vozu v provedení Standard na 27 450 Kčs. Časopis Svět motorů o tomto usnesení informoval čtenáře počátkem června spolu se zprávou o nové úpravě prodeje osobních automobilů pro soukromou potřebu. Ta vycházela z úředního sdělení ministerstva dopravy zveřejněného 26. května 1955 a nechyběla v ní dobová poetika.

„Spotřebitelé budou napříště svůj zájem o koupi nového vozu uplatňovat prostřednictvím svých závodních rad, které obdrží příslušné pokyny od svých krajských odborových svazů, členové JZD a samostatně hospodařící zemědělci u zemědělské správy příslušného krajského (ústředního) národního výboru, pracovníci ve zdravotnictví u zdravotnického odboru rady KNV (ÚNV), všichni ostatní spotřebitelé u svých zájmových organizací a institucí, příslušníci ozbrojených sborů u svých útvarů.

Po kladném rozhodnutí vydají tyto orgány zájemcům potvrzenku opravňující ke složení kupní ceny na zvláštní vkladní knížku státní spořitelny. (...) Všechny objednávky a poptávky soukromých spotřebitelů na osobní automobily, učiněné před platností této nové úpravy, stávají se bezpředmětnými.“

Pro potvrzenku na nákup automobilu se vžilo označení poukaz, o žádostech jednotlivých zájemců rozhodovaly odborové orgány a státní instituce, ovšem s posvěcením příslušného výboru komunistické strany. Administrativní mašinerie spojená s potvrzenkami se rozjela rychle, zatímco sériová výroba spartaků byla teprve ve stadiu příprav.

Událostí léta 1955 byla I. celostátní spartakiáda, tělovýchovná a propagandistická slavnost, kterou komunistický režim nahradil někdejší sokolské slety. Probíhala od 23. června do 5. července 1955 na velkém stadionu v Praze na Strahově a mimo jiné jí předcházela spartakiádní loterie, jejíž hlavní cenou byl Spartak.

Slosování se uskutečnilo pět týdnů před zahájením slavností a zpráva o něm se objevila i ve filmovém týdeníku promítaném ve všech kinech tehdejšího Československa. Automobil vyhráli manželé Ježkovi z Prahy a soudruh Ježek se coby příslušník Sboru národní bezpečnosti (SNB), tedy policista, dostavil k převzetí výhry v uniformě v doprovodu manželky a synka. Spokojená rodinka před objektivem kamery nasedla do vozu a odjížděla ke šťastným zítřkům... Vůz byl ovšem jen jeden z prototypů, na vlastní sériový automobil si Ježkovi museli počkat do podzimu.

ŠKODA 440



Předsériová Škoda 440 vystavená v září 1955 na frankfurtském autosalonu

V červnu 1955 už mezi prototypy v definitivním provedení, které v té době jezdily ve vývojovém oddělení AZNP, figuroval i exemplář Š 440 s exportní výbavou a pravostranným řízením. Objevil se i mezi exponáty zářijové strojírenské výstavy v Brně.

Zahraniční premiéru měla Škoda 440 v definitivní podobě v září 1955 na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem. Motokov si pro tuto příležitost objednal vůz s výbavou De Luxe ve dvoubarevném provedení karoserie v kombinaci světlé a tmavé zelené barvy, pneumatiky měly samozřejmě bílé boky.

V továrně namontované poklice kol se západoněmeckému dovozci zřejmě nezdály být pro místní publikum dost atraktivní, a tak vůz ozdobil poklicemi imitujícími drátová kola.

Další zahraniční prezentaci nového automobilu Motokov naplánoval až na druhou polovinu října do Londýna, i když se mezitím od 4. října konal neméně významný autosalon v Paříži.

„Je záhadou, proč na výstavě nebyl předveden náš nový typ Škoda 440, o který je v cizině tak velký zájem a který vzbuzuje všude tu největší pozornost,“ psal tehdy Svět motorů v referátu z Paříže.

Z korespondence mezi Motokovem a AZNP je zřejmé, že rozhodnutí prezentovat vozy Škoda 440 v září a říjnu 1955 na autosalonech ve Frankfurtu nad Mohanem a Londýně, ale nikoliv v Paříži, bylo přijato už koncem května 1955. Pro londýnskou automobilovou přehlídku byly připraveny dva exempláře Š 440 s výbavou De Luxe, jeden s pravostranným řízením a druhý s levostranným. Je velmi pravděpodobné, že vůz s volantem vpravo vystavený v Londýně byl tentýž, jako o měsíc dříve v Brně.

V létě 1955 zažila mladoboleslavská automobilka zemětřesení. Během celozávodní dovolené byly přesunuty stovky strojů, nainstalovány nové karosářské lisy dovezené z Německé demokratické republiky a zařízena nová svařovna karoserií. Náročná reorganizace byla jedinou možností, jak ve stávajících prostorách – bez výstavby dalších objektů – zavést výrobu nového vozu. Koncem září 1955 byly zhotoveny první podvozky, o měsíc později vyjely první sériové automobily Škoda 440.

Nejnáročnější akcí rušného léta 1955 v AZNP byla přestavba jedné z mechanických dílen, v níž se dosud vyráběly součástky pro vozy Škoda 1200, na novou svařovnu karoserií. Během deseti dnů bylo nutné přestěhovat do jiných dílen tři stovky obráběcích strojů, pak následovaly stavební úpravy a instalace svařovacích zařízení.

Svařovna byla vybavena pěti dílčími linkami na svařování střechy, přední podlahy, přední a zadní partie karoserie a dveří. Tato pracoviště byla situována kolmo k hlavní lince, na níž se pak z jednotlivých částí sestavovala a svařovala kompletní karoserie.

OBTÍŽNÝ START



První sériové automobily Škoda 440 na konci výrobní linky v říjnu 1955



Škoda 440 Standard se smaltovanou maskou, nárazníky i poklicemi kol



Čelní a zadní okno kabiny vozu Škoda 440 mělo stejnou velikost i tvar



Víko zavazadlového prostoru držela v otevřené poloze trubková vzpěra

Náběh výroby vozů Škoda 440 zkomplikovalo mimo jiné i ministerské nařízení, podle něhož v tomto přechodném období nesměla být v Mladé Boleslavi přerušena ani snížena produkce automobilů Škoda 1200 Sedan a podvozků určených pro užitkové a sanitní verze typu Š 1200 kompletované ve Vrchlabí a v Kvasinách.

Výroba kompletních vozů Škoda 1200 byla v mladoboleslavském závodě zastavena koncem října 1955, podvozky tohoto typu se zde ovšem vyráběly dál. V posledním říjnovém týdnu roku 1955 se první automobily Škoda 440 objevily v prodejnách Mototechny. Nedočkávní zájemci, z nichž první vlastnili již zmíněné poukazy už od léta, však zažili zklamání.

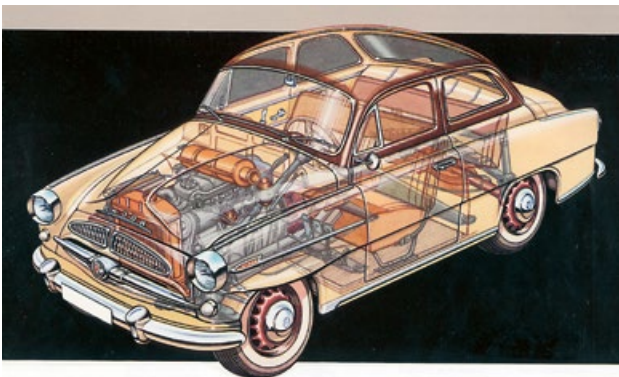
Za cenu 27 450 Kčs totiž dostali vůz v ochuzeném provedení Standard se smaltovanými nárazníky, maskou a poklicemi kol, jen s chromovanými rámečky světlometů. Vozy vyrobené v říjnu měly jen jeden stěrač čelního skla, vlevo před řidičem, chybělo v nich topení a zadní náprava se musela obejít bez tlumičů. Po protestech prvních majitelů i držitelů poukazů byla výbava přehodnocena a od listopadu 1955 se za nezměněnou cenu dodávaly vozy se dvěma stěrači, teplovodním topením, teleskopickými tlumiči zadní nápravy a se sluneční clonou u stropu před řidičem. Na vozy z říjnové dodávky se chybějící prvky výbavy montovaly v Mototechně dodatečně a bezplatně. Typickým prvkem vozů Škoda 440 Standard byla řadicí páka umístěná na středním tunelu.

Použití smaltovaných ozdobných dílů na modelu Standard mělo jednoduché vysvětlení – kapacita chromovny v AZNP tehdy sotva stačila zvládnout produkci automobilů určených na vývoz. Škoda 440 s označením Export se od své skromnější tuzemské sestry odlišovala světlomety s chromovanými rámečky nahoře lehce předsazenými, chromovanou maskou, nárazníky a poklicemi kol, ale také delšími ozdobnými lištami na předních blatnících, jež navazovaly na šipku s nápisem Š 440.

Výsadou modelu Export byly i krycí lišty na horním okraji předních blatníků, madlo na víku zavazadlového prostoru a svislé lišty pod zadními světly. Zatímco u verze Standard bylo náhradní kolo na podlaze zavazadlového prostoru, u modelů Export byla rezerva na trubkovém nosiči v šikmé poloze pod víkem zavazadelníku. Řadicí páka exportní verze byla pod volantem, komfort cestujících vzadu zvyšovaly loketní opěrky a oblé prohlubně pro lokty ve výplních boků karoserie, kuřáky potěšily i popelníčky u zadních sedadel.



Prospekt národního podniku Mototechna na vůz Škoda 440 z roku 1955



Rentgenový průhled automobilem Škoda 440 Export otištěný v prospektu

Model Export také jako první dostal v sezóně 1956 nový volant s hladkými příčkami a s půlkruhovým prstencem ovládání houkačky.

Po mechanické stránce se – až na umístění řadicí páky – obě verze Š 440 nelišily. Podvozek s páteřovým rámem měl vpředu lichoběžníkové polonápravy, jejichž spodní ramena tvořilo příčné listové pero a horní závěsná ramena, jež byla zároveň pákami tlumičů pérování, vzadu byly výkyvné polonápravy doplněné horním příčným listovým perem a teleskopickými tlumiči. Brzdy byly vpředu i vzadu bubnové, s kapalinovým ovládním, ruční brzda působila mechanicky na zadní kola.



Škoda 440 na plakátu, jehož autorem byl výtvarník František Kardaš



Prospekt vydaný v roce 1955 podnikem zahraničního obchodu Motokov

Vpředu uložený kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1089 cm³ osazený spádovým karburátorem Jikov 32 SOP dával výkon 40 k SAE (29 kW). Navazovala na něj suchá jednotkoučková spojka a čtyřstupňová převodovka, dále pak spojovací hřídel přenášející točivý moment k rozvodovce zadní nápravy.

Řízení se šroubem a maticí vyžadovalo mezi krajními polohami 3,5 otáčky volantu, jenž měl průměr 420 mm. Vůz jezdil na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 5,50-15 opatřených vzdušnicemi a měl světlou výšku podvozku 175 mm.

Při rozvoru náprav 2400 mm a rozchodu kol 1210 mm vpředu a 1250 mm vzadu byla Škoda 440 dlouhá 4065 mm, široká 1600 mm a vysoká 1430 mm. V zádi dvoudveřové čtyřmístné karoserie byl zavazadlový prostor o objemu 360 l. Nádrž na 30 l benzínu měla své místo za pravým zadním podběhem, její nalévací hrdlo s uzamykatelným víčkem bylo nahoře na pravém zadním blatníku.

Model Standard vykazoval pohotovostní hmotnost 920 kg, exportní verze 930 kg, užitečná hmotnost obou provedení měla hodnotu 350 kg. Škoda 440 dosahovala největší rychlosti 110 km/h, trvale mohla jezdit tempem 85 až 90 km/h a průměrně spotřebovala asi 8 l benzínu na 100 km.



Dvoubarevná Škoda 440 Export s dlouhou lištou na předním blatníku



Palubní deska automobilu Škoda 440 Export s řadicí pákou u volantu



Pod kapotou se skrýval čtyřválec OHV 1089 cm³ o výkonu 40 k SAE



Zavazadlový prostor modelu Export s náhradním kolem šikmo nahoře