



Škoda 1202, rok 1961



Škoda 1202

ve vzpomínkách pamětníka

Můj táta jezdil se sanitkou a svého času to byla Škoda 1201. Když jsme se pak doslechli, že bude na brněnském veletrhu představen její nástupce, označený 1202 a konstruovaný výhradně jako stejn, hned jsme tam pádili. První dojem z novinky byl ale šokující. Do očí bijící obrovský, z rudých plastových písmen sestavený nápis ŠKODA na kapotě byl vsutku nechutný. Jinak auto špatně nevypadalo, ovšem ve skutečnosti jako potenciální sanitka nepřinášelo po sedanu 1201 (jehož sanitní provedení bylo oproti kombíku prodloužené) žádný velký pokrok.

V provozu byla dvanáctsetdvojka samozřejmě o poznání lepší (psal jsem o ní v MJ 4/2008), mnohé bolístky předchozího modelu byly vyřešeny. Nechám-li stranou fakt, že 1201 zvládla do generálky

360 tisíc kilometrů, zatímco 1202 tam šla už po 240 tisících, nebylo to špatné auto. Jen bylo na těch pár dvanáctistovkových koní příliš těžké (... jsme říkali tenkrát, netušice, že se jednou objeví šílená



dvanáctsettrojka!). Každopádně nebyl stejn žádný čípera.

Jenže pak jsme zase jednou vyrazili na závody aut na brněnském výstavišti. A co se tam najednou v čele závodního pole



Oldřich Brunclík dokázal se závodním stejnem zjet i okružové závody. V roce 1965 se stal celkovým vítězem třídy B3 do 1300 cm³ při rychlostním závodě automobilů na brněnském výstavišti. Zcela vlevo stojí vedoucí závodního týmu Vladimír Lokvenc



nežene – Škoda 1202 v závodním provedení! Můj bratranec Jirka, který tam byl se mnou, mi na toto téma poslal následující vzpomínku:

„To byl tenkrát zase závod na vystecu. Fandili jsme obvykle Jiřimu Vlkovi, že byl z Brna, navíc měl oktávku s takovým majáčkem nebo věžičkou na střeše, to se nám líbilo. Tenhle závod ale vyhrál bravurní jízdu Brunclík na bílém stejšnu 1202 s číslem myslím 21... Nebo to bylo 23? A když jsme šli plní dojmů pěšky domů – bydleli jsme v Masarykově (tehdy ovšem Jiráskově) čtvrti, takže jsme to neměli daleko –, projel kolem nás Brunclík s tím autem po Lipové nahoru.“

Moje vzpomínka je stejná. Vlk měl na té oktávce na střeše přídatelný světlomet, vypadalo to fakt zábavně. Já jsem si pamatoval Brunclíkův stejš jako bílý nebo světle krémový. Navíc měl dva podélné pruhy po celé délce, červené, široké tak 7 až 10 cm a v odstupu nějakých 30 až 40 centimetrů. Jinak na něm nebyly vidět žádné úpravy.

Samozřejmě jsme tenkrát nevěděli, že je zasklený plexisklem a že má namontované kotoučové brzdy z renaulta osmičky. Vůz byl nejen rychlý, ale i velmi klidný. Stáli jsme jako obvykle v rychlé levé zatáčce u vchodu, tam, co je dlažba drobnými kostkami. V plném smyku a tedy napříč tam byli všichni (kromě udýchaného Renaultu 4CV, který se nějakým omylem dostal mezi ty Octavie TS, a neméně rychlého Kroupova wartburga), ale Brunclíkův styl byl velmi elegantní, smyk byl méně dramatický, a tak mohl směrem ke věži podstatně dříve akcelarovat.

Dopsal jsem tuto vzpomínku, aniž bych pátral po internetu, a zajímalo mě, jak moc se budu plést. A pak jsem našel fotky a zjistil, že ty červené pruhy byly tři, a to pouze na střeše. Tolik opět k tématu „spolehlivost pamětníků“. No, už mi taky není dvacet...

Nedávno stála pěkná 1202 v parkovišti závodů ve Dvoře Králové. Dlouho jsem si ji prohlížel. Velmi elegantní předek, připomínající britský Commer, ale k tomu



Škoda 1202 v provedení DeLuxe

zcela nepasující boulovitý zadek, malá okna, řazení pod volantem, a to esteticky nejhorší – kola utopená hluboko pod obrysem auta. Neklamný to dojem, že se už zase jedná o velkou karoserii namontovanou na podvozek věkovitého populára či rapida. Včetně podseknutých zadních kol. Zkrátka stejš, jak jsme ho znali.

Text: Albert Salický

Foto: archiv Škoda Auto, Jana Buchara a Josefa Srnského



Škoda 1202 na brněnském výstavišti v roce 1965



Nakladatelství Grada vydává v těchto dnech v edici Retro knihu Škoda 1202 – historie, vývoj, technika, sport. Kniha přináší kompletní přehled výroby modelů Škoda 1200, 1201 a 1202, jednotlivých verzí a jejich vylepšení. Obsahuje řadu málo známých detailů z historie výroby vozu zaznamenaných při rozhovorech s pamětníky a popis činnosti továrního závodního týmu, který s těmito vozy jezdil mistrovství republiky v automobilových soutěžích