



...nem Škoda

...Hrdličku, které spojily
...větší automobilkou.

Foto: M. Šimčík



Schicksal Namens Skoda

TEXT: TOMÁŠ MÁLEK, JAN MARKOVIČ FOTO: JAN SCHEJBAL

10 TĚMA

Č. 34 PÁTEK 23. 8. 2013



Škoda Popular (1934–1946)

Popular je neúspěšnější předválečný model mladoboleslavské automobilky. Uspěl díky nízké ceně a masové výrobě. Auto využívalo páteřový rám s výkyvnými polonápravami. Jen 3,6 metru krátký vůz poháněl čtyřválec se zmenšeným objemem 0,9 litru, který dosahoval výkonu 18 koní. To ale nevedlo, protože Popular vynikal nízkou provozní hmotností, která se pohybovala jen okolo 650 kg. V prvním roce se postavilo jen 200 kusů. Pak se ale výroba rozběhla naplno a modelem se zvýšeným výkonem na 20 koní se postavilo 4200 kusů. Existovalo mnoho druhů karosářských variant, včetně například užitkové dodávky, kabrioletu se stahovací střechou a pevnými bočnicemi nebo roadsteru pro víkendové vyjížďky. To dokazuje geniální variabilitu tohoto vozu. Poslední série ve čtyřicátých letech už disponovaly motorem s ventilovým rozvodem OHV o výkonu 32 koní. Celkem na silnici vyjelo 19 542 Popularů a dnes jsou hojně zastoupeny ve sbírkách nejen českých nadšenců.



Škoda Favorit (1988–1995)

Řada lidí potvrzuje, že nebyť Favoritu, neskončila by Škoda v rukách koncernu Volkswagen a dopadla by špatně. Favorit byl prvním vozem s vpředu uloženým motorem pohánějícím přední kola. Jeho charakteristický zvuk pozná řada pamětníků i současných majitelů. Čtyřválec měl výkonu od 54 do 68 koní. O vzhled se postaral známý italský designér Nuccio Bertone. Autorem vozu přitom mohl původně být Giorgetto Giugiaro se svým studiem Ital Design. Škodováci ho oslovili dříve a on navrhl v roce 1968 model 720 a později i 760. Ani jedno auto nebylo schváleno do výroby. Celkem vzniklo přes 783 tisíc vozů Favorit a 219 tisíc od něj odvozených kombi Forman. Do výroby se nedostaly ani další zvažované karosářské varianty, kupé nebo sedan. „Díky Favoritu se změnil i celý automobilový průmysl v Československu. Výroba světlometů, pneumatik, filtrů i pístů. Celý segment tak byl mnohem zajímavější nejen pro Volkswagen,“ říká o dílu svého otce nejmladší z rodu Martin Hrdlička.

Bild oben:

Hrdlicka zeigt an der 27. int. Messe dem tschechoslowakischen Präsidenten Edvard Benes einen Popular

Eine bekannte Episode, die sich am Autosalon Berlin, im Frühjahr 1939 abspielte:

Der Führer liess sich das kleine tschechische Auto vorführen und erklären.

Karel Hrdlicka pries die Handlichkeit, niedrigen Verbrauch und den Preis an. Hitler fragte nach dem Antrieb. Hrdlicka erwiderte:

„In der Natur ist Antrieb hinten normal. Nur die Hasen haben Antrieb vorne, und das nur wenn sie in den Hintern angeschossen sind.“

