

AUTO ŠKODA



NOVÝ VŮZ POPULAR • OHV

- motor s objemem 1,1 litru, který je právě uveden do výroby, představuje vývrchol konstrukce tohoto typu poněkud nových vozů střední třídy
- Motor OHV s „smokrymi“ vložkami, na gumě sáňový, 30 km • Rychlost přes 100 km • hodič • Hydraulické brady • Diferenciál • Zvláštní rozchod kol • Široká karoserie s pohodlnějšími sedadly • Bohatá výbava • Luxusní provedení • TUDOR Kč 23.900

• Vámi vybrané speciální provedení motoru připravili jsme za cenu

17.300 Kč

- Další nový vůz, velmi šikovný a pohodlný automobil pro čtyři osoby u něhož jsou zachovány hlavní stromové skupiny i jiné zásadní části celé konstrukce Popularu
- Čtyřválcový, čtyřtaktní, vodou chlazený motor • Objem 1 litru • Výkon 22 kva • Spotřeba 7 litrů na 100 km • Rychlost 85 km/hod • Neodvratně převodní vlnič kol • Synchromizace převodů • Velký rozchod kol • Eleganční prostorná karoserie • Velký kufř

NOVÝ VŮZ POPULAR • 995



Návštěva naší největší prodejny
Vytáhněte si všechny podmínky
informujte se a sledujte úspěchy!

•ASAP•

ZÁVOD ML. BOLESLAV



Nositel největšího pokroku aneb Námět k diskusi

Zeptáte-li se nějakého skalního veteránisty, kdy zaznamenala určitá značka ve svém vývoji největší technický pokrok, pak určitě dostanete hodně odlišné odpovědi. Mýma rukama za dobu od roku 1969 prošla jen vozidla jedné značky, a to značky Škoda. Bylo jich celkem dvanáct, různých roků výroby a typů. Na oblibu značky mělo u mne vliv to, že moje rodina byla v pěti generacích včetně mne zaměstnána v plzeňské Škodovce. Automobily, které se v Plzni vyráběly, byly sice až na licenční Hispano-Suizu výhradně speciály a nákladní vozy, ale vazbu Mladé Boleslavi s Plzní mi nikdo nevyvrátí.

Moje znalosti j
o značce Škoda,
českých výrobcích ne
vat. Měl jsem ve svém
ském životě v podstatě
automobilů z let 192
jsem to štěstí, že jsem
podle mne nositelem
v předválečné historii
byly Škoda 430, 4R, a
larů. Karoserie byly
faeton až po roadster
mladší, tak nebylo v republice místo, kam
bych nejel na akci. Byl jsem odvážnější,
nebo bláznivější, to jak chcete, ale hlavně
benzin stál méně.

Herr Pelák, hat in seinem Leben (bis jetzt) 12 Skodas gehabt. Seine Familie arbeitete in fünf Generationen in Skodawerken. Seiner Ansicht nach, hat nur Skoda innerhalb eines Modells den grössten technischen Fortschritt realisiert. Andere Firmen haben den Umstieg von SV / OHV zu OHC entweder später oder gar nicht geschafft, wie z.B. Praga. Die Leistungssteigerung war umwerfend: von 20 auf fast 30 PS, und die Ausrüstung mit Differential kommt noch dazu !

váhy, snadnější ovládání, lepší pérování, přítomnost diferenciálu, nástup hydraulických brzd a hlavně, a teď to přijde, přechod od motoru s rozvodem ventilů SV k rozvodu

OHV v roce 1937. Nemám pravdu? Chcete říci, že Wikov uměl rovnou OHC, Walter daleko dříve přešel k OHV, stejně jako Tatra, ale já mluvím přeci o Škodovce. Jízlivě bych mohl podotknout, že Praga tento přechod u sériových osobních vozidel až do ukončení výroby neuskutečnila, ale takový zlý zase nebudu. O dvoutaktních aerovkách a jawách se nezmiňuji, neboxuji v této váhové kategorii.

Měl jsem a používal jsem současně dva automobily Škoda Popular s karoserií limuzína, které se prakticky pro normálního pozorovatele ničím nelišily. A přeci. V jednom byl spodový dvouložiskový motor,

y tvrdým chodem
) HP. Odpovídala
o/h již představo-
i prakticky horní
ik v podobě hlavy
y a dokonalejším
inesl do agregátu
7 HP, byť v první
o „spodku“. Stalo
nemohli předví-
jízdních vlastnos-
c. Při provedení
zároveň s diferenciálem, který se při této modernizaci již běžně montoval, jakoby šlo o zcela jiný vůz.

Karel Pelák, Plzeň