

Zdeněk Vacek

GRADA

ŠKODOVKOU

NA SNĚŽKU I KOLEM SVĚTA

PŘÍBĚH B. J. PROCHÁZKY-DUBÉ,

POLYKAČE KILOMETRŮ

A PROPAGÁTORA AUTOMOBILOVÉ TECHNIKY

TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



27.000 km

Ruskem - Iránem - Beludžistanem - Indii - Ceylonem - Malají
Čínou - Japanem - Honolulu - Severní Amerikou a Francií

**RYCHLEJI
A O 11 LET
DŘÍVE
NEŽ HANZELKA
A ZIKMUND**

Škodovkou na Sněžku i kolem světa



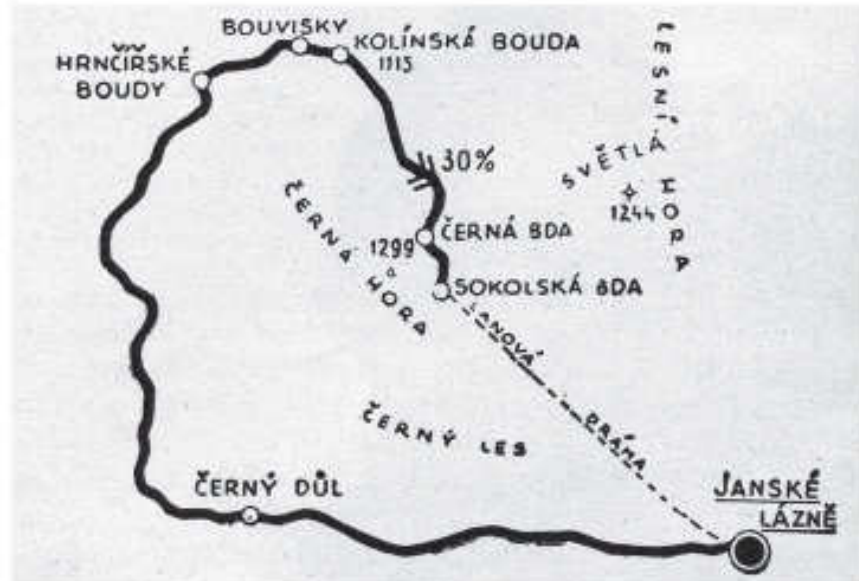
Momentka z jízdy vznikla v méně náročném úseku, v zatáčkách s malým poloměrem totiž neměl kdo fotit: oba kamarádi popohazovali zád Popularu – Procházka by totiž mnohé zákruty nevytočil a jet do nich na několikrát by pro ztrátu rychlosti nebylo možné

rozhodnuto, že moji partneři vystoupí z vozu, projdou vždy krátký úsek napřed pěšky, zjistí, jak nutno jeti, počkají na mne v zatáčce, kde se oproti o zadek Popularu, abych se smykem ze zatáčky dostal."

Training im 1935...Ausfahrt 1936,
Kubias und Prochazka fuhren
die anspruchsvollste Strecke

In einigen Kurven musste man das Auto
manuell verschieben, der Radius reichte
einfach nicht aus...

probíhala na první rychlostní stupě a při trvalém vytáčení motoru." V referátu Motor Revue se dočteme: „Dle písemného potvrzení majitele bud, pana J. Pohla, je Škoda-Popular první automobil vůbec, který touto neobyčejně obtížnou a strmou cestou vyjel až na vrchol Sněžky (1603 m).“ Ve starší Motor Revue z 30. srpna 1932 sice nacházíme zmínku, že na vrchol Sněžky



První horolezecký kousek si Procházka v roadsteru Popular vyzkoušel výjezdem z Janských Lázní na Černou a Sokolskou boudu.

horské boudě mu poradili, aby si posádka vzala s sebou prkna a silné lano. Ještě v sobotu, den před cestou, volal Urbánek z Prahy na Kolínskou boudu, aby zjistil aktuální situaci. Procházka mu tlumočil různé zprávy, ale žádná nebyla lepší než ta, která ho přivedla na Černou boudu.

Přesto v Janských Lázních se Popular mohl pohybovat po povrchu zhoubovaném. Škodovka je Procházka r

Mit der Schneekuppe endete die Fahrt bei weitem nicht. Nächstes Ziel war Moskau...

těžké a lehké doby, přes Babí boudy na Kolínskou si posádka i Škodovka oddechli, řadičí páka střídala v kulise dvojku s trojkou. Prubiřský kámen představovala známá lyžařská trasa na Černou boudu. Po odtání sněhové pokrývky milosrdně kryjící hluboké rigoly totiž připomínala tankodrom. Snaha opatrně najíždět na kameny, nerozhoupat vozidlo a uchránit jeho podvozek kolidovala s potřebou udržení rychlosti, tedy i setrvačnosti (kinetické energie). Škodovka s cestou necestou bojovala takřka výhradně prvním převodovým stupněm. Procházka o tom do časopisu Auto napsal: „V kopci u potůčku na více než 30% stoupání se Popular opravdu zapotil. Zarostlé kmeny a zarostlé balvany téměř znemožňovaly cestu. (...) Ale netrvalo dlouho a Popular si veselé houkal na pasece před Černou boudou ku velikému překvapení tam meškajících hostů, kteří správou boudy byli sice a našem



Velký bratr tě sleduje, to bylo Procházka jasně tučet let před vydáním Orwellovy knihy „1984“

Místní způsob opravy bahnitých silnic našim vyrazil dech. „Vyztužení“ poházenými větvičkami a stromky do výšky desítek centimetrů si vyžádalo specifický styl jízdy: rozjet se na

Der Weg nach Moskau war beschwerlich, der Wageboden, Auspuff und Oelwanne wurden arg in Mitleidenschaft gezogen

v moskve. Vypřání prázdné zprávy z novin (1930) a další vyztužení silnic slovenského vyslanectví, kde byl v dílnách k dispozici mechanik, a posádka provedla základní revizi technického stavu Rapidu. Vyslanec Bohdan Pavlů pomohl zajistit potřebné doklady



Příklady „dobré doragy“, Rapid do bahna nejednou zapadl až po dvířka



Jediná moskevská benzínová stanice pro privátní automobily

Na vojenskou posádku působili Čechoslováci jako vetřelci, Inturist nezvládl informování úřadů po trase a cizí auto v hraničním pásmu, k tomu fotoaparát, kamera, dalekohledy, buzoly a rádio musela být „poněkud“ podezřelá kombinace. Procházka musel předvést i funkci polonáprav překonáním svahu, sklápění střechy Rusové ocenili jako snazší a rychlejší než u „gázu“ (kopie Fordu typu A).

Náročná cesta do Moskvy vedla přes Šaršev, Burtanku a Novul na zadním sedadle se střídali, nejhorší úseky cestu kolem Moskvy dosáhla co hůře se ná a jen těžko pravé stran Přesto nás tečně obdivuhodné. Přišerně se zmazali, ale zřejmě jim to nemohlo kaziti dobrý humor. Nic nevzáli, jen balíček cigaret, ten neodmítli. Jednání jejich bylo velmi hezké, v pravém slova smyslu kamarádské. Jen při mých cestách Amerikou jsem se potkal s podobným kalibrem silničních obyvatelů.“

Ze Smolenska škodovka pokračovala s již definitivním průvodcem na Roslav, Alexandrov, Serpejsk a oklikou přes Kalugu do Moskvy. Tehdy kilometry navíc posádku mrzely, dnes by Kalugu jistě sami vyhledali coby sídlo koncernové továrny, která vyrábí také škodovky.

In Moskau gab es damals für private Automobilisten nur eine einzige Tankstelle



Příjezd ke Kaspickému moři

Prudkým nárazům kupodivu odolal podvozek, stejně jako křehké rádio a akumulátory. Zato praskaly žárovky a listové pružiny. Jednou nad ránem se z motoru začaly ozývat příšerné zvuky a čtvřálec běžel nepravidelně. Náhle vše ustalo, abv se po chvíli v důsledku

Die schlammige Unstrasse zum Kaspischen Meer war mit Ästen repariert worden, über Täler führten Holzbrückchen, die man nur mit Schwung und Sprüngen bewältigen konnte. Dementsprechend sah der Skoda Popular am Ende aus.

kapia s utrzonym vyrukem i narazniky, aerormovanymi nosniky podvozku, searenou podlahou a tak naraženým karterem, že vypouštěcí šroub trčel místo dolů do strany. O potlučené karoserii se snad ani nemusíme zmiňovat.

48 Kdysi je vlastníka švédská rodina Nobelů. Vynálezce vznětového motoru Rudolf Diesel od nich získal významný bankovní úvěr za to, že přestal propagovat jako palivo pro svůj motor rostlinné oleje, nýbrž pouze naftu.