



Foto Tom Hyán



Foto Škoda Auto

# NA OSLAVU

Loňských 110 let od zahájení výroby mladoboleslavských automobilů jsme oslavili stylově za volantem kupé ročníku 1937...



Foto Škoda Auto

Škoda Popular Monte Carlo patří k nejkrásnějším vozům mladoboleslavské značky ze třicátých let. Limitovaná sedmdesátikusová série vznikla v letech 1936–1938 na počest úspěšné účasti v zimní Rally Monte Carlo 1936, kde československá posádka Zdeněk Pohl/Ing. Jaroslav Hausman na voze Škoda Popular Special (typ 418R) z roku 1935 dojelela na druhém místě ve třídě 1500 cm<sup>3</sup> (za Fiatem Balilla maďarské dvojice Kozma/Martinek) a na dvacátém v absolutní klasifikaci (vyhráli Rumuni Zamfirescu/Cristea na Fordu V8 s objemem válců 3622 cm<sup>3</sup>). První Special kombinoval konstrukci otevřeného Popularu se silnějším motorem 1,4 l a kapalinovou brzdovou soustavou z většího typu Rapid, třístupňová převodovka zůstala vzadu ve společné skříni s rozvodovkou. Následovala limitovaná série kupé a kabrioletů v několika karosářských verzích, z nichž prim hraje právě naše černé kupé s elegantními mřížkami před světlomety, sledujícími velký sklon podobně koncipované masky chladiče. Později dostalo před-

nost konvenční provedení s klasickými zapuštěnými světlomety, ale vůz s efektními mřížkami existoval také jako třímístný roadster s plátěnou střechou (nouzové sedadlo pod výklopným víkem splývající zádě). Vyobrazený automobil je od šedesátých let součástí sbírek továrního muzea Škoda Auto; byl sice zakoupen kompletní, ale jeho stav vyžadoval náročnou renovaci, která probíhala v letech 2000–2002. Od té doby se nejen zúčastnil mnoha výstav doma i v zahraničí, ale také řady soutěží historických automobilů. V roce 2014 se objevil na Rally Historique v německém Bensbergu, kde s ním startoval Dr. Frank Welsch, člen představenstva Škoda Auto odpovědný za technický vývoj, zatímco my jsme okusili bílé kupé Popular *Malá dohoda* 1937 typu 418 (ze soutěže vedoucí ČSR, Jugoslávií a Rumunskem), vybavené menším čtyřválcem, byt stejné koncepce se třístupňovou převodovkou až u zadní nápravy. Tehdy jsem netušil, že o rok později okusím i první kupé, jež druhý den po soutěži zářilo na Concours d'Elegance na zámeckém nádvoří v Bensbergu.

1,2 Škoda Popular Monte Carlo (typ 909) patří k nejkrásnějším vozům třicátých let z Mladé Boleslavi

3,4 Vůz je pouze dvousedadlový, ale za sedadly je velký odkládací prostor

5 Čtyřválec o objemu 1386 cm<sup>3</sup> pochází z většího typu Rapid



Posádka Pohl/Hausman měla motor 1386 cm<sup>3</sup> v Popularu Special nalaďen na 26 kW (36 k)/4700 min<sup>-1</sup> se zvýšeným stupněm komprese ze 6,0 na 6,8, sériové vozy Monte Carlo většinou setrvaly u shodného výkonu 23 kW (31 k)/3500 min<sup>-1</sup> jako sedavy Rapid, z nichž pohonná jednotka pocházela. Proti *Malé dohodě* se tedy v každém případě zvýšil výkon i točivý moment většího motoru, což se hned projevilo při naší projížďce v okolí Mladé Boleslavi, kde jsme měli vzácnou příležitost vyzkoušet i jiné historické automobily ze sbírek Škoda Auto Museum. Jízda s Popularem Monte Carlo je dynamičtější, také jeho zjev je působivější, a tak jsme potěšili nejen

sebe, ale i neznámé přihlížející při průjezdech městy a vesnicemi. Motor je dostatečně pružný vzhledem ke spodovému uspořádání ventilů a slušnému objemu 1,4 litru, což bylo nad průměrem malých vozů své doby. Převodovka sice má synchronizaci na druhém a třetím stupni, lépe je však radit jako by ji neměla, tedy s meziplýnem dolů a dvojitým vyšlapováním spojky nahoru. Je to trochu obtížnější i proto, že vyrovnání otáček trvá déle vzhledem k uložení převodovky až u zadní poháněné nápravy. Tento raný příklad systému *transaxle* však přispívá k lepšímu rozložení hmotnosti na nápravy než při klasickém uspořádání s převodovkou u motoru, ale mnohé jiné automobilky jej uplatnily až dlouho po válce. Kapalinové brzdy mají větší účinnost než mechanické, nicméně po přesunutí z nového vozu je právě jejich nevelká účinnost velkým překvapením, musíte přizpůsobit styl jízdy. Spartánské přístrojové desce vévodí velký rychloměr VDO s vloženým ukazatelem stavu paliva a hodinami, další přístroj udává teplotu chladicí kapaliny. Sedíte překvapivě nízko, vůz je pouze dvoumístný, ale nabízí velký odkládací prostor za sedadly. Jeho hmotnost činí 960 kg, dlouhý je 4,2 metru. Tankuje se do nádrže o objemu 40 litrů, uložené před dělicí stěnou kabiny. Jistě není bez zajímavosti, že když první kupé Popular Monte Carlo v srpnu 1936 vyjelo ze závodu v Mladé Boleslavi, byla jeho cena pouze 35 000 Kč, ale parádu jste s ním udělali stejnou, jako s mnohem dražšími automobily. -TH-

## ▶ ŠKODA POPULAR MC (1935–1937)

**MOTOR** – kapalinou chlazený řadový čtyřválec Škoda, uloženy vpředu podélně za nápravou, dvouventilový rozvod SV; jeden karburátor Solex 26 UBIP (později 26 UAHG); 1386 cm<sup>3</sup> (ø 70 x 90 mm); výkon 23 kW (31 k) při 3500 min<sup>-1</sup>; tlakové oběžné mazání, chlazení kapalinou s čerpadlem; elektrická výzbroj 6 V.

**PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ** – jednodoutoučová suchá spojka; třístupňová převodovka s řazením karoserie; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu horní trojúhelníková ramena a dole příčné listové pero, vzadu kyvadlové poloosy a příčné listové pero; třetí tlumiče vpředu (později i vzadu); kapalinové bubnové brzdy ATE-Lockheed, ruční mechanická na zadní kola; řízení šroubem a maticí; pneumatiky 5,50 - 16.

**PODVOZEK** – vpředu rozvidlený rám s centrální ocelovou rourou a příčkami pro upevnění karoserie; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu horní trojúhelníková ramena a dole příčné listové pero, vzadu kyvadlové poloosy a příčné listové pero; třetí tlumiče vpředu (později i vzadu); kapalinové bubnové brzdy ATE-Lockheed, ruční mechanická na zadní kola; řízení šroubem a maticí; pneumatiky 5,50 - 16.

**ROZMĚRY A HMOTNOSTI** – rozvor náprav 2570 mm; rozchod kol 1100/1200 mm; d/s/v 4200/1500/1370 mm; hmotnost podvozku 500 kg, pohotovostní hmotnost vozu 960 kg; objem palivové nádrže 40 l.

**PROVOZNÍ VLASTNOSTI** (údaje výrobce) – největší rychlost 120 km/h; spotřeba paliva 9,5 l/100 km; cena při uvedení 35 000 Kč.