



Podvozek jak jej továrna představovala na stránkách svých prospektů.

Lehký nákladník s motorem od jeptišek

V roce 1925 skončila svou samostatnou existenci mladoboleslavská automobilka Laurin & Klement a spojila se s plzeňským koncernem ŠKODA. Rychle vznikla celá řada nových vozů.

Souběžně fotografie restaurované nákladní Škodovky typu 430 D na dlouhém chasis, opatřené německým generátorem Imbert na dřevoplyn. Automobil patří soukromému sběrateli a fotografie je z Rallye „Křivonoska“ v Českých Budějovicích.



© 01-001

Motor s převodovkou ŠKODA 430 z továrního prospektu. Dynamo bylo uloženo na hlavě válců a přímo na jeho řemenici byl čtyřlístkový větrák. Vodní čerpadlo motor neměl, chlazení bylo termosyfonové. Vzadu je za blokem motoru vidět obtokový olejový filtr.



Užitkové karoserie na podvozku ŠKODA 430 D nebyly jen nákladní. Na fotografii je vůz dodaný pro „První pomoc města Prahy“ v roce 1934. Jedná se o originální tovární fotografii, zachráněnou ze sběru při částečné likvidaci boleslavského archivu „spřátelenými armádami“ v roce 1968.



Původně vyráběné typy laurinských automobilů zůstaly ještě krátce ve výrobním programu, ale už po čtyřech letech byla představena zcela nová řada osobních vozů. Byl to malý čtyřválec ŠKODA 422, střední čtyřválec ŠKODA 430, velký šestiválec ŠKODA 645 a luxusní řadový osmiválec ŠKODA 860. Číselné značení se skládalo z počtu válců a výkonu v koních.

Střední čtyřválec typu ŠKODA 430 byl snad nejpovedenější z celé řady. Byl robustní, téměř nezníčitelný a jeho motor o obsahu 1661 cm³ měl dostatečnou výkonovou rezervu pro vůz této kategorie. V krátké době si získal oblibu. Dodával se jako otevřený phaeton, zavřený dvoudveřový a zavřený čtyřdveřový. Kromě toho ale továrna ochotně dodala i samotný podvozek. To v případě, že zákazník měl touhu nechat si vůz karosovat jinde a jinak. O rok později byla souběžně zahájena výroba typu 430 D s několika variantami prodlouženého podvozku. Na tato dlouhá provedení se stavěly například taxikářské šestisedadlové karoserie s prosklenou stěnou za řidičem. Typy 430 D měly převrtáním zvětšený obsah na 1802 cm³.

Na základě tohoto osobního vozu vznikl i lehký nákladní vůz ŠKODA 104, který měl delší a robustnější podvozek, čtyřstupňovou převodovku a masivnější zadní nápravu. Jenže spousta nákladáčků vznikla přímo z osobního typu 430. Tak, že zákazník koupil pouze podvozek a nechal si na něj postavit nákladní karoserii od nějakého místního karosáře, což ho přišlo levněji než originální nákladní typ ŠKODA 104. Anebo, což byla varianta častější, nákladáčky na podvozku čtyřtřicítky vznikaly jako pozdější přestavby. Když po několika letech provozu vůz zestárl a nebyl pro svého majitele již dost moderní, reprezentativní, byl prodán. A nový majitel, kterému byla elegance fuk, protože potřeboval „dělníka“, obvykle karoserii za zády řidiče uřízl, a nechal na podvozek udělat valníček. To se dělo už v době před válkou a za války. Ale nejvíc se takhle staré „hranaté“



Originální otevřená karoserie ŠKODA 430 Phaeton. Karoserie zavřená dvoudveřová byla v prospektu uváděna jako ŠKODA 430 Tudor. Čtyřdveřové základní provedení neslo označení ŠKODA 430 Sedan.



Vyobrazenou zakázkovou karoserii vyrobili v Brně u firmy Josef Minář.

Původní dochovaný štítek karosářské firmy, který byl na přední stěně kabiny pod levým rohem skla řidiče.



osobní vozy upravovaly v době po druhé světové válce, kdy u nás dodávkové nákladáčky na trhu vůbec neexistovaly.

Nákladní typ 430, který je představen na fotografiích, vznikl jako originální dobová karoserie u brněnské firmy Josef Minář, Brno Husovice. Zákazník si dodal vlastní podvozek s kapotou motoru a na ten byla zhotovena nákladní karoserie. Kabina byla celodřevěná, potažená koženkou a měla oplechovanou střechu. Zadní stěna kabiny tvořila nedílné čelo dřevěného valníku. Obě postranice i zadní čelo byly sklápěcí. Sklo

před řidičem bylo dělené, s horní polovinou vyklápěcí. Boční okna kabiny byla rovněž dělená, posunovací jako v knihovničce, bez spouštěcích mechanismů. Vnitřek kabiny neměl čalounění, byl pouze obložen úzkým dřevěnými palubkami, natřenými čirým lakem. Sedadlo v kabině tvořila dvoudílná lavice a opěradlo vcelku, obojí bylo vycpáno žíněmi a jednoduše potažené důkladnou kůží.

Na voze bylo znát, že byl karosován co nejlevněji, avšak velmi robustně, takže nezníčitelně, takže jeho zakázková nástavba přežila i léta budování socialismu. Co nepřežilo, byl motor, který se nedochoval. Buď dojezdil, nebo jej někdo použil do jiného vozu, prostě není známo, kam zmizel.

Tento zajímavý automobil byl znovuobjeven ve stodole nedaleko Svitav někdy kolem roku 1982. Během týdne se do něj podařilo získat motor, který zbyl v Jindřichově Hradci po sanitní čtyřtáťčítce, se kterou těsně po válce jezdily tamní jeptišky. Motor zůstal na dlouhá léta ukryt pod hromadou uhlí ve sklepě jednoho jindřichohradeckého domku.

Přestaveb existovalo samozřejmě mnoho. Pokud byly dělané po válce, obvykle už se přílišnou elegancí nevyznačovaly. To proto, že v duchu modernizaci obvykle dostaly příliš kulatou budičku, která se ke zbytku zastaralého vozu stylově nehodila. Přesto jsou to dnes zajímavé dokumenty doby.

Technické údaje

- Počet válců:** 4
- Obsah:** 1661 cm³ (1802 cm³)
- Normální otáčky:** 2600 ot./min.
- Trvalý výkon:** 30 koní (32 koní)
- Maximální výkon:** 34 koní (38 koní)
- Spojka:** vícelamelová suchá
- Převodovka:** třírychlostní, sešroubovaná s motorem do společného bloku, nesynchronizovaná
- Brzdy:** mechanické bubnové na všechna čtyři kola
- Kola:** 18 páicové disky s plochým ráfkem a závěrným kruhem
- Nejvyšší rychlost:** 60 km/hod. (90 km/hod.)
- Spotřeba:** 10-12 litrů na 100 km