

90. výročí rodiny vozů Škoda s ocelovou páteří

- › V dubnu 1933 debutovala Škoda 420, cenově dostupný model progresivní koncepce
- › Velmi lehký a tuhý páteřový rám podvozku s nezávislým zavěšením kol dále zvýšil komfort jízdy i trvanlivost vozů Škoda
- › Průběžně inovovaná koncepce se osvědčila u široké palety osobních, lehkých užitkových i terénních modelů Škoda
- › Úspěšnou kariéru uzavřela Škoda 1202 (1961-1973), odvozené turecké pick-upy Š 1202 Kamyonet však vznikaly až do roku 1980

Mladá Boleslav, 11. dubna 2023 – Před 90 lety, v dubnu 1933, přišla Škoda s pádnou odpovědí na světovou hospodářskou krizi - progresivním lidovým vozem 420. Poprvé v něm uplatnila koncepci s páteřovým rámem podvozku a nezávislým zavěšením kol, která předběhla dobu a díky průběžným inovacím zůstala konkurenceschopná takřka půl století. Lehká a tuhá „ocelová páteř“ stavebnicové konstrukce se osvědčila u dvou- až osmiválcových vozů Škoda s pohonem 4×2, 4×4 i 6×4. Patřily k nim také legendární modely Popular, Rapid, Superb, Octavia či Felicia. Osvědčené české podvozky se až do roku 1980 používaly k výrobě tureckých pick-upů Škoda 1202 Kamyonet.

Trumf proti krizi

Cesta značky Škoda na pozici největšího českého výrobce a exportéra automobilů, kterým je od roku 1936 až do současnosti, byla zahájena již v dubnu 1929. Úspěšná značka s tradicí od roku 1895 tehdy v moderní mladoboleslavské továrně zahájila efektivní pásovou výrobu. Zpočátku z linky sjížděly modely klasické koncepce s žebřinovým rámem podvozku a tuhými nápravami, základ nabídky tvořila od jara 1930 čtyři metry dlouhá Škoda 422, jejíž kompletní podvozek vážil kolem 730 kg.

O rok později se po osmiletém pracovním pobytu v zahraničí vrátil do Čech zkušený konstruktér Ing. Josef Zubatý. Od léta 1932 vyvíjel v pražské kanceláři firmy Škoda novou koncepci vozů s podélným páteřovým rámem podvozku. Původně šlo o nosník obdélníkového průřezu, vpředu rozvidlený pro pružné uložení motoru. Zadní poháněné polonápravy vynikaly vysokou odolností proti namáhání suvnými silami, eliminovaly tak slabinu některých dobových konkurentů. Vpředu se uplatnila tuhá náprava. První prototyp vyjel do provozu v září 1932, sériové vozy Škoda 420 se dostaly k zákazníkům v dubnu 1933, kdy světová hospodářská krize dosáhla v Československu dna.

Základ rozvětvené rodiny

Geniální koncepce páteřového rámu přinášela zákazníkům řadu podstatných výhod. Model 420 vážil asi o 200 kg méně než konvenční předchůdce Škoda 422, včetně karoserie jen asi 730 kg. Odolnější rám snížil namáhání karoserie. Nezávisle zavěšená zadní kola lépe kopírovala povrch vozovky než tuhá náprava, citelně tak vzrostl komfort jízdy. Již v dubnu

1934 odstartoval prodej nástupce, legendárního modelu Škoda Popular. Obdélníkový nosník definitivně ustoupil trubkové páteři, chránící hnací hřídel. Nezávislé zavěšení dostala už všechna čtyři kola. „Ocelová páteř“ byla už z podstaty velmi variabilní, a tak se jen během 30. let minulého století používala v různých konstrukčních provedeních u vozů s rozvorem od 2,30 metru prvního Popularu po 3,40 m osmiválce Superb 4000, nemluvě o vojenských speciálech Škoda 903 s konfigurací pohonu 6×4 a rozvorem 2470 + 920 mm!

Progresivní koncepce podvozku se osvědčila i v nejnáročnějších provozních podmínkách, včetně cesty vozu Škoda Rapid kolem světa (1936) a závodních speciálů. Od roku 1952 nesly inovované podvozky celokovové karoserie Škoda 1200 „Sedan“, o sedm let později odstartovala kariéra legendárních modelů Škoda Octavia a Felicia. Posledním českým zástupcem vývojové linie byla lehká užitková Škoda 1202 (1961-1973). Upravené podvozky modelů Octavia Super a 1202 se staly také základem řady lokalizovaných produktů, ať už to byla novozélandská Trekka (1966-1972), pákistánský Skopak (1970-1971) či turecký pick-up Škoda 1202 Kamyonet (1971-1980). Velkosériové produkci Škoda přitom již od roku 1964 dominovaly samonosné karoserie bez páteřového rámu.

Kontakt

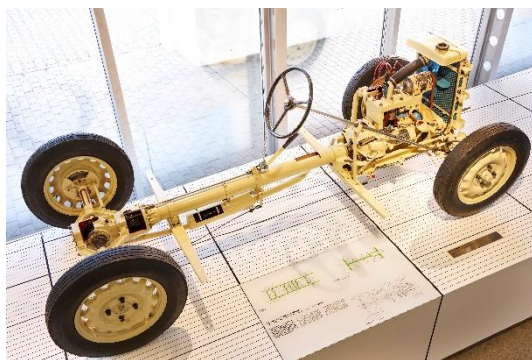
Ondřej Láník

Komunikace Sponzoring, Classic

P +420 734 298 184

ondrej.lanik@skoda-auto.cz

Fotografie k tématu



90. výročí rodiny vozů Škoda s ocelovou páteří

Odpovědí na světovou ekonomickou krizi byla v dubnu 1933 Škoda 420 Standard. Progresivní koncepci s páteřovým rámem podvozku vypracoval Ing. Josef Zubatý, vynikající provozní vlastnosti prokázala i propagační jízda po USA.

Zdroj: Škoda Auto



90. výročí rodiny vozů Škoda s ocelovou páteří

Škoda Popular (1934) dostala definitivní trubkový centrální nosník místo obdélníkového. A také nezávislé zavěšení všech kol, zaručující vynikající komfort jízdy i na tehdy převážně špatných cestách.

Zdroj: Škoda Auto



90. výročí rodiny vozů Škoda s ocelovou páteří

Páteřový rám byl účelnou stavebnicí, umožňující vytvořit širokou paletu osobních, lehkých užitkových a terénních automobilů s pohonem 4x2, 4x4 - případně 6x4, jako tato Škoda 903 (1936).

Zdroj: Škoda Auto



90. výročí rodiny vozů Škoda s ocelovou páteří

Posledním českým zástupcem koncepce zavedené v dubnu 1933 byla Škoda 1202 (1961-1973). Ovšem její osvědčený podvozek tvořil základ tureckých pick-upů Škoda 1202 Kamyonet až do roku 1980.

Zdroj: Škoda Auto

Škoda Auto

- › se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „Next Level – Škoda Strategy 2030“;
- › usiluje o to, aby se do roku 2030 pomocí atraktivních nabídek ve vstupních segmentech a dalších modelů s elektrickým pohonem zařadila mezi pět nejprodávanějších značek v Evropě;
- › směřuje na pozici neúspěšnější evropské automobilky na důležitých růstových trzích jako je Indie a severní Afrika;
- › v současnosti nabízí zákazníkům 12 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Rapid, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Enyaq iV, Enyaq Coupé iV, Slavia a Kushaq;
- › v roce 2022 dodala zákazníkům celosvětově více než 731 000 vozů;
- › je už 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců;
- › v koncernovém svazku samostatně vyvíjí a vyrábí vedle vozů také komponenty jako motory a převodovky;
- › provozuje tři výrobní závody v České republice; má výrobní kapacity v Číně, v Rusku, na Slovensku a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- › zaměstnává celosvětově 45 000 pracovníků a je aktivní na více než 100 trzích.