

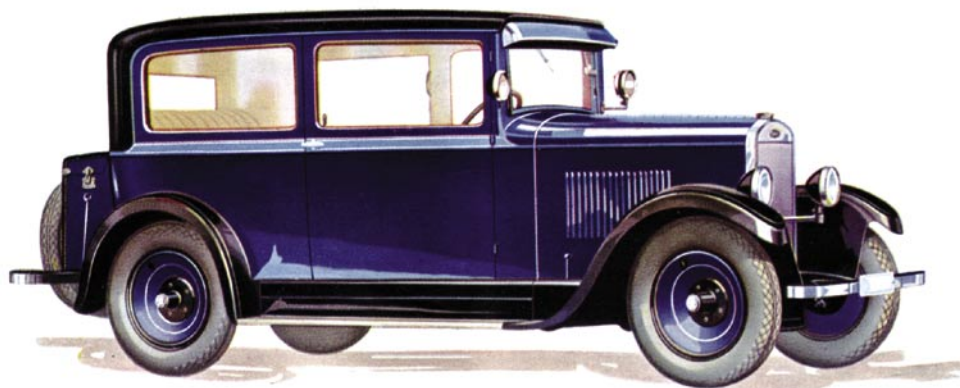
Osmdesátiletá Škoda – 430

Vůz „Škoda – 430“ jest výsledkem všestranných úvah o volbě a úpravě nejvhodnějšího typu, jenž by svému majiteli konal služby co nejlepší, jest dílem pečlivého inženýrského úsilí o uplatnění novodobých směrů automobilové techniky za použití nejvhodnějších materiálů, jak příkazují naše silniční poměry, jest výrobkem nové, moderně zařízené továrny v Mladé Boleslavi, v níž byly zavedeny toliko nejnovější výrobní metody.

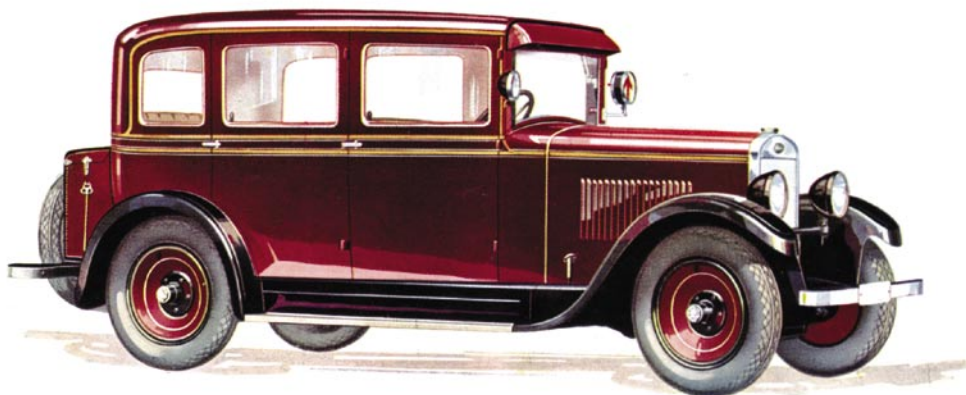
Úvodní odstavec přepsaný z originálního dvanáctistránkového prospektu charakterizuje jeden z nejspěšnějších i nejrozšířenějších typů tehdy zavedené unifikované řady automobilů Škoda, které měly svoji výstavní premiéru na podzimním autosalonu v Praze roku 1929. Tato událost vzbudila zájem žurnalistů z celé Evropy, kteří referovali velmi pochvalně o technickém vývoji v naší tehdy pouze deset let staré republice. Tímto programem bylo zahájeno nové období pásové výroby v mladoboleslavské automobilce, když ve východní části továrního areálu vyrostla moderní čtyřpatrová



Nejlevnější provedení karosérie typu phaeton s jednoduchou sklápěcí střechou. Boční okna bývala v rámu a nad dvěře se pouze nasazovala.



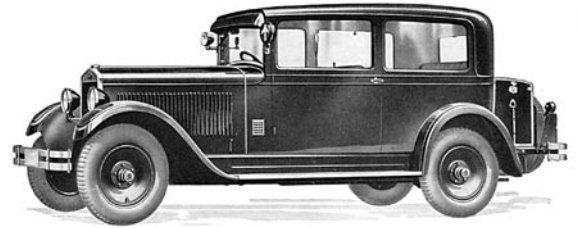
Dvoudvřevé provedení uzavřené karosérie, která má název tudor.



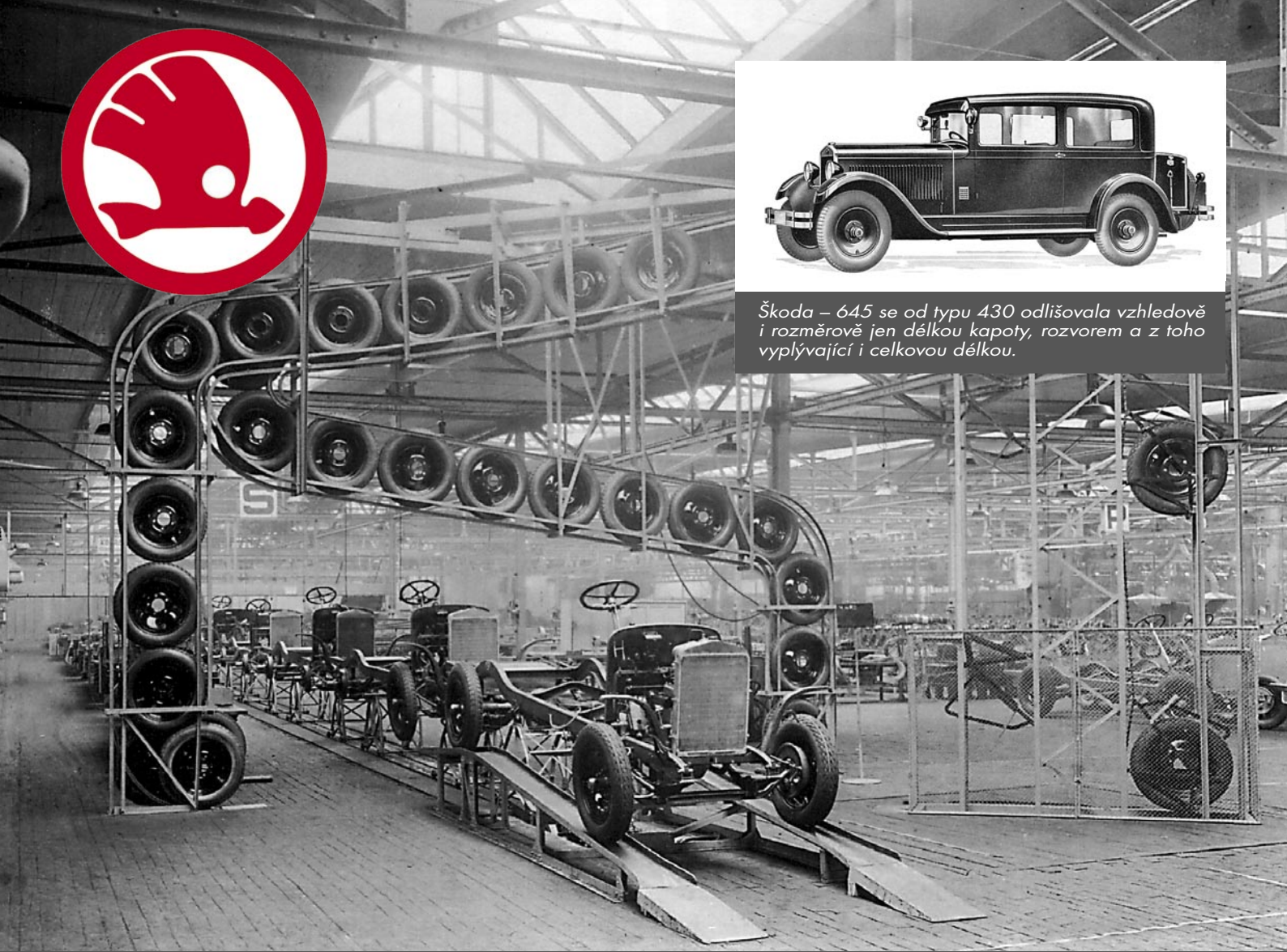
Úrovní vozu střední třídy nejvíce odpovídala karosérie označená sedan. Pozoruhodné je zavěšení dveří a jejich bezpečné otevírání po směru jízdy.

železobetonová budova karosárny, které se začalo říkat „Amerika“. Na sousedním pozemku se k ní přidružily mechanické a pomocné provozy spolu s montážní linkou podvozků. Hotová a nalakovaná karosérie pak byla prostřednictvím „vzdušného mostu“ spuštěna na linku, ke konečnému dokončení výroby automobilu. Ze Spojených států tehdy ředitelství továrny objednalo řadu jednoúčelových strojů a touto modernizací se Škodovka přiradila mezi nejproduktivnější automobilky v Evropě. Její denní kapacita (tříměnného provozu) vzrostla na více jak čtyřnásobek a dosahovala téměř stovky vozidel.

Těmto změnám však předcházelo již roku 1925 převzetí někdejší firmy Laurin & Klement plzeňskými Škodovými závody a byla to především finanční záštita mocného průmyslového koncernu, která dovolila uskutečnit i rozsáhlé investice. V té době byly také zahájeny studie organizace výroby automobilů v zahraničí jako podklady pro přestavbu mladoboleslavské továrny. Jedním z prvních zásahů do organizace výroby bylo i omezení počtu vyráběných typů a na druhé straně pak příprava zcela nové typové řady. Ta se vyznačovala jednotným konstrukčním stylem a umožňovala vytvořit širší výběr vozidel, aby bylo možno uspokojit téměř



Škoda – 645 se od typu 430 odlišovala vzhledově i rozměrově jen délkou kapoty, rozvorem a z toho vyplývající i celkovou délkou.

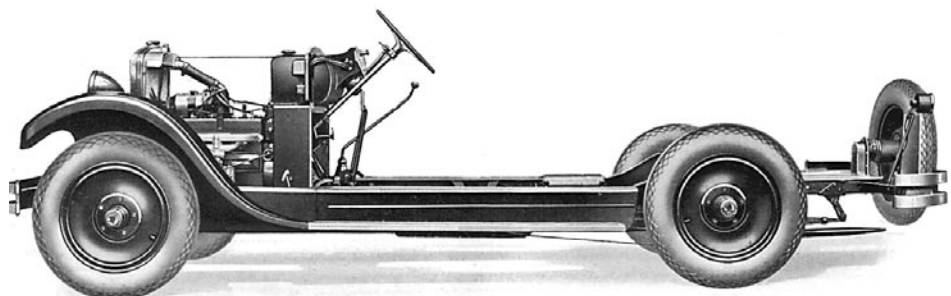


Pohled na (ve své době) nejmodernější montážní linku automobilů Škoda ve fázi montáže kol a na pozoruhodný gravitační zásobník těchto kol.



Pracoviště řidiče – za pozornost stojí (tehdy běžné) umístění pedálu akcelérátoru uprostřed mezi pedály spojky a brzdy.

každý okruh zákazníků. Řadu zahajoval nejmenší typ 422 se čtyřválcovým motorem objemu 1165 ccm a s největším výkonem 22 koní. U této nové řady osobních vozů bylo číselné označení voleno podle nově zavedeného systému, kde první číslo udávalo počet válců motoru a druhé dvě číslice pak byly shodné s počtem koní největšího výkonu. Dalším typem řady se stal větší a solidní vůz střední třídy typu 430. Jak lze z číselného označení poznat, bylo u něj použito též čtyřválcového motoru o výkonu 30 koní. Měl zdvihový objem válců 1655 ccm a jeho pístová jednotka (vrtání 72 mm x zdvih 102 mm) se stala základem i pro šestiválec typu 645 a také pro největší automobil řady, osmiválec typu 860. Čtyřválcový motor našel využití v užitkové verzi typu 104 a šestiválec obdobně ve větším typu 206. U nákladních verzí, případně u autobusů toto číselné



Kompletně vypravený podvozek typu 430. Ten mohl být běžně zakoupen a vybaven karosérií podle individuálního přání či potřeby.

označení vyjadřovalo užitečnou nosnost (metrických centů – první dvě čísla) a počet válců (třetí číslice). Zmínku si ještě zasluhuje nejmenší šestiválec čs. výroby, a to typ 633, jehož motor navazoval na typ 422 a který odpovídal svojí koncepcí i vnější linií stylu celé řady.

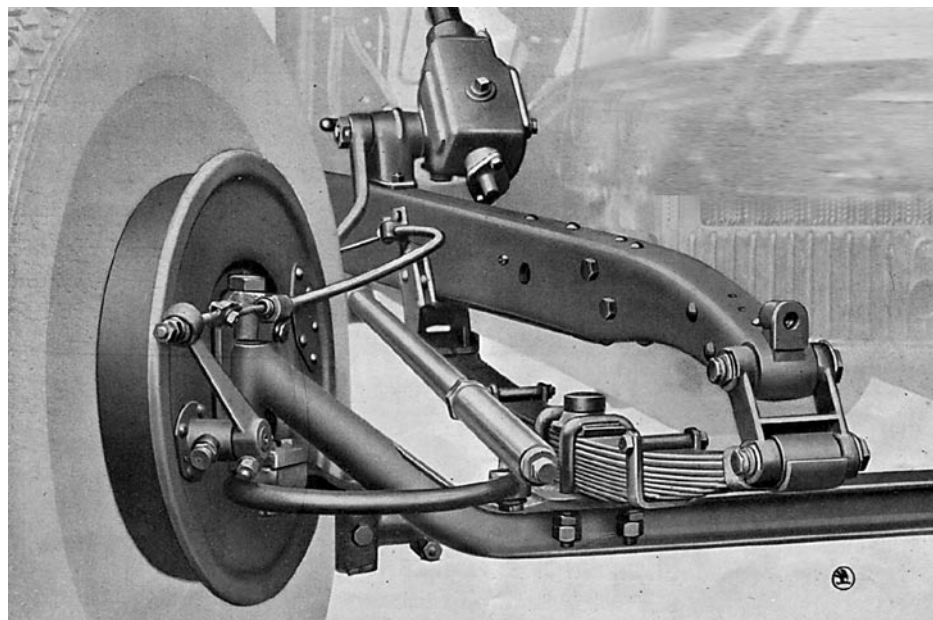
„Čtyřistatřicítka“ se relativně dobře prodávala, byla oblíbená i jako taxík a k tomu účelu byla i přizpůsobována. Prodloužený rozvor o 100 mm dovoval stavbu prostornější karosérie a u motoru se zvětšeným vrtáním o 3 mm bylo dosaženo jak většího výkonu, tak především většího točivého momentu. Upravený typ nesl označení 430 D.

Před osmdesáti léty byly již zásadní technické problémy stavby automobilů v podstatě vyřešeny. Úsilí konstruktérů se zejména soustřeďovalo na vylepšování detailů na konstrukci vozidel stále pohodlnějších, tišších a také rychlejších. Přitom se však obvyklá koncepce podvozku a karosérie přes veškerý vývoj téměř neměnila. Nebylo tomu jinak ještě ani u této typové řady automobilů Škoda. Základem

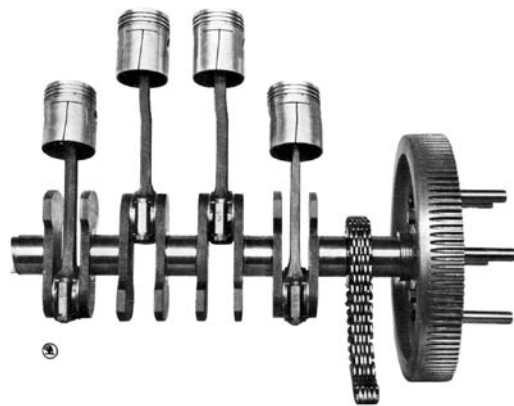
vozu zůstával ortodoxní samostatný rám s podélnými vylisovanými nosníky a tuhé nápravy odpružené listovými pery. Také karosérie nesly stále stopy svého původu, kdy na dřevěnou kostru byly připevňovány plechové výlisky. Jejich hrany se sice ještě více zaoblovaly a místo někdejších vertikálních linií se stále více prosazovaly linie horizontální. Nicméně ve vývojových odděleních se také pilně experimentovalo. Zásadní změny v koncepci automobilů přišly později - zvláště v souvislosti se zaváděním výroby celocelových a samonosných karosérií.



Sanitní provedení postavené na podvozku Škoda 430 D roku 1934 již s modernější maskou chladiče.



Část přední tuhé nápravy s řízením a s mechanickým ovládním brzd.



Klikový hřídel s ojnicemi, písty a setrvačnickem. Pohon vačkového hřídele je nezvykle umístěn před setrvačnickem, aby mohly být eliminovány torzní kmity klikového hřídele.

Technické údaje automobilu Škoda - 430 roku výroby 1930:

Motor – řadový dlouhozdvihový čtyřválec s postranními ventily (SV). Vertikální karburátor Zenith 30 U. Akumulátorové zapalování. Zdvihový objem 1655 ccm (vrtání 72 mm x zdvih 102 mm) největší výkon 30 k při (22,1 kW) při 2800 ot/min. Elektrické příslušenství 12 V.

Převodové ústrojí – jednodamelová spojka, třírychlostní převodovka.

Podvozek – obdélníkový žebřinový rám, obě nápravy tuhé a odpružené podélnými listovými pery. Brzdy na všech čtyřech kolech s mechanickým ovládním. Pneu 5,25 – 18".

Karosérie – podvozkové – otevřené (phaeton i kabriolet) a uzavřené pro čtyři až šest osob i speciální (dodávkové a sanitní).

Rozměry a hmotnosti – rozvor náprav 2800 mm, délka (s nárazníky) 4430 mm šířka 1660 mm. Hmotnost podvozku (včetně výpravy) 830 kg, pohotovostní hmotnost 1100 až 1200 kg (dle druhu karosérie).

Provozní vlastnosti – největší rychlost 80 km/h, nejmenší rychlost na přímý záběr 6 – 8 km/h, spotřeba paliva 10 až 12 l/100 km, spotřeba oleje 0,3 l/100 km.

Cena v době výroby s karosérií phaeton (ozn. též touring) 44 750,- Kč, s karosérií tudor 54 150,- Kč a sedan de luxe 54 800,- Kč.

V letech 1929 až 1936 vyrobeno celkem 3680 vozů včetně prodloužené verze 430 D.