



ŠKODA 639

ZNAČKA: Škoda	TYP: 639	ROK VÝROBY: 1934
VÝROBCA: Akciová spoločnosť pro automobilový průmysl (ASAP)		
KAROSÉRIA: štvordverová šesťmiestna limuzína		
OBJEM MOTORA: 1 961 cm ³	SPOTREBA: 14 – 15 l/100 km	
BRZDY: mechanické bubnové	PREVODOVKA: 4+1	
VÝKON: 45 k pri 3 500 ot/min	POHON: zadný	
MOTOR / POČET VALCOV: štvortaktný SV/6	POČET VYROBENÝCH VOZIDIEL: 67 ks (vrátane modelu 637)	
RÝCHLOSŤ: 110 km/h	CHLADENIE: kvapalina	

Jednou z noviniek pražského autosalónu v apríli 1934 bola Škoda 637, prvý veľký automobil tejto značky s chrbticovým rámom s nezávislým zavesením všetkých štyroch kolies. Návštevníci si mohli prezrieť jeden vystavený podvozok a dva prototypy tohto modelu. Päťmiestny sedan Škoda 637 K so štyrmi bočnými oknami a rázvorom 3,0 m a šesťmiestnu limuzínu Škoda 637 D s rázvorom 3,2 m. Do leta 1934 vyšlo na cesty celkom šesť prototypov modelu 637 - tri limuzíny, dva sedany a jeden tudor. Prvé sériové automobily tohto typu boli dokončené v auguste toho istého roku. V továrenskej dokumentácii nie je označovanie týchto vozidiel jednotné. V tzv. knihách motorov, do ktorých sa zapisovali všetky vyrobené automobily podľa čísla motora, figuruje okrem typu 637 aj typ 639 a v jednom prípade sa u vozidla s kratším trojmetrovým rázvorom objavuje dokonca aj označenie 638. Vystavený kus je podľa archivačných záznamov knihy motorov typ 639 vyrobený dňa 21.8.1934.

PODVOZOK

Prepracovaný podvozok priniesol novinku. Centrálna chrbticová rúra bola vpredu rozvidlená, čo umožňovalo nielen pružné uloženie motora a štvorstupňovej prevodovky, ale aj ochranu motorového celku. Predné kolesá boli nezávisle zavesené na dvojici priečných ramien, odpružených spodným priečnym listovým perom. Zadné kolesa boli zavesené na výkyvných polonápravách a odpružené dvojicou priečných listových pier, z ktorých jedno sa nachádzalo pred a druhé za priečnou osou kolies. Rázvor kolies bol pri type sedan 3,0 m a 3,2 m pri šesťmiestnej limuzíne. Prístup do kufra bol zvonku a zozadu vozidla. Všetky kolesá mali bubnové brzdy, ktoré boli ovládané mechanicky. Parkovacia brzda pôsobila na zadné kolesa.

KAROSÉRIA

Kostra karosérie bola drevená, oplechovaná oceľovým plechom. Na podvozku s kratším rázvorom boli vyrobené štvordverové sedany so štyrmi bočnými oknami. Na tom istom podvozku bolo vyrobených osem dvojdvierových tudorov. Podvozok s dlhším rázvorom bol využívaný na výrobu štvordverových šesťmiestnych limuzín. Tieto limuzíny mali na každej strane tri bočné okná, tretie okienko sa nachádzalo za zadnými dverami.

MOTORIZÁCIA

Vo vozidlách vyrobených v roku 1933 sa nachádzal radový štvortaktný šesťvalcový motor s rozvodom ventilov SV, s objemom 1 961 cm³ a výkonom 37 koní, ktorý dosahoval maximálnu rýchlosť 100 km/h. Novšie modely už mali motor so zvýšeným výkonom 45 koní, s ktorým vozidlo dosahovalo maximálnu rýchlosť 110 km/h. Umiestnený bol pozdĺžne za prednou nápravou. Mazanie motora bolo tlakové obežné, chladenie kvapalinou v nútenom obehu zabezpečovalo čerpadlo, ktoré bolo podporené ventilátorom. Cez suchú jednokotúčovú lamelovú spojku nadväzovala na motor štvorstupňová prevodovka. Motor bol dokonale vyvážený, pružný a pomerne bezhlučný, vybavený úsporným spádovým karburátorom Zenith alebo Solex, ktorý podstatne zvyšoval akceleráciu a výkon.

