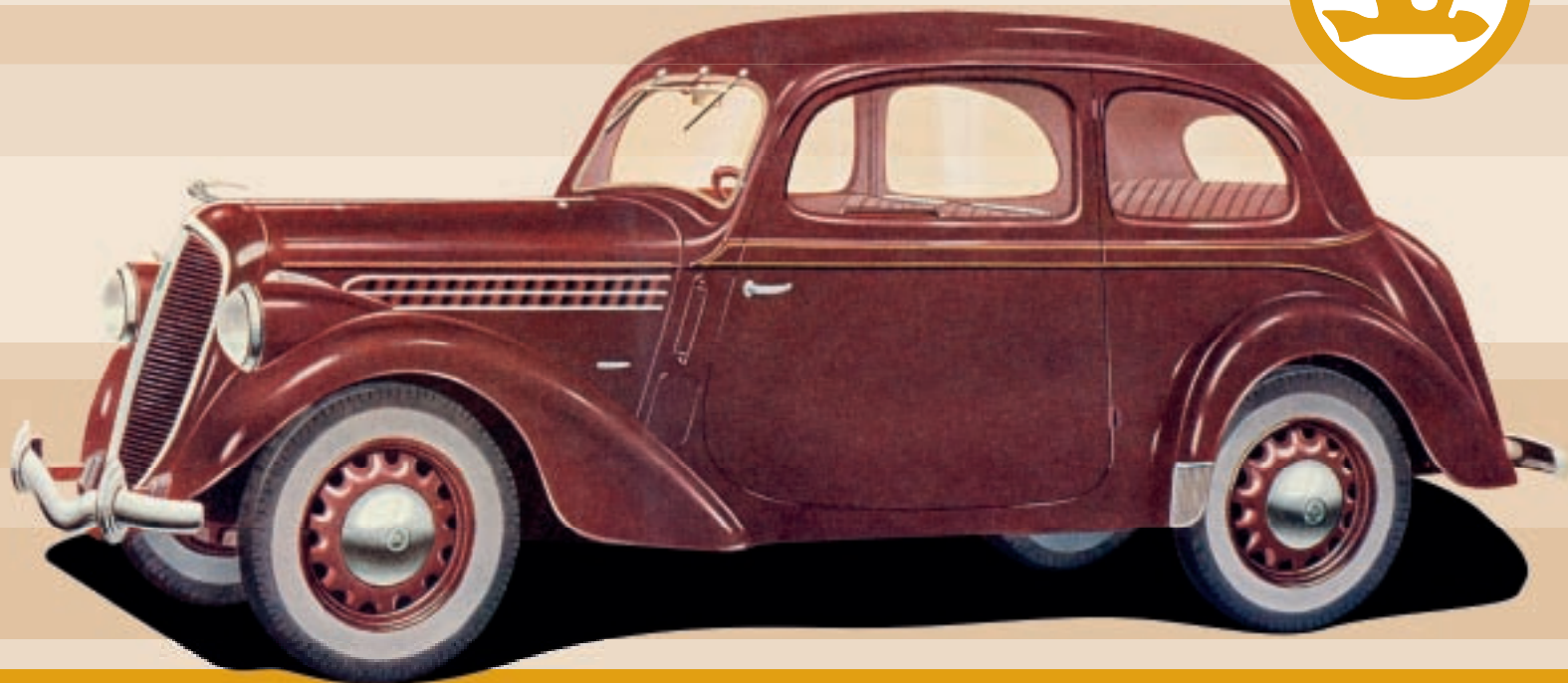


Jan Tuček



Škoda Popular a Rapid retro

historie, vývoj, technika, sport

Jan Tuček

Škoda Popular a Rapid

historie, vývoj, technika, sport

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Jan Tuček

Škoda Popular a Rapid

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 4593. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 216

První vydání, Praha 2011

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2011

Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2011

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-3714-0 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-7221-9 (elektronická verze ve formátu PDF)

ISBN 978-80-247-7222-6 (elektronická verze ve formátu EPUB)

Obsah

1	Pár vět na úvod	7
2	Kudy z krize?	11
3	Popular první generace	19
4	V novém stylu	29
5	Aerodynamika a sport	47
6	Větší bratr Rapid	59
7	Nejen Monte Carlo	71
8	S motory OHV	95
9	Světlem křížem krážem	115
10	Říkali mu Liduška	147
11	Temné roky	155
12	Velké vozy Rapid	179
13	Poválečný epilog	191
14	Výroba a export	195
15	Základní technické údaje	197
16	Barevné vzpomínky	203
17	Pár slov na závěr	215



1

Pár vět na úvod

Automobily Škoda Popular a Rapid se zrodily v době hospodářské krize v první polovině třicátých let minulého století. Prosadily se na trhu díky pokrokové koncepci s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol, kvalitnímu zpracování a rozumným cenám. Zejména Popular umožnil značce Škoda překonat obtížné roky a vyhoupnout se na první místo mezi tuzemskými automobilkami. Zároveň se pohledný a prakticky řešený Popular stal prvním českým automobilem ve větších počtech exportovaným do všech koutů světa.

Na počátku všeho byl dnes už jako pohádka znějící příběh o tom, jak se mladoboleslavský knihkupec Václav Klement (1868–1938) a turnovský mechanik Václav Laurin (1865–1930) pustili v roce 1895 v Mladé Boleslavi do společného podnikání a počínaje rokem 1896 do výroby jízdních kol. V roce 1898 si dali postavit první vlastní tovární budovu a o rok později zhotovili první motocykly. Následovala tříkolka a v roce 1901 už experimentovali s lehkým čtyřkolovým vozíkem sestaveným z motocyklových dílů. Brzy nato se pod značkou Laurin a Klement objevily vedle jednoválců i dvouválcové a dokonce čtyřválcové motocykly, na jaře 1905 mladoboleslavská továrna představila na pražském autosalonu dvouválcový motor V2 určený k pohonu připravovaného malého vozu.

Ještě před koncem roku 1905 vznikla první voituretta Laurin a Klement typu A, lehký automobil klasické koncepce s vpředu uloženým vodou chlazeným dvouválcem do V litrového objemu. Několik vozíků mělo zadní kola poháněná řetězy, většina už moderním kardanem. V letech před první světovou válkou vyráběla firma Laurin a Klement, od roku 1907 proměněná v akciovou společnost, širokou škálu osobních i užitkových automobilů a v rámci tehdejšího rakousko-uherského mocnářství patřila k protagonistům svého oboru. Automobily exportovala do řady zemí světa, mimo jiné do Anglie, Holandska, Polska, Ruska a dokonce až do Mexika, na Nový Zéland a do Japonska.

Během první světové války vyráběla mladoboleslavská továrna po stovkách vojenské nákladáky, ale také sanitní vozy a osobní automobily. V první polovině dvacátých let zůstala věrna solidně stavěným, ale stále hůře prodejným vozům střední a vyšší třídy, zatímco konkurence rozšířila svoji nabídku o menší a dostupnější typy Tatra 11 a Praga Alfa a Piccolo. V neutěšené odbytové a finanční situaci byla automobilka v polovině roku 1925 převzata plzeňským strojírenským koncernem Škoda, až do konce dvacátých let se však na vozech mladoboleslavské konstrukce spolu s okřídleným šípem nadále objevoval i nápis Laurin a Klement. Připomeňme, že plzeňský podnik do té doby vyráběl jen licenční luxusní šestiválcové francouzské značky Hispano Suiza a parní nákladní vozy Sentinel anglické provenience.

Ve druhé polovině dvacátých let prošla mladoboleslavská automobilka nákladnou přestavbou, byly vybudovány nové výrobní objekty – zejména karosárna, mechanické dílny a moderní pásová montáž. Od léta 1929 tak v Mladé Boleslavi fungoval jeden z nejmodernějších výrobních komplexů automobilového průmyslu v Evropě. Na podzim 1929 byla představena nová jednotná řada osobních automobilů Škoda – od čtyřválcové 430, přes šestiválcové 645 až po osmiválcové 860. První číslice v typovém označení prozrazovala počet válců, dvě další výkon v koních. Konstrukce těchto vozů byla tradiční, měly žebřinový rám a tuhé nápravy odpružené podélnými listovými pery. Od 1. ledna 1930 byla v rámci koncernu Škodo-

vých závodů vytvořena společnost ASAP, neboli Akciová společnost pro automobilový průmysl se sídlem v Praze. Ředitelem mladoboleslavského závodu byl jmenován Ing. Karel Hrdlička (1888–1979), jenž se poté v listopadu 1932 stal vrchním ředitelem celého ASAPu. Novinkou sezóny 1930 byla Škoda 422, klasicky střížený vůz čtyřmetrové délky poháněný čtyřválcem 1,2 l a nabízený s pestrými paletami továrních karoserií – od tudorů a sedanů přes faeton, kupé, roadster a taxi-landaulet až po dodávku. Během tří let se prodalo 3,5 tisíce „čtyřstadaadvacítek“, díky nimž se automobilka v krizi udržela nad vodou. Stále však neměla na víc, než na třetí příčku

za konkurenčními značkami Praga a Tatra. Zvýšení výroby a odbytu a získání vedoucí pozice mezi tuzemskými výrobci automobilů – to byly hlavní úkoly, které dostal již zmíněný Ing. Karel Hrdlička. Se stávajícími tradičně stavěnými automobily nebyl takový skok vzhůru myslitelný, řešením se mohl stát jen nový výrobní program. Jeho tahounem se od jara 1934 stal kompaktní Popular, jemuž sekundoval větší bratr jménem Rapid. Jejich vzniku, vývoji a pestré kariéře je věnována tato knížka.

Příjemnou četbu Vám přeje
Jan Tuček.





2

Kudy z krize?

V letech 1932 a 1933 musely československé automobilky čelit dopadům hospodářské krize. Prodeje nových vozů výrazně poklesly a neblahé ekonomické podmínky neumožnily uspořádání dvou ročníků pražského autosalonu. Bylo třeba zkonstruovat a vyrábět nové typy dostupnějších vozů a získat pro ně zákazníky ze středních vrstev společnosti, od úředníků přes živnostníky po příslušníky svobodných povolání. Také mladoboleslavská automobilka se snažila urychleně nabídnout vozy nové generace vhodné pro širší vrstvy motoristů.

Škoda 420

Vrchní ředitel společnosti ASAP (Akciová společnost pro automobilový průmysl) Ing. Karel Hrdlička si byl vědom, že do té doby zaběhnuté metody konstrukce a vývoje nemohou vést k žádoucímu výsledku. Nešlo o to zmenšit klasicky stavěný automobil, ale postavit nový vůz, který by byl lehčí, méně náročný na materiál i pracnost a tedy levnější ve výrobě a následně i v prodeji a provozu. Zároveň ale nesměl v ničem slevit z kvality materiálu ani zpracování a vedle získání nových zákazníků měl znače Škoda udržet i stávající klientelu středních vrstev.

Mužem, který měl tento rébus vyřešit, byl tehdy osmatřicetiletý konstruktér Ing. Josef Zubatý, absolvent pražské techniky, který už za dob studií pracoval u firmy Walter na její první nákladní dvoutunce a dalších projektech, včetně motocyklu, jenž se po první světové válce vyráběl pod značkou Itar. V letech 1919 až 1922 pracoval Ing. Zubatý u pařížské letecké a automobilové firmy Farman, kde se z konstruktéra vyšvihl až na post šéfa výroby. Od roku 1923 pak osm let působil jako konstruktér a později vedoucí vývoje u americké firmy A. C. Spark Plug ve Flintu (Michigan). Během pobytu v zámoří získal celkem 68 amerických patentů a proslavil se řadou úspěšných řešení automobilového příslušenství, od rychloměrů a měřičů paliva až po teploměry oleje a chladicí kapaliny.

V létě 1931 se Ing. Zubatý vrátil do Československa a od března 1932 byl zaměstnancem Škodových závodů. Nejprve byl zařazen na technické ředitelství v Praze, od léta 1932 pak měl vlastní konstrukční kancelář v továrně Avia v Letňanech, jež také patřila plzeňskému koncernu. Získal tak možnost pracovat nezávisle a nebyl ovlivněn stereotypy panujícími v mladoboleslavské konstrukci.

Novému automobilu s typovým označením 420 (4 válce, výkon 20 koní) dal Ing. Zubatý do vínku páteřový rám obdélníkového průřezu svařený ze dvou ocelových profilů tvaru U, vpředu rozvidlený pro uložení motoru a převodovky. Poháněná zadní kola byla zavěšena na výkyvných polonápravách a odpružena příčným listovým perem, vpředu byla tuhá náprava zavěšená na dvou podélných čtvrteliptických listových perech. Kapalinou chlazený řadový čtyřválec s rozvodem SV pocházel ze zavedené mladoboleslavské produkce, v provedení s vrtáním 65 mm a zdvihem 75 mm dával z objemu 995 cm³ výkon 18 k (13 kW) při 3000 ot/min. Bezprostředně na něj navazovala třístupňová převodovka.

„Čtyřistadvacítka“ měla rozvor náprav 2430 mm a rozchod kol 1150 mm vpředu i vzadu, jako čtyřmístný dvou-dveřový tudor byla dlouhá 3770 mm, široká 1460 mm, vysoká 1500 mm a vykazovala hmotnost kolem 750 kg. Dosahovala největší rychlosti přes 80 km/h a průměrně spotřebovala asi 7 l benzínu na 100 km.

První dva exempláře typu 420 vyjely na silnici v září a říjnu 1932, koncem prosince 1932 vůz získal úřední osvědčení o způsobilosti k provozu. První vozy Škoda 420 z desetikusové předváděcí série byly smontovány počátkem března 1933, v dubnu se rozběhla výroba první stokusové série. Dne 10. dubna 1933 si vrchní ředitel Ing. Hrdlička poznamenal do deníku, že jeden ze zkušebních vozů typu 420 úspěšně najezdil 20 tisíc kilometrů, o dva dny později byla Škoda 420 předvedena novinářům.

- ◀◀ Kompaktní Škoda 420 přišla na trh na jaře 1933
- ▶ Podvozek typu 420 s hranatým páteřovým rámem
- ▶ Škodu 420 poháněl litrový čtyřválec s rozvodem SV



Reakce na nový vůz byly veskrze příznivé, novináři chválili zdařilé tvary karoserie a také příznivou cenu. Dvoudveřový tudor i čtyřmístný polokabriolet automobilka nabízela za 29 800 Kč. Do konce roku 1933 v Mladé Boleslavi vyrobili čtyři stovky automobilů Škoda 420, z nichž 220 opustilo montážní linku do 30. června. Koncem října 1933 bylo zhotoveno celkem 13 vojenských automobilů Škoda 420 s dvoudveřovou čtyřmístnou otevřenou karoserií. Měly kožené čalounění a řadu specifických prvků výbavy, mimo jiné světlomet hledáček vpravo u rámu čelního skla.

Zajímavostí je, že čtyři – zřejmě zkušební – otevřené vojenské automobily typu 420 vznikly už na jaře 1933, po necelém roce se vrátily do továrny, jejich původní karoserie byly sejmuty a nahrazeny novými karoseriemi sedan. S těmi pak byly vozy na jaře 1934 prodány zákazníkům. Počátkem roku 1934 byly zhotoveny poslední dvě desítky automobilů Škoda 420 s litrovým motorem, pro něž továrna používala obchodní označení 420 Standard. Naprostá většina z nich byla v provedení sedan, dva měly karoserii tudor a jeden polokabriolet. Tři poslední exempláře litrové „čtyřřístadvacítky“ ve standardním provedení – jeden tudor a dva sedany – opustily továrnu v květnu a počátkem června 1934.

Mezitím už počátkem listopadu 1933 padlo rozhodnutí, že 80 podvozků původně určených pro třetí sérii typu 420 bude upraveno a použito k výrobě vozů nového typu 421 vybaveného výkonnějším čtyřválcem 1,2 l. Tyto automobily nesly jako první pojmenování Rapid, přesněji 420 Rapid, debutovaly na jaře 1934 a podrobněji se k nim vrátíme v jedné z dalších kapitol. Osm desítek motorů typu 420, s nimiž se původně počítalo pro již zmíněné podvozky, bylo podle rozhodnutí z listopadu 1933 nově určeno pro typ 418 jménem Popular. Ale nepředbíhejme.

Hledá se malý vůz

Rok 1933 byl obdobím intenzivního hledání odpovědi na otázku, jaký nejmenší vůz by Škoda měla v sezóně 1934 zákazníkům nabídnout. Času nebylo nazbyt, po silnicích se prohánělo stále více malých jednoválců a dvouválců Aero, zatímco brněnská Zbrojovka rozbíhala výrobu dvoudobých dvouválců Z 4 s předním pohonem a Jawa chystala vůz stejné koncepce podle německého vzoru DKW.

V polovině ledna 1933 vypracoval Ing. Zubatý materiál s nadpisem „Program konstrukce malého vozu“, v němž načrtl charakteristiku lidového automobilu, jenž měl coby otevřený dvoumístný roadster s nouzovým sedadlem v zádi stát kolem 18 000 Kč a jako uzavřený čtyřmístný tudor 19 500 Kč. Měl mít rozvor 2200 mm, rozchod kol 1080 mm vpředu a 980 mm vzadu a podle provedení hmotnost 520 až 620 kg. Páteřový rám navrhoval Ing. Zubatý ve tvaru U s horními okraji zahnutými vodorovně a dolů, zhotovený z plechu a opatřený šikmými vnitřními výztuhami.

Pohon měl obstarávat čtyřdobý vzduchem chlazený dvouválec do V o objemu 750 resp. 800 cm³ a výkonu 16 k (12 kW) spojený s třístupňovou převodovkou umístěnou vzadu, v bloku s rozvodovkou bez diferenciálu. Poháněná zadní kola měla být zavěšena nezávisle a opružena dvěma dvojicemi příčných čtvrteliptických listových per. Také vpředu mělo být nezávislé zavěšení, alternativně jedním nebo dvěma příčnými listovými pery, případně i vinutými pružinami. Řízení mělo být hřebenové, brzdy bubnové s mechanickým ovládním. Vůz měl na sedmnáctipalcových kolech dosahovat největší rychlosti 75 km/h a průměrně spotřebovat 6 l benzínu na 100 km.

Během jara 1933 byl rozpracován i projekt malého čtyřmístného vozu o hmotnosti pouhých 500 kg poháněného vzadu uloženým dvoudobým jednoválcem pullit-

rového objemu. Nesl typové označení 112 a víme o něm poměrně málo. „Vůz 112 běžel okolo továrny poprvé o 13h15 odpoledne“, poznamenal si 30. června 1933 do deníku vrchní ředitel Ing. Hrdlička. Neopomněl si zapsat ani výsledky vážení: z hmotnosti 500 kg prázdného vozu připadalo 185 kg na přední a 315 kg na zadní kola, plně obsazený vážil 780 kg, z nichž 275 kg zatěžovalo přední a 495 kg zadní nápravu.

O čtyři dny později továrnu navštívil generální ředitel Škodových závodů, Ch. H. Rochette. Prototyp 112 mu spolu s Ing. Hrdličkou předvedli ředitel mladoboleslavského závodu Ing. Vilém Frynta, obchodní ředitel Ing. Bohumil Svoboda a konstruktér Ing. Zubatý. Jedním z bodů programu byla i zkušební jízda po továrním dvoře. Koncem července při zkouškách na brzdě vykázal motor vozu 112 výkon 8,5 k (přes 6 kW) při 2700 ot/min a poněkud tak zaostal za očekáváním. V šasi s motorem vzadu se však na podzim 1933 testoval i vzduchem chlazený čtyřdobý motor V2 o objemu 850 cm³.

Ing. Zubatý byl také autorem dvoudobého dvouválce, který se v září 1933 začal zkoušet v Plzni. Tam probíhala konstrukce a vývoj dvou alternativních prototypů lidového vozu s označením 222. Koncem září 1933 se v Plzni uskutečnilo třídní zasedání vedoucích představitelů Škodových závodů a společnosti Asap, během něhož se řešily otázky spojené s vývojem a přípravou výroby budoucího malého automobilu. Ing. Zubatý byl v návaznosti na toto jednání „převelen“ do Plzně, kde dostal k ruce dva konstruktéry – jednoho plzeňského a jednoho mladoboleslavského.

► Plzeňský prototyp malého vozu s označením 222

+

Dvoutakt se sice v průběhu zkoušek podařilo vyladit na výkon 23,5 k (17 kW) při 3000 ot/min, vykazoval však o 20 % vyšší spotřebu, než srovnatelné konkurenční motory zkoušené na brzdě v Mladé Boleslavi. Patrně šlo o dvouválcové DKW, o jejichž možném použití pro lidový vůz se také uvažovalo, ale také o dvouválcové motory tuzemských značek Aero a Z. V každém případě vedení koncernu rozhodlo koncem října 1933 odsunout dvoudobý motor na vedlejší kolej. „Vzhledem k očekávanému zdanění benzínu upouští se



od možnosti použití tento motor pro dnes proponovaný malý vůz“, zněl verdikt. Plzeňský prototyp 222 byl sice dokončen, jak dokazují tovární snímky 3300 mm dlouhého dvoudveřového polokabrioletu, ale zřejmě zůstal osamocen.

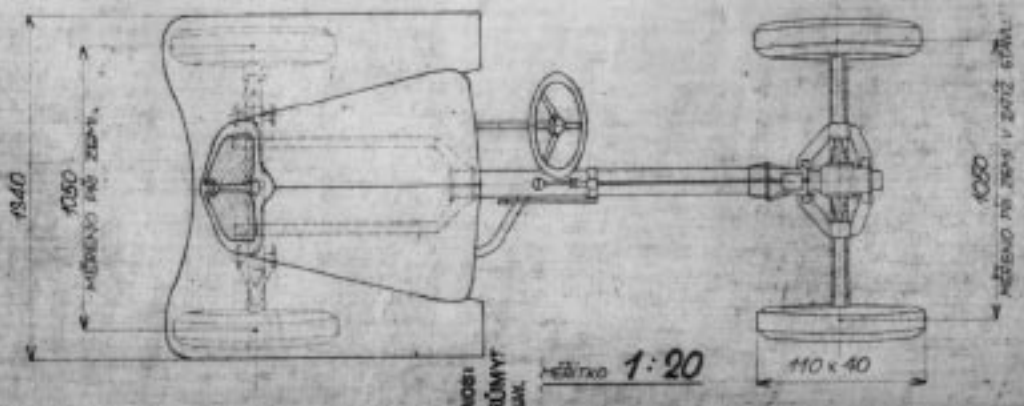
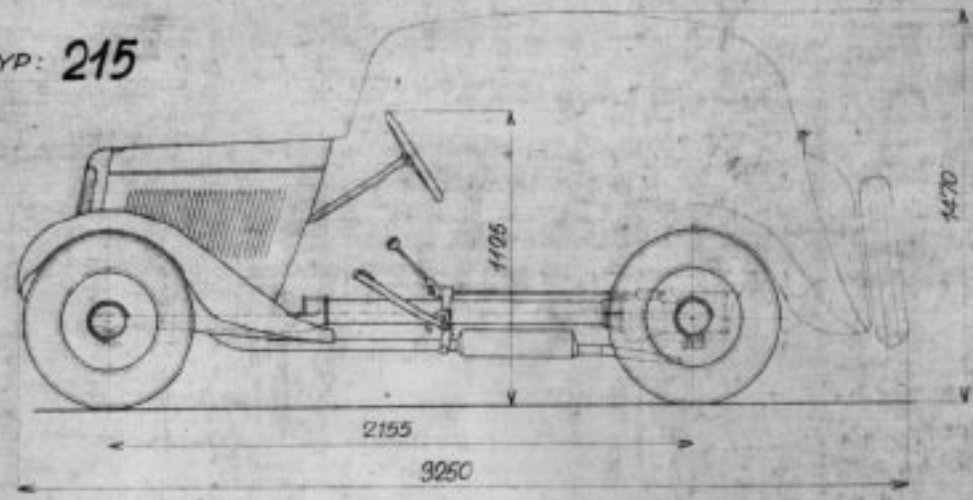
Z porady, která proběhla 25. října 1933 v Plzni, vzešlo rozhodnutí o tom, že nový automobil bude mít páteřový rám, přední nápravu s trojúhelníkovými rameny a příčným listovým perem i výkyvné zadní polonápravy mladoboleslavské konstrukce. Tyto orgány už byly v té době odzkoušeny v provozu na 20 000 km stejně jako hřebenové řízení.

Od dvou ke čtyřem válcům

Bezprostředním předchůdcem vozu Popular se nakonec stal na podzim 1933 malý automobil Škoda s typovým označením 215. Vznikl ve třech prototypech, z nichž první dokončený v červenci 1933 najezdil do poloviny září 10 500 km, a ukázal se jako nejlepší ze všech pokusů o lidový vůz, s nimiž v té době v Mladé Boleslavi a v Plzni experimentovali.

Typ 215 měl vpředu uložený kapalinou chlazený čtyřdobý řadový dvouválec s rozvodem SV a vrtáním i zdvihem 80 mm, který z objemu 804 cm³ dával výkon 15 k (11 kW). Třístupňová převodovka byla umístěná vzadu, před rozvodovkou bez diferenciálu. Základem podvozku byl páteřový rám tvořený uzavřenou trubkou kruhového průřezu, vpředu rozvidlený pro uchycení motoru. Přední i zadní kola byla zavěšena nezávisle a opatřena pneumatikami rozměru 110×40, odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné listové pero. Řízení bylo hřebenové, mechanicky ovládané bubnové brzdy byly jen na zadních kolech.

Typ: 215



MĚŘITVO 1:20

110 x 40

Při rozvoru náprav 2155 mm a rozchodu kol 1050 mm vpředu i vzadu byl typ 215 dlouhý 3250 mm, široký 1340 mm a vysoký 1470 mm. Z vlastní hmotnosti 570 kg připadalo 190 kg na přední a 380 kg na zadní kola.

Vedoucí ředitel automobilky Ing. Karel Hrdlička, jemuž později dobový tisk s oblibou přezdíval „otec Populáru“, si však uvědomoval, že o úspěchu automobilu určeného širokým vrstvám motoristů bude rozhodovat nejen lákavě nízká cena, ale také jeho kvalita a spolehlivost. A tak se nakonec do série dostal vůz, jenž byl místo nově vyvinutého dvouválce vybaven ve výrobě zavedeným a v provozu osvědčeným čtyřválcovým motorem SV odvozeným z litrového čtyřválce typu 420.

Původně navrhované „čtvercové“ řešení čtyřválce s vrtáním a zdvihem 65 mm a objemem 862 cm³ bylo příliš slabé, a tak byl použit motor se zdvihem 68 mm a objemem 902 cm³. Ale i ten byl záhy nahrazen větším a osvědčeným čtyřválcem 995 cm³. Rozměry malého vozu byly upraveny tak, aby mohl přepravovat čtyři osoby, a kvůli odpovídající bezpečnosti dostal brzdy na všechna čtyři kola, nadále s mechanickým ovládním. Jeho prodejní cena tak překročila původně předpokládanou částku kolem 16 000 Kč, byl to však dospělý automobil.

Není bez zajímavosti, že ještě v listopadu 1933 se v interních dokumentech automobilky objevoval budoucí malý vůz pod označením 215, bez ohledu na použitý motor. Přitom už v říjnu padlo rozhodnutí použít čtyřválec SV ze „čtyřistadvacítky“ se zmenšeným objemem. Svědčí o tom mimo jiné záznam v deníku Ing. Hrdličky

z 30. října 1933, kdy ředitel mladoboleslavského závodu Ing. Frynta dostal za úkol vyčlenit z plánované výroby motorů typu 420 nejprve 20 a posléze dalších 50 pro úpravu a montáž do lidového vozu.

I v plánech výroby z listopadu 1933, podle nichž mělo do konce ledna 1934 vzniknout 20 vozů předváděcí série, do konce března 1934 pak 80 vozů první série a do konce dubna 1934 dalších 200 malých automobilů druhé série, vůz figuruje coby typ 215. Také podrobný rozbor výrobní ceny budoucího vozu, jež ke dni 6. prosince 1933 vycházela na 13 069 Kč, nese nadpis „Rozpočet vozu model 215“. Dříve vykalkulovanou výrobní cenu 12 069 Kč navyšovalo použití čtyřválcového motoru o 635 Kč, montáž předních brzd o 250 Kč a synchronizace převodovky o 160 Kč, zatímco drobné úpravy zadní nápravy a rámu uspořily 45 Kč (haléřové položky necháváme stranou).

Mezitím už 18. listopadu 1933 proběhla v pracovně vrchního ředitele Ing. Hrdličky porada, které se zúčastnili ředitel mladoboleslavského závodu Ing. Frynta a obchodní ředitel společnosti ASAP Ing. Svoboda. Na tomto jednání byl výrobní program řady 420 definován následovně:

- 420 Popular s motorem 0,9 l – typ 418
- 420 Standard s motorem 1,0 l – typ 420
- 420 Rapid s motorem 1,2 l – typ 421
- 420 Sport s motorem 1,45 l – typ 423

Pro vůz Popular vybavený čtyřválcem 1,0 l bylo při této příležitosti vybráno typové označení 419 a obchodní pojmenování Popular 1, jež se však v praxi neuplatnilo.



3

Popular první generace

V předjaří roku 1934 představila mladoboleslavská automobilka svůj tehdy nejlevnější vůz jménem Popular. Kompaktní automobil s kapalinou chlazeným čtyřválcovým motorem, páteřovým rámem, nezávislým zavěšením všech čtyř kol a třístupňovou převodovkou poněkud nezvykle umístěnou vzadu se vyznačoval promyšlenou konstrukcí, solidní stavbou a nízkými provozními náklady. Odstartoval novou etapu rozmachu značky Škoda, jež se zanedlouho vyšvihla na první místo mezi tuzemskými výrobci osobních vozů.

Popular 418

Popular s typovým označením 418 dostal páteřový rám tvořený ocelovou rourou kruhového průřezu, velmi odolnou proti namáhání ohybem i krutem, vpředu byla robustní vidlice nesoucí pružně uložený motor. Přední kola měl nezávisle zavěšena na trojúhelníkových ramenech a odpružena příčným listovým perem, do vínku dostal i přesné hřebenové řízení. Kvůli lepšímu rozložení hmotnosti byla třístupňová převodovka uložena vzadu, v bloku s rozvodovkou, poháněná zadní kola nesly výkyvné polonápravy a jejich odpružení obstarávalo příčné listové pero. Brzdy byly bubnové, s mechanickým ovládním lanky, kvůli úspoře nákladů se vůz musel zpočátku obejít bez diferenciálu. První stovku vyrobených vozů Popular 418 poháněl čtyřválec SV o objemu 902 cm³ s vrtáním 65 mm, zdvihem 68 mm a výkonem 18 k (13 kW).

Při rozvoru náprav 2300 mm a rozchodu kol 1050 mm byl Popular první generace dlouhý 3630 mm, široký 1340 mm a vysoký 1520 mm. Hmotnost podvozku se pohybovala kolem 400 kg, kompletní dvoudveřový čtyřmístný polokabriolet s pevnými rámy dveří a oken a otvírací textilní střechou vážil 650 kg. Dosahoval největší rychlosti 80 km/h a průměrně spotřeboval 7 l benzínu na 100 km. Palivová nádrž o objemu 20 l byla umístěna vpředu pod kapotou, u zadní stěny motorového prostoru, palivo putovalo ke karburátoru samospádem a trojcestný kohout hlídal rezervu paliva na dojetí.

Dvacetikusová ověřovací série vozů Popular 418, označovaná také jako předváděcí, byla zhotovena během ledna a února 1934. Všechny měly karoserii polokabriolet, první exemplář smontovaný 18. ledna proháněl po cestách i necestách šéf zkušebny Ing. František Brixia. Ostatní sloužily jako předváděcí vozy ve značkových



prodejnách. Zákazníkům byly tyto vozy odprodány jako ojeté až o řadu týdnů a někdy i měsíců později. K prodeji soukromníkům byly určeny až vozy Popular 418 první série, jež čítala 80 automobilů, všechny ještě s motorem SV o objemu 902 cm³. Tyto vozy vznikaly od konce února do počátku dubna 1934, převážná většina z nich – přesněji 64 – mělo karoserii polokabriolet s pevnými rámy dveří i oken a skládací plátěnou střechou, který výrobce označoval jako „kabriolet“.

První zákazník převzal vůz v tomto provedení 6. března 1934 a nebyl to klient lecjaký, nýbrž zlínský velkopřemyslník Jan Antonín Baťa, mimo jiné dodavatel pneumatik pro mladoboleslavskou automobilku. Však také předání vozu proběhlo podle dobového záznamu „bez protokolu“, který se jinak se zákazníky sepisoval. Jen o tři dny později se z nového polokabrioletu Popular 418