



Jeden ze dvou prototypů Š 713 dohotovených počátkem července 1964

# JAK PROBÍHAL VÝVOJ

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

Letos v létě oslaví padesátiny vozy řady Škoda 100/110. V tomto vydání *Automobilu* si připomeneme jejich vývoj, v tom příštím pak kariéru těchto automobilů, jež patřily k symbolům Československa sedmdesátých let.

**N**a jaře 1963 zbýval do zahájení sériové výroby vozu Škoda 1000 MB s motorem v zádi ještě celý rok, ale již začaly práce na jeho výrazné modernizaci. Tu měla usnadnit panelová koncepce samonosné karoserie s nosným skeletem a přišroubovanými povrchovými díly, zejména blatníky, čely a kapotami.

V Evropě se tehdy prosazoval nový trend hranatějších karoserií, který na podzim 1961 odstartovala Simca 1000 a na jaře 1962 jej potvrdil Renault 8. „Emběčko“ obdařené oblínami poplatnými uplynulému desetiletí už stálo poněkud stranou. Během jara 1963 vznikla řada kreseb a modelů modernizovaného vozu, v létě téhož roku se pak zrodila maketa v měřítku 1:1, jejímž základem byl jeden z vysloužilých prototypů zkušební padesátikusové série NOV z roku 1961.

Maketa měla povrchové části pontonu ze sádry, přičemž levá a pravá polovina se

tvárově odlišovaly. Obě varianty měly zadní blatníky bez mřížky pro vstup vzduchu, poněkud problematický prvek designéři prostě nezhlednili. Snad doufali v jiné technické řešení.

**Prototypy Š 713 měly zadní svítilny dole a zadní okno kabiny z „emběčka“**

Počátkem července 1964 dohotovili ve vývojových dílnách AZNP dva prototypy s interním označením Š 713. Tvarově navazovaly na levou polovinu výše zmíněné asymetrické makety a měly čelo karoserie osazené dvojicí světlometů o průměru 160 mm, mřížky na zadních blatnících tentokrát nechyběly.

Na zadním čele karoserie se dole nad nárazníkem nacházely vodorovně orientované sdrúžené svítilny, mezi nimiž se našlo místo pro poznávací značku. Horní dvě třetiny zadního čela vyplňovala mřížka tvořená šesti sloupci vodorovných větracích šterbin. Tvary kabiny na první pohled odpovídaly „emběčku“, včetně typického panoramatického zadního okna, střeška však byla místo páteřovým výstupkem zpevněna negativním podélným prolisem.





Maketa modernizovaného vozu Škoda 1000 MB postavená v lete 1963. Levá a pravá polovina makety zhmotňovali dve rôzne stylistické riešenia



Červený sedan Š 717 se širokým zadním sloupkem na snímku ze září 1965



Zelený dvoudveřový prototyp Š 717 T2 na snímku pořízeném na jaře 1966

V interních dokumentech jsou vozy Š 713 označovány jako „Š 1000 MB model 1968“, jejich zkoušky však byly v prosinci 1964 předčasně ukončeny. Mezitím totiž přišlo rozhodnutí, že modernizace karoserie bude rozsáhlejší a dotkne se i kabiny a její střechy. Důvodem se stalo zejména zvýšení pasivní bezpečnosti. Cílové datum modernizace bylo posunuto na léto 1969. První dva prototypy v novém provedení, označené Š 717 S1 a Š 717 S2, vyjely do zkoušek v září 1965. Na první pohled zaujaly plochou střechou bez prolisu, širokými zadními sloupky kabiny a zvýšeným zadním oknem.

Měly mírně členitější před, zadní čelo bylo uspořádáno jako u Š 713. Stejně jako před-

cházející prototypy měly pod klikami dveří oválné prohlubně. Červený sedan Š 717 S1 určený ke zkouškám životnosti byl zpočátku vybaven čtyřválcem 1092 cm<sup>3</sup>, který v prosinci 1965 nahradil rekonstruovaný motor 1107 cm<sup>3</sup>. Dával výkon 54 k SAE (40 kW) a vozu s pohotovostní hmotností necelých 800 kg uděloval největší rychlost 130 km/h. V listopadu 1965 dokončili sedan Š 718 TS vybavený motorem 1107 cm<sup>3</sup>, jehož výkon díky zvýšenému stupni komprese a dvěma karburátorům vzrostl až na 60 k SAE (44 kW), takže vůz uháněl přes 140 km/h.

Navzdory problémům s nedostatečnou tuhostí a netěsnostmi dvoudveřového modelu Škoda 1000 MBX bez středních sloupků



Tudor Š 717 T2 už měl nově uspořádanou záď se světlometry nahoře nad mřížkou



První prototyp tudorů Š 717 z prosince 1965 měl ještě zadní svítily dole



se s vozem tohoto druhu, tedy s dvoudveřovou karosérií hardtop, počítalo i v modernizované řadě. Nakonec ale zůstalo jen u dvou prototypů.

První s označením Š 717 T1 vyjel do zkušek před Vánoci roku 1965. Od sedanů Š 717 se odlišoval subtilními zadními sloupky střechy, před a zád měl řešenou obdobně jako ony. Zadní svítilny měl ještě dole, mřížku nad nimi. Druhý dvoudveřový vůz bez středních sloupků, Š 717 T2, byl dohotoven v únoru 1966 a měl už nově tvarované čelo karoserie a také uspořádání zadě prakticky stejné jako pozdější sériové vozy, tedy s vodorovnými sdruženými svítilnami nahoře a mřížkou dole.

Zkoušky prvního tudoru ukončila na jaře 1967 havárie, brzy poté byl vyřazen ze zkušebního provozu i druhý exemplář. Podle nového rozhodnutí mělo dvoudveřové hardtop v modernizované řadě nahradit kupé se splývavou zadí, budoucí Škoda 110 R.

Na jaře a v létě 1967 vznikaly prototypy sedanů Š 717 opticky i technicky velmi blízké

**Ročník narození 1967 prozrazují také zvenku umístěné závěsy zadní kapoty**

budoucím sériovým vozům. Prozrazovaly je zvenku umístěné závěsy víka motorového prostoru převzaté z „emběčka“ a řada dalších detailů, mimo jiné označení Š 1100 MB na zádi.

Tyto vozy již měly novou přední nápravu opatřenou kotoučovými brzdami místo dřívějších bubnových.

Jeden z prototypů absolvoval v létě a na podzim 1967 dlouhodobou zkoušku v pražském Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV), během níž najezdil 83 tisíc kilometrů. Požadavkům autorizované zkušebny podle závěrečného hodnocení „těsně vyhověl“, takže automobilka mohla začít s přípravou výroby modernizovaných vozů. Další testy ve zkušebně AZNP i v ÚVMV následovaly v roce 1968, tentokrát už s vozy postavenými podle dokumentace pro sériovou výrobu.

Od dubna do června 1969 bylo za použití náhradních technologií smontováno pět desítek testovacích a předváděcích automobilů nové řady, nyní už označených Škoda 100 S, 100 L a 110 L. Byly mezi nimi i vozy určené pro výstavní premiéry na strojírenském veletrhu v Brně (7. až 16. září) a na autosalonu IAA ve Frankfurtu nad Mohanem (11. až 21. září 1969).

Datum zahájení sériové výroby vozů řady Škoda 100/110 bylo stanoveno na pondělí 25. srpna 1969, na první pracovní den po celozávodní dovolené pracovníků AZNP. ■



Predsériový sedan Škoda 110 L na snímku pořízeném zřejmě v červnu 1969