

## ŠKODA 998



*Nadace Elišky Junkové*

Zemědělský vůz Škoda 998  
v otevřené úpravě  
se sklopeným čelním oknem.

# Říkali mu Agromobil

JAN TUČEK

Počátkem šedesátých let se zrodil zajímavý projekt lehkého zemědělského automobilu Škoda 998, rustikálně řešeného vozu s alternativním pohonem čtyř kol, určeného pro přepravu dvou až deseti osob, případně odpovídajícího množství nákladu.

Už od roku 1958 přicházely z ministerstva zemědělství požadavky na vývoj kompaktního automobilu, jenž by na venkově nahradil kdysi tak populární bryčky. Po mnoha průtazích byl v lednu 1961 odsouhlasen první konkrétní projekt, který využíval řadu skupin a dílů ze stávající produkce AZNP, zejména motor, spojku a převodovku z typu Škoda 1202. Automobil, u něhož se předpokládala nemalá míra unifikace s připravovaným trambusovým typem Š 997 (pozdější Škoda 1203), dostal interní označení Š 998, doplněné jménem Agromobil. Zatímco vývoj probíhal v AZNP Mladá Boleslav, výrobcem zemědělského automobilu se měl stát podnik ČZ Strakonice.

První fáze vývoje vozu Š 998 proběhla v rekordním tempu – už v březnu 1962 byly dokončeny tři prototypy. Dva z nich byly v dubnu 1962 předány do ČZ Strakonice pro přípravu budoucí výroby, třetí zůstal v mateřské automobilce, kde během následujících osmi měsíců absolvoval sérii náročných zkoušek, při nichž najezdil 29 953 km. Testy trvaly 199 pracovních dní a podle zprávy z prosince 1962 vůz vedle 79 dní dynamických zkoušek strávil plných 53 dní v dílně při opravách závad a úpravách bolavých míst. Zpráva vypočítává celkem 56 různých závad a problémů, jež měly být odstraněny v další etapě vývoje. Navzdory četným nedostatkům však byl automobil Š 998 uznán za životaschopný a vhodný k plnění úkolů, jež dostal do vínku. Vůz měl všechna čtyři kola zavěšena nezávisle, vpředu na lichoběžníkových polonápravách a vzadu na vlečených ramelech. Odpružení obstarávaly vpředu i vzadu poměrně dlouhé podélné zkrutné tyče. Kapalínou chlazený čtyřválec 1221 cm<sup>3</sup> o výkonu 45 k (33 kW) převzatý z typu Š 1202 byl spolu se čtyřstupňovou převodovkou uložen těsně za přední nápravou. Před zadní rozvodovkou konstruktéři umístili dvoustupňovou přidavnou převodovku: v běžném provozu vůz jezdil jen s pohonem zadních kol, v případě potřeby se spolu s redukcí přepínal pohon předních kol, přičemž obě nápravy byly opatřeny uzávěrkou diferenciálu. Z přidavné převodovky směrem vzad byl vyveden i hřídel pohonu pro zemědělské stroje. Šestnáctipalcová kola byla opatřena pneumatikami 6,00 x 16, bohužel s nepříliš vhodným vzorkem – lepší se tehdy u nás nevyrobily, málo účinné bubnové brzdy si během testů vysloužily ostrou kritiku. Řízení se šroubem a maticí bylo prakticky shodné s tím, jež se později montovalo do vozů Škoda 1203.

Při rozvoru 1900 mm a rozchodu kol 1350 mm vpředu a 1325 mm vzadu byl prototyp Š 998 dlouhý 3470 mm, široký 1700 mm a s nataženou plachtou vysoký 1940 mm, světlá výška podvozku

>>>



Příd' vozu Š 998 s jedenácti svislými prolisy měla svůj osobitý půvab.



Zcela otevřená letní úprava prototypu Š 998 bez dveří a střechy.



Napůl oblečený zemědělský vůz s lavičkami a částečně nataženou plachtou.

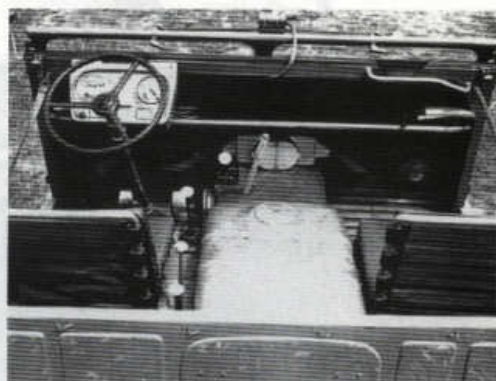


Pro případ nepohody se vůz dal zcela uzavřít, výhled ven však nebyl ideální.



Mezi podběhy kol byly umístěny schránky na nářadí a menší předměty.

Řidič a spolujezdec měli na palubě Š 998 jen minimální pohodlí.



Pro přepravu nákladu se lavičky daly přiklopit k postranicím korby.

měla hodnotu 230 mm. Karoserie trambusové koncepce a jednoduchých tvarů měla na podběžích předních kol sedadla pro řidiče a spolujezdcu, za příčnou mezistěnou pak byl nákladní prostor se dvěma sklopnými podélně orientovanými lavičkami. Každá z nich poskytla místo čtyřem osobám a vůz tak mohl přepravovat až deset lidí. Při jízdě řidiče a spolujezdcu byl vzadu nákladní prostor dlouhý 1,98 m a široký 1,59 m, přičemž pod nataženou plachtou měl vnitřní výšku 1,24 m a největší objem přes 3,9 m<sup>3</sup>. V prodlouženém podběhu levého zadního kola byl umístěn akumulátor, palivová nádrž našla místo na opačné straně, za pravým zadním kolem. Pod podlahou byly na obou stranách vozu schránky na nářadí a menší předměty.

Dvoudílné čelní okno se dalo sklopit na přední karoserie a výška vozu se tak snížila na pouhých 1410 mm. Karoserie nabízela řadu možných úprav, od úplně otevřené až po relativně uzavřenou krytou plachtou od rámu čelního skla až po zadní stěnu. Prach a voda pronikající netěsnostmi na několika místech kabiny však byly dané za rustikální řešení karoserie. Boční dvířka se dala snadno odmontovat, vypadnutí řidiče nebo spolujezdcu z vozu pak bránily bezpečnostní popruhy, napnuté ve výřezech karoserie.

Vůz vykazoval pohotovostní hmotnost 936 kg, z níž připadalo 505 kg na přední a 431 kg na zadní kola v poměru 54 : 46 %, z celkové hmotnosti 1736 kg pak přední nápravu zatěžovalo 767 kg a zadní 969 kg; takže se poměr změnil na 44 : 56 %. Automobil obsazený dvěma osobami dosahoval největší rychlosti 89 km/h a 400 m s pevným startem zvládl za 25,8 s, plně zatížený vůz s řidičem, spolujezdcem a 650 kg nákladu znamenal nejvyšší rychlost 81,6 km/h a 400 m absolvoval za 29,9 s. Kromě zkoušek v mateřské automobilce absolvoval v roce 1962 jeden z prototypů Š 998 i náročný srovnávací test ve vojenské zkušebně, kde se jeho vlastnosti poměřovaly s ruským gazíkem. Obstal dobře, i když si musel nechat líbit situace, pro něž nebyl stavěn. „Vlastnosti v terénu jsou dobré, předčí obdobný terénní vůz GAZ 69,“ konstatovala závěrečná zpráva. Vadou na kráse byla jen porucha zadního diferenciálu u Š 998 a nedostatečná účinnost brzd.

Vefejnost se o existenci vozu Š 998 dozvěděla až na podzim roku 1964, kdy se objevil na titulní straně časopisu Věda a technika mládeži – i když pod označením Škoda 997 Z. Uvnitř čísla čtenáři našli barevnou dvou pohledovou kresbu přibližující kon-



Při testech ve vojenské zkušebně si prototyp Š 998 vedl statečně.



Tohle už bylo příliš – Š 998 při zkouškách v rozbahněném terénu.

strukci podvozku a poháněcího ústrojí, ale také řadu fotografií tohoto neobvyklého automobilu. Zveřejnění do té doby důvěrných informací bylo nejspíš pokusem o záchranu prakticky ztraceného projektu. Článek s příznačným titulkem „Kde to vážně?“ kritizoval skutečnost, že navzdory schválení prototypů zemědělského automobilu do výroby se stále nic neděje – kromě desítek neplodných porad mezi zástupci resortů zemědělství a strojírenství. Autor také tvrdil, že celkem vzniklo pět prototypů tohoto vozu, zcela prokazatelné však jsou zřejmě jen tři citované ve zprávě z prosince 1962. Dva z nich se proslavily účinkováním ve filmovém muzikálu *Kdyby tisíc klarinetů*, který v roce 1965 natočili Ján Roháč a Vladimír Svítáček. Vojenské komando se dvěma automobily Š 998 stíhalo zběha, jehož představoval Jiří Menzel. Tím skončila nedlouhá kariéra vozů Š 998, zatímco úvahy o českém automobilu pro zemědělce dále rozvíjel tým nadšců v pražském Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Ale o tom až zase někdy jindy. ■