



ÚVMV 1100 GT (2)



Byl to jen sen

▲ Propagační snímek kupé ÚVMV 1100 GT pořízený na letišti v Praze-Ruzyni



Přístrojová deska byla osazena sedmi kruhovými přístroji



▲ Nastupování a vystupování vyžadovalo trochu gymnastiky, zejména od řidiče

Interiér dvumístného kupé se vyznačoval pečlivým zpracováním všech detailů

Nahoru vyklápěcí zadní okno otvíralo přístup k motoru a zavazadlovému prostoru



JAN TUČEK

Ještě jednou se vracíme ke sportovnímu kupé ÚVMV 1100 GT, jež vzniklo v letech 1969 – 1970 v pražském Ústavu pro výzkum motorových vozidel. Vysněné malosériové výroby se sice nedočkalo, připomenutí si ale určitě zaslouží.

Genezi tohoto výjimečného automobilu jsme popsali už v minulém čísle, nyní se na kupé ÚVMV 1100 GT podíváme z praktické stránky. Mimo jiné zjistíme, že mu označení GT neboli *Gran Turismo* patřilo právem, bylo plnohodnotným dvumístným sportovním vozem vybaveným

pro běžný provoz. Jeho tvůrci totiž nestavěli experimentální studii, ale funkční vzorek prakticky použitelného automobilu vhodného pro malosériovou produkci. Při rozvoru náprav 2200 mm a rozchodu kol 1280 mm vpředu a 1245 mm vzadu bylo kupé dlouhé 3880 mm, široké 1505 mm (bez vnějších zpětných zrcátek) a vysoké jen 1125 mm. Přední i zadní převis karoserie byl stejně dlouhý, a to 840 mm. Obestavěný prostor byl využit co nejúčelněji s ohledem na dobrou využitelnost a snadnou obsluhu. Nízkou před kupé zdobila decentní maska s kruhovými mlhovkami, na něž navazovaly kombinace obrysových a směrových světlíků. Chladič

uložený v předním převisu karoserie byl doplněn elektrickým větrákem, nalevo a napravo od něj měly své místo vyklápěcí hlavní světlomety francouzské značky Cibiel. Do pracovní polohy je vysouvala zkrutná pružina, jejíž západku odjišťoval solenoid ovládaný spínačem světelné houkačky. Nazpět se světlomety zasouvaly mechanicky, řidič musel sešlápnout pedál u levého podběhu. Pod obdélníkovým víkem v předí se skrývalo náhradní kolo a speciálně pro tento vůz zhotovená palivová nádrž z laminátu o objemu 46 l. V předí byl umístěn také zvedák a akumulátor, prostor pro zavazadla o objemu 270 l byl vzadu mezi





Kupé je vysoké pouhých 1125 mm



Jeden z mála dynamických záběrů kupé, pořízený na pražském Strahově



Lehce nakloněná karoserie prozrazuje poněkud ostřejší průjezd zatáčkou



Zadní nárazník suplovala tenká lišta, na sloupku je vidět výdech větrání

sedadly a motorem. Byl přístupný zevnitř, ale v omezené míře i zvenku díky nahoru vyklápěcímu zadnímu oknu, jež zároveň (po odejmutí čalouněného krytu) otvíralo přístup k motoru. Jinak tvořila zadní partie karoserie tuhý celek s pevným zadním čelem. To neslo skupinová světla převzatá z vozu Škoda 100/110 a vodorovnou lištu, jež jen symbolicky suplovala nárazník. Zajímavou partii karoserie tvořily zadní sloupky, do nichž zasahovala boční okénka srpkovitého tvaru. Hned za nimi byly na obou stranách vozu svislé otvory přivádějící vzduch k sání motoru a odvětrávání motorového prostoru. Další dvě svislé štěrby umístěné dále a výše na zadních sloupcích sloužily jako výdechy bezprůvanového větrání prostoru pro cestující. Ti měli k dispozici anatomická sedadla s nastavitelnými opěrkami hlavy, přičemž seřizovací mechanismus umožňoval naklápěním celého sedadla měnit odklon opěradla od svislé osy v rozmezí 30 až 40°. O volantu seřiditelném v podélném i svislém směru jsme se zmínili již minule, nyní připomeňme bohatě vybavenou přístrojovou desku s obložením z polyuretanové pěny. Mezi sedmi kruhovými přístroji dominovaly otáčkoměr a rychloměr, nalevo od nich byl menší tlakoměr oleje, napravo od rychloměru pak teploměry chladicí kapaliny a oleje, ukazatel stavu paliva a elektrické hodiny. Pečlivě provedené čalounění interiéru bylo dílem mistrů z vysokomýtské Karosy. Během roku 1970 kupé absolvovalo jízdní zkoušky a řadu měření. Vykazovalo pohotovostní hmotnost 843 kg a celkovou 1023 kg, z níž přibližně 43 % připadalo na přední a 57 % na zadní nápravu.

Kupé z ÚVMV spolu se Škodou 110 R a tovární studii Škoda Supersport



S motorem 1140 cm³ o výkonu 75 k (55 kW) dosahovalo největší rychlosti 173 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládlo za 13,7 s, při ustálené rychlosti 115 km/h mu naměřili základní spotřebu 9,8 l benzínu na 100 km. Při testech jízdních vlastností na kruhové dráze, slalomové trati a při předjížděcím manévru prokázalo kvality srovnatelné s francouzským vozem Matra 530 A, poháněným motorem Ford V4 uloženým před zadní nápravou. Na přelomu června a července 1970 se kupé z ÚVMV stalo hvězdou pražské výstavy *Člověk a automobil*, na podzim je pak obdivovali návštěvníci specializované výstavy *Plastex* v Plzni a v březnu 1971 kupé s prostým označením GT působilo coby magnet na stánku značky Škoda na Ženevském autosalonu. V srpnu 1971 se úhledný sportovní vůz znovu prezentoval před pražským publikem při třetím ročníku výstavy *Autoprogress*, naděje na malosé-

riovou výrobu však už vyhasínaly. Generální ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ) projekt odmítlo s tím, že veškeré kapacity jeho podniků jsou plně vytíženy, ke kžitému cíli nevedla ani zpočátku nadějná jednání s představiteli Českého svazu výrobních družstev, pro něž odborníci z ÚVMV a z Letovu připravili technologické postupy pro výrobu až 400 vozů ročně. V tuzemských podmínkách *reálného socialismu* nebylo pro podobný projekt místo a časopis *Automobil* v srpnu 1971 mamě poukazoval na příklad sportovního kupé Melkus RS 1000 s motorem Wartburg před zadní nápravou, jež se v malých počtech (ale přece) vyrábělo ve spřátelené Německé demokratické republice. Bezpochyby perspektivní kupé ÚVMV 1100 GT tak zůstalo osamoceným solitérem. Zasloužilo si určitě víc, než jen půl tuctu více i méně zdařilých kopií, které postupně postavili zruční nadšenci. ■