



ŠKODA 762 P1 / P2



Nadace Elišky Junkové



Dozvuky

**Prototyp Š 762 P1
s novou karoserií
vyjel v červnu 1979**

**Střední tunel vozu P1
zdobil volič auto-
matické převodovky**

**Sedan Š 762 P1
poháněl inovovaný
čtyřválec 1,5 l OHC**



JAN TUČEK

Vleklé pokusy o spolupráci s NDR definitivně zkrachovaly v listopadu 1979, u nás však měly ještě dozvuky v podobě prototypů Škoda 762 P1 a P2.

Funkční vzorky Škoda 761 až 765 klasické koncepce (viz **AR 7/'06**) využívaly (s výjimkou kupé Š 763, o němž jsme psali minule) upravené stylistické návrhy studia Ital Design z roku 1973. Čas však utíkal, perspektiva výroby se vzdalovala a módní tvary zastaraly. Proto se v Mladé Boleslavi rozhodli postavit nové vozy, opět s motorem vpředu a pohonem zadních kol, tentokrát však karosované podle vlastních představ. První z nich, čtyřdveřový sedan Š 762 P1 se stupňovitou zádi, byl dokončen v červnu 1979; druhý, čtyřdveřový hatchback Š 762 P2 s výklopnou zadní stěnou, vznikl v prosinci 1979. V dobových dokumentech vývojového oddělení

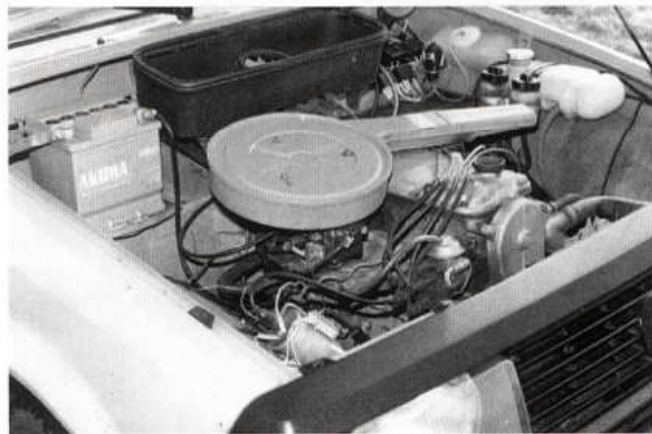
AZNP je P2 označován jako fastback a o obou exemplářích se píše jako o prototypech. Po tolika funkčních vzorcích, z nichž nakonec nic nezvešlo, zřejmě vývojáři chtěli alespoň změnit terminologii. Podvozek obou bezprostředně navazoval na funkční vzorky Š 762 předchozí řady, měl tedy všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, vpředu na lichoběžníkových polonápravách a vzadu na vlečených ramenech, odpružení obstarávaly vlnuté pružiny. Rozvor náprav byl prodloužen z původních 2,50 na 2,55 m, což souviselo s úpravou motorového prostoru a zkrácením předního převisu. Dvoukruhové brzdy, vpředu kotoučové a vzadu bubnové, měly podtlakový posilovač a zátěžový omezovač brzděného účinku na zadní nápravě. Hřebenové řízení původem z NDR vyžadovalo tři otáčky volantu mezi krajními polohami, pneumatiky byly 165/70 SR 13 u sedanu a 175/70 SR 13 u hatchbacku. Náhradní kolo dříve uložené vpředu v pravé části

motorového prostoru konstruktéři přemístili dozadu, pod podlahu zavazadlového prostoru. Bylo přístupné zvenku a jeho uchycení se během zkoušek stalo opakovaně terčem kritiky. Přední kapota se u vozů P1 a P2 otvírala dozadu, tedy opačným směrem, než u předchozích funkčních vzorků. Sedan P1 poháněl inovovaný motor 762.15, kapalinou chlazený zážehový čtyřválec OHC 1478 cm³ (ø 82 x 70 mm) o výkonu 72 k (53 kW)/5500 min⁻¹ a točivém momentu 113 N.m/2500 až 3000 min⁻¹; od svého předchůdce 760.15 se lišil zejména zvýšenou hlavou válců, změněným rozvodem a novým olejovým čerpadlem. Byl spojen s třístupňovou samočinnou převodovkou vyvinutou a vyrobenou ve spolupráci pražského ÚVMV a ČZM Strakonice. Ovládací pákou tvaru T na středním tunelu mohl řidič volit mezi šesti polohami 1, 2, A, N, R a P. Na první převodový stupeň obstarával přenos točivého momentu kapalinový měnič, na druhý stupeň se výkon přenášel kombino-





Volant, přístroje a ovládací prvky převzal P2 ze Škody 120



V lednu 1980 byly zahájeny zkoušky prototypu Š 762 P2

vaným způsobem měničem i mechanicky, zatímco na třetí převodový stupeň byl přenos výhradně mechanický. Jedním z neduhů převodovky byla přílišná prodleva při rozjíždění na první převodový stupeň, kvůli níž také sedan P1 nesplnil zadání na zrychlení 0 až 100 km/h za 18 s, ve skutečnosti k tomu potřeboval 23,6 s. Sedan dlouhý 4,14 m, široký 1,64 m a vysoký 1,37 m vykazoval pohotovostní hmotnost 962 kg, z níž málo přes 50 % připadalo na přední a necelých 50 % na zadní kola. Při využití užitečné hmotnosti 400 kg (pět osob po 75 kg a 25 kg zavazadel) a celkové hmotnosti 1362 kg se poměr zatížení přední a zadní nápravy změnil na 45:55 %. Zavazadlový prostor v zádi měl objem 0,43 m³ a byl vcelku dobře přístupný vikem, jehož svislá část dole zabíhala až k nárazníku. Palivová nádrž 46 l byla u zadní nápravy, s nalévacím hrdlem nad výřezem pravého zadního blatníku. Prototyp P1 se samočinnou převodovkou dosahoval největší rychlosti 145 km/h a spotřeboval 10 až 12 l benzínu Super na 100 km. Do ukončení zkoušek v červnu 1980 absolvoval necelých 10 000 km, během nichž byl několikrát poškozen a opravován. Zřejmě nejzávažnějším karambolem byla deformace přední části karoserie při vyjíždění na zvýšenou plochu parkoviště, k níž došlo po ujetí 6910 km. Podstatně více kilometrů najezdil prototyp P2 s karosérií hatchback, který ve vývojových dílnách dokončili v prosinci 1979. Po absolvování prvních zkoušek a měření v lednu 1980 byl nasazen do trisměnného provozu a během životnostní zkoušky



V otevřené poloze držela zadní víko P2 dvojice plynových vzpěr

zaměřené především na motor absolvoval do června 1980 přes 61 000 km. Hatchback P2 měl 3,9 m dlouhou čtyřdveřovou karosérii s nahoru vyklápěcím vikem v šikmé zádi. Víko tvořené převážně zadním oknem a jeho rámem mělo práh poměrně vysoko nad zemí, nad úrovní horního okraje zadních skupinových světel. Toto řešení sice znesnadňovalo manipulaci s těžšími břemeny, ale zvyšovalo tuhost zadní části karoserie. Náhradní kolo bylo dole pod vozem a stejně jako u sedanu P1 si zkušební řidiči stěžovali na nevhodný mechanismus spouštění a obtížnou manipulaci s rezervou. Prototyp P2 měl pod kapotou čtyřválec OHC typu 762.13, který z objemu 1276 cm³ (ø 80 x 63,5 mm) dával výkon

Rezerva se u P2 přestěhovala dozadu, u motoru bylo více místa

62 k (45,5 kW)/5200 až 5500 min⁻¹ a točivý moment 95 N.m/2500 až 3000 min⁻¹. Byl spojen s pětistupňovou mechanickou převodovkou, která stejně jako rozvodovka a hnací hřídele pocházela z NDR. Vůz s pohotovostní hmotností 940 kg dosahoval největší rychlosti 140 km/h a jeho spotřeba se pohybovala kolem 10 l benzínu Super na 100 km. Demontáž motoru po ujetí 30 000 km odhalila nadměrné opotřebení rozvodového mechanismu, signalizující jeho nedostatečnou životnost. Východoněmecké převodovky vůz vystřídal celkem tři. První bylo nutné vyměnit ještě dříve, než vyjel do zkoušek, s druhou absolvoval 37 280 km. V obou případech byl kamenem úrazu vypadávající třetí převodový stupeň, u druhé převodovky pak také stále obtížnější řazení všech stupňů. Mezitím však už počátkem listopadu 1979 přijalo politbyro východoněmecké komunistické strany SED rozhodnutí o zastavení vývoje nástupců osobních vozů Trabant 601 a Wartburg 353 W, a tedy i ukončení spolupráce s Československem. Na skutečném mezivládní dohody z června 1975 (viz AR 7/06) prostě nebyly prostředky v NDR, ale ani u nás, což s menším zpožděním museli přiznat i činovníci v Praze. Společný projekt tak definitivně zkrachoval a bylo třeba hledat nové řešení. Zajímavostí je, že se při tom ještě jednou uplatnila karoserie prototypu P2. V roce 1981 dostala prodlouženou příď a proměnila se v jeden ze studijních vzorků nového typu Š 781 s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol, předchůdce Favorita. ■