



První funkční vzorek Š 762 s motorem 1,3 l vznikl v prosinci 1975

## ŠKODA 761 – 765



Linie Š 762 vznikly úpravou původního italského návrhu pro Š 760

Druhý exemplář Š 762 s obdélníkovými světlomety a motorem 1,5 l

▼ Dvoudveřový Š 761, třetí funkční vzorek této vývojové řady



### JAN TUČEK

Po neúspěšném pokusu společně vyvinout a vyrábět osobní vůz typu 760 s předním pohonem snahy o spolupráci ČSSR a NDR neskončily. Dostaly jinou podobu, ale znovu zkrachovaly.

Počátkem listopadu 1974 přijalo předsednictvo československé vlády usnesení č. 314 o *upřesnění koncepce rozvoje výroby osobních automobilů v ČSSR v kooperaci s NDR*. Spolupráce dvou bratrských zemí přece nemohla skončit fiaskem, byť to tak během roku 1974 vypadalo. Předsednictvo vlády dalo souhlas k vývoji nových československých osobních vozů s motorem vpředu a pohonem zadních kol, na jejichž výrobě se měly podílet AZNP Mladá Boleslav, BAZ Bratislava a ČZM Strakonice, zároveň ale uložilo *dokončit jednání s NDR o předpokládané kooperaci ve vývoji a výrobě osobních automobilů a předložit vládě návrh mezivládní dohody*. I nová koncepce totiž počítala s tím, že výměnou za československé čtyřdobé motory a kotoučové

Š 761 měl v zadu pevné okno a pod ním víko zavazadlového prostoru

brzdy bude NDR pro naše vozy dodávat převodovky, rozvodovky, kompletní řízení se sloupkem volantu a kloubové hřídele. Harmonogram počítal s náběhem výroby nové řady vozů s typovým označením Š 761 až 765 v roce 1982, přičemž do roku 1988 se jejich produkce měla přiblížit hranici 300 tisíc ročně. Výroba motorů pro tuzemsko i NDR měla ve stejné době dosáhnout 500 tisíc kusů za rok. Jen jaksi na okraj usnesení konstatovalo, že ve srovnání s obdobným dokumentem z konce listopadu 1972 se *investiční prostor stanovený pro rozvoj automobilového průmyslu ve výši 17 miliard Kčs zužuje na 12,7 miliard*. Pokud trochu předběhneme dobu, můžeme rovnou prozradit, že ani této sumy se tenkrát náš automobilový průmysl nedočkal. Podařilo se však splnit politické zadání a 18. června 1975 byla v Berlíně slavnostně podepsána *Dohoda mezi vládou*

# Druhý pokus



ČSSR a NDR o *dlouhodobé hospodářské a vědeckotechnické spolupráci v oblasti vývoje a výroby osobních automobilů*. Byla uzavřena na dobu neurčitou se sedmiletou výpovědní lhůtou, přičemž první možné datum výpovědi bylo ke konci roku 1995, tedy po dvaceti letech. K jejímu naplnění nikdy nedošlo, trvalo však čtyři roky, než byli činovníci v Berlíně i Praze nuceni přiznat nereálnost tohoto dokumentu. Vratme se ale k technické stránce věci. Po krachu projektu 760 šla každá ze stran svou vlastní cestou. V NDR připravovali několik variant typu 610 s předním pohonem, u nás se vrátili ke klasické koncepci s pohonem nezávisle zavěšených zadních kol. Obě strany přitom počítaly s využitím nové řady čtyřválcových motorů OHC typu 760 s objemem 1,1 až 1,5 l, pro užitkovou modifikaci až 1,7 l. V novém vývojovém programu AZNP figurovaly vozy klasické





**Dvoudveřová karoserie Š 761 měla o poznání zkrácenou zadní partii**

**Přístrojová deska Š 761, prakticky stejnou měly i sedany Š 762**



**Pohled pod kapotu druhého exempláře Š 762 s motorem 1,5 l**

**Funkční vzorek pětidveřového kombi Š 764 na snímku z jara 1977**



**Kombi Speciál, model Š 765 s prodlouženou záďí**



koncepce v pěti karosářských provedeních; Š 761 s dvoudveřovou karoserií se šikmou záďí s pevným oknem, pod nímž bylo vyklápěcí víko zavazadlového prostoru, Š 762 byl čtyřdveřový sedan se stupňovitou záďí, Š 763 dvoudveřové sportovní kupé s výklopnou zadní stěnou, Š 764 pětidveřové kombi a Š 765 pětidveřové kombi s prodlouženou záďí. S výjimkou kupé všechny ostatní varianty Š 761 až Š 765 vycházely stylisticky z řešení, které firma Itai Design (Giugiaro) původně navrhla pro typ Š 760 s předním pohonem. Přední převis byl přitom zkrácen, u vozů klasické koncepce už motor nebyl před přední nápravou, ale nad ní.

V prosinci 1975 byl ve vývojových dílnách AZNP dokončen první funkční vzorek nové řady, sedan Š 762 s motorem 1,3 l a čtyřstupňovou převodovkou, dodanou stejně jako hřebenové řízení z NDR. Čtyřválec OHC 1276 cm<sup>3</sup> měl výkon 63 k (46 kW), točivý moment se k rozvodovce zadní nápravy (také pocházející z NDR) přenášel pomocí dvoudílného spojovacího hřídele. Vůz měl vpředu lichoběžníkové polonápravy a vzadu nezávislé zavěšení s vlečenými rameny, přičemž odpružení vpředu i vzadu obstarávaly vinuté pružiny. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, dvouokruhová brzdová soustava byla vybavena omezovačem tlaku působícím v závislosti na zatížení zadní nápravy. Kola byla obuta do pneumatik 165/70 SR 13, palivovou nádrž o objemu 43 l konstruktéři umístili dozadu, vpravo pod podlahu zavazadlového prostoru.

Sedan s rozvorem 2,50 m byl dlouhý 4,15 m, široký 1,64 m a vysoký 1,41 m, zavazadlový prostor v záďi měl využitelný objem 0,33 m<sup>3</sup>. Z pohotovostní hmotnosti 896,5 kg připadalo 54 % na přední a 46 % na zadní nápravu, užitečná hmotnost pětimístného vozu byla 400 kg. První funkční vzorek Š 762 procházel od počátku ledna 1976 zajištěním a zkouškami, do 1. března 1976 najezdil téměř 13 tisíc kilometrů, pak však byl při havárii poškozen. Po demontáži a opravě sloužil k tenzometrickým zkouš-

kám a měření namáhání některých dílů. Také druhý funkční vzorek Š 762, předaný do zkoušek počátkem března 1976, měl karoserii sedan, ale s motorem 1,5 l. Od svého staršího bratra se na první pohled odlišoval obdélníkovými světlomety. Jeho čtyřválec 1478 cm<sup>3</sup> dával 72 k (53 kW) a při měření na letišti v Hořkovicích s ním vůz dosáhl rychlosti 143,8 km/h (na krátké dráze se údajně nestačil naplno rozjet) a z 0 na 100 km/h zrychlil za 15,1 s. Do poloviny července 1976 druhý funkční vzorek sedanu najezdil přes 68 tisíc km. Mezitím už od počátku června 1976 najížděl stovky testovacích kilometrů třetí funkční vzorek, kompaktní dvoudveřový model Š 761 s motorem 1092 cm<sup>3</sup>/58 k (43 kW). Při nezměněném rozvoru 2,50 m byl tudor dlouhý jen 3,96 m, v záďi skrýval menší zavazadlový prostor s využitelným objemem 0,236 m<sup>3</sup> a jeho pohotovostní hmotnost nepřevyšovala 865 kg. Navzdory kratšímu zadnímu převisu si dvoudveřový vůz zachoval nádrž o objemu 43 l. Na dva další funkční vzorky si ve zkušebně museli počkat do počátku března 1977. Pětidveřové kombi Š 764 délkou odpovídající sedanu postavili v mladoboleslavských vývojových dílnách, prodloužený model Š 765 s označením

Kombi Speciál vznikl v pobočném závodě ve Vrchlabí, kde se také počítalo s výrobou tohoto provedení i odvozených užitkových variant. Při shodném rozvoru 2,50 m bylo kombi Š 764 dlouhé 4,15 m, zatímco model Š 765 prodloužením zadního převisu vyrostl do délky na 4,31 m. Oba vozy měly užitečnou hmotnost zvýšenou na 450 kg, pohotovostní hmotnost kratšího byla 912,5 kilogramů, delšího 938,5 kg, oba také dostaly větší palivovou nádrž o objemu 50 litrů. Funkční vzorky Š 764 a Š 765 poháněly motory 1,5 l, přičemž u prvního při zkouškách naměřili výkon 66,5 k (49 kW) a u druhého, zřejmě povedenějšího, 72 k (53 kW). Stejně jako ostatní vozy této řady měly i kombi nezávislé zavěšení zadních kol, odpružení však odpovídalo vyšší užitečné hmotnosti, pneumatiky 175/70 SR 13 byly větší. Zatímco Š 764 do léta 1977 absolvoval jen málo přes 8 tisíc km, delší Š 765 najezdil za pět měsíců přes 51 tisíc km s průměrnou spotřebou 11,4 l/100 km. Šestým a posledním funkčním vzorkem programu bylo sportovní kupé Š 763 s motorem 1,5 l a karoserií ze závodu v Kvasinách, jež vyjelo do zkoušek počátkem července 1977. Kupé i další osud projektu Š 761–765 si připomeneme přistě. ■