



Kupé Škoda Super Sport
v původní podobě z roku 1971.

ŠKODA Super Sport

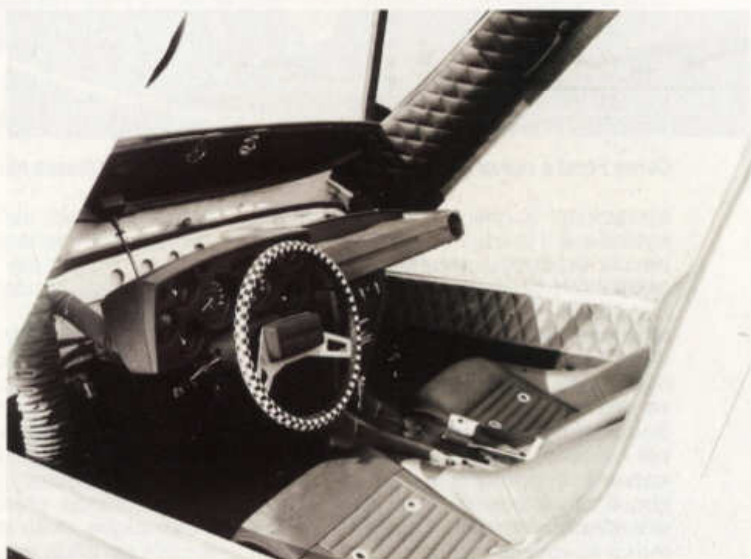
Dva životy

JAN TUČEK

Před třiceti lety - na jaře 1971 - vznikl ve vývojovém oddělení AZNP Kvasiny prototyp dvoudílného sportovního kupé s motorem před zadní nápravou a hrdým označením Škoda Super Sport. O deset let později se původně bílý vůz proměnil v černou filmovou hvězdu jménem Ferat.

Projekt kupé s typovým označením Š 724 se zrodil v roce 1969 a podle tehdejších představ se měl stát základem malosériové výroby sportovních automobilů určených především na export do západoevropských zemí. Ve spolupráci Výzkumné vývojové základny AZNP Mladá Boleslav, AZNP Kvasiny, VVZ Jawa Praha a podniků Vertex Hradec Králové, Pal Kbely a Autopal Nový Jičín nakonec horko těžko vznikl jediný prototyp označený jako „vývojová studie“. O jeho karosářském řešení se vedly nepříliš lichotivé polemiky už v roce 1971, kdy se nekonvenčně řešené kupé objevilo na veřejnosti, technicky však byl tento automobil nesporně zajímavý. Základ kupé tvořila podlahová plošina, na niž navazoval pomocný rám nesoucí poháněcí ústrojí a zavěšení zadních kol. Kapalínou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1107 cm³ pocházel ze současnějšího vozu Škoda 110 L Rallye - v úpravě A2 s dvojitým karburátorem Weber dával výkon 73 koní podle DIN (54 kW) při 6250 min⁻¹ a největší točivý moment 81 N.m při 5250 min⁻¹. Umístění motoru před zadní nápravu si vyžádalo úpravu rozvodovky: pouzdro satelitů a talířové kolo byly ve skříně diferenciálu otočeny o 180°. Čtyřstupňová převodovka byla sériová z typu Š 110, dostala však nové víko s vývodem táhla řazení vlevo směrem kupředu. Zavěšení předních i zadních kol odpovídalo typu Š 110 L, odpružení obstarávaly vinuté pružiny se sousými tele-

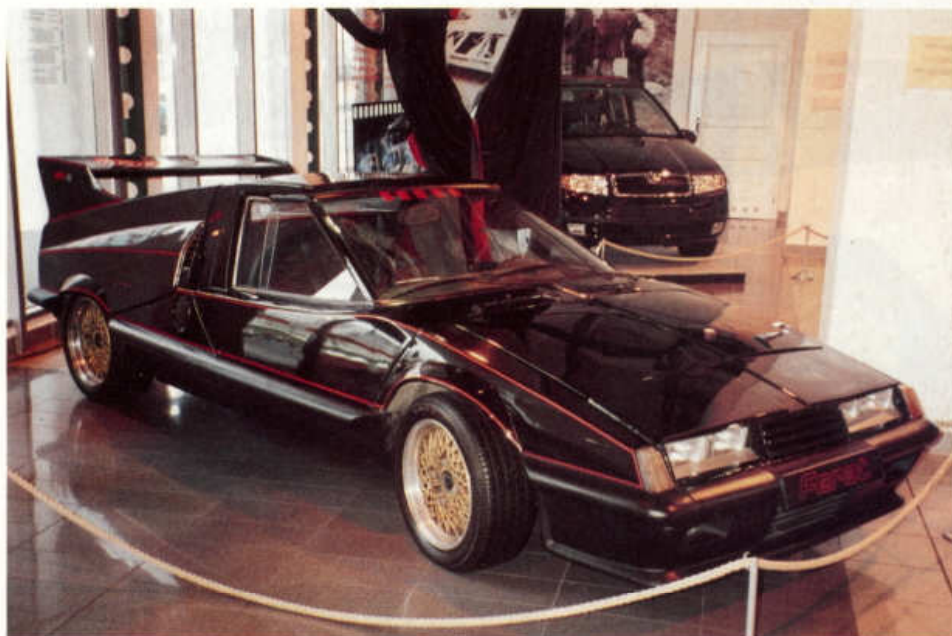
Interiér prototypu nepostrádal dobový sportovní šarm.



Škoda Super Sport s vyklapenou světlou rampou a otevřeným krytem kabiny.



Už v době svého vzniku byly tvary kupé Š 724 předmětem kritiky.



Černý Ferat s novou předí a křídlem na zádi se objevil na plátnech kin v roce 1981.

skopickými tlumiči, brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, dvouokruhovou brzdovou soustavu doplňoval podtlakový posilovač z polského vozu Fiat 125 P. Podobně jako soutěžní vozy té doby i Škoda Super Sport jezdila na třináctipalcových litých kolech opatřených pneumatikami Barum 175 SR 13 se vzorkem OR 6.

Součástí skeletu samonosné karoserie byl mohutný bezpečnostní oblouk zakotvený v podlahové plošině, povrchové díly karoserie byly vyrobeny ze skleněného laminátu tloušťky 2 až 2,5 mm s kovovými výtzuhami a zesílením ve spojovacích partiích. Vůz neměl klasické dveře, celý kryt kabiny - zabíhající od spodního okraje čelního okna přes boky až k bezpečnostnímu oblouku - se odklápěl směrem vpřed. V bočních oknech byla posuvná okénka, jež posádce umožňovala komunikovat s vnějším světem. Zvenku se kryt kabiny odjíšťoval svislým táhlem na levé straně ochranného oblouku, zevnitř pak klikou umístěnou dole mezi opěradly seda-

del. Manipulaci usnadňoval pružinový vyvažovací mechanismus, spolu s krytem se odklápěla i část přístrojové desky a volant uložený na hřídeli se dvěma klouby.

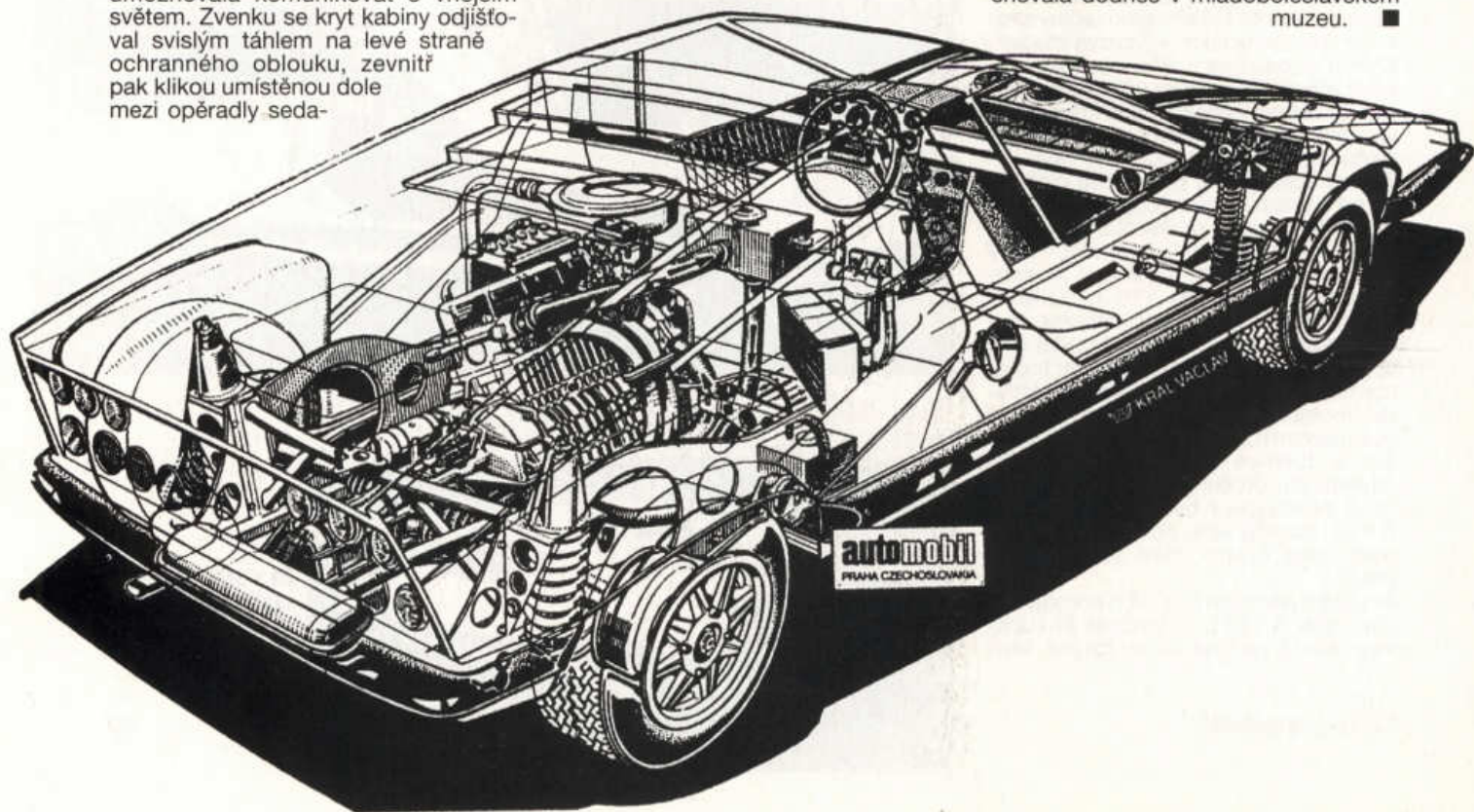
Prakticky celá zadní část karoserie se odklápěla dozadu a umožňovala přístup k motoru a jeho příslušenství. Vlevo vpředu vedle motoru byl uložen akumulátor (a na levé spodní straně ochranného oblouku zvenku přístupný vypínač elektrické soustavy), vpravo byl chladič oleje, zatímco chladič vody opatřený elektrickým větrákem konstruktéři umístili do předě vozu.

Palivová nádrž o objemu 70 l našla své místo za sedadly, její nalévací hrdlo ústilo na pravé straně bezpečnostního oblouku. Na nárazníky na bocích karoserie navazoval nepřehlédnutelný černý ochranný pás - v uvažovaném malosé-

riovém provedení měl být pryžový a pružný, prototyp se však musel spojit s pevnou laminátovou atrapou. Vyklopací světelná rampa v předí čítala šest kruhových světlometů: dva potkávací, dva dálkové a dvě mlhovky.

Při rozvoru náprav 2500 mm a rozchodu kol 1310 mm vpředu a 1300 mm vzadu byla Škoda Super Sport dlouhá 4060 mm, široká 1640 mm a vysoká jen 1120 mm. Podle továrních měření mělo kupé pohotovostní hmotnost 898 kg rozloženou v poměru 46,2:53,8 % na přední a zadní kola. Hmotnost plně zatíženého vozu se dvěma osobami a 50 kg zavazadel na palubě vzrostla na 1087 kg a poměr zatížení obou náprav se prakticky vyrovnal (50,8:49,2 %).

S motorem 1107 cm³ o výkonu 73 koní (54 kW) vůz dosahoval největší rychlosti 180 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal zrychlit za 15,3 s, což vzhledem k dravému zevnějšku (a slušné aerodynamice) nebyly právě osiňující hodnoty. K ověření chování vozu při vyšších rychlostech byl do kupé přechodně zamontován motor upravený pro závody na okruzích, který z objemu 1147 cm³ dával výkon 104 koní (76,5 kW). Kupé, pro tuto příležitost opatřené pneumatikami Dunlop Racing, dosáhlo největší rychlosti 211,5 km/h, s původním obutím Barum OR 6 pak 207 km/h a s vyklopenou světelnou rampou 196 km/h. Po továrních zkouškách, jež proběhly od května do listopadu 1971, a krátké výstavní kariéře doma i v zahraničí se Škoda Super Sport zařadila mezi exponáty tehdejšího mladoboleslavského Autosalonu Škoda, který suploval tovární muzeum. V roce 1981 kupé upravené ve vývojovém oddělení AZNP podle návrhu výtvarníka Theodora Pištěka začalo svůj druhý život. Stalo se hvězdou filmu Upír z Feratu, v němž se s ním v režii Juraje Herze proháněla Mima (Dagmar Veškrnová) pod dohledem trenéra a spolujezdce Kříže (Petr Čepek). Ve své černé hororové podobě se Škoda Super Sport alias Ferat dochovala dodnes v mladoboleslavském muzeu. ■



automobil
PRAHA, CZECHOSLOVAKIA