



Kupé ÚVMV 1100 GT  
na snímku z roku 1970.

## Kupé ÚVMV 1100 GT **Elegán z Vysočan**



### JAN TUČEK

Před třiceti lety - v létě 1970 - se představilo veřejnosti atraktivní sportovní kupé ÚVMV 1100 GT, jež vzniklo v Ústavu pro výzkum motorových vozidel v Praze-Vysočanech.

Elegantní dvoumístné kupé se stalo senzací druhého ročníku výstavy IEMA - *Člověk a automobil*, který na přelomu června a července 1970 přilákal do pražského areálu PKOJF desetitisíce návštěvníků. Nejedna z nich si chtěla půvabné kupé na místě koupit nebo alespoň objednat - což samozřejmě nešlo, všem pak jako rajska hudba zněly úvahy o připravované malosériové výrobě až 400 vozů ročně. Nakonec zůstalo jen u jediného prototypu, podle něhož si během následujících let půl tuctu nadšenců postavilo podobné automobily.

Definitivní model kupé v měřítku 1:5.

Originál je ovšem jediný, dodnes existuje na Plzeňsku, je však rozmontovaný a čeká na svoji rehabilitaci.

Vraťme se ale k počátkům tohoto ojedinělého projektu, jež souvisely se společenským uvolněním a elánem Pražského jara 1968. Skupina odvážlivců z ÚVMV si už nechtěla nechat líbit, že za šestnáct let existence jejich ústav zvládl stovky nejrůznějších úkolů, ale nikdy nepostavil vlastní automobil. Volba byla jasná - dvoumístný sportovní vůz s motorem Škoda. Pracovní skupina, kterou vedl ing. Milan Vacek, se pustila do nejobtížnějšího úkolu - konstrukce a stavby karoserie. Design kupé vytvořil Milan Strejček, přičemž postupně vznikla řada tvarových návrhů a maket v měřítku 1:10, později 1:5. Všechny vycházely ze studie vnitřního prostoru, je-

Typická „tvář“ sportovního vozu z ÚVMV.

jmž základem bylo porovnání hodnot vnitřních rozměrů (a poloh při sezení) vozů Saab Sonett V4, Glas 1300 GT a Alfa Romeo Junior GT.

Až do léta 1968 se uvažovalo spíše o kupé s motorem před zadní nápravou a rozvorem 2300 mm, zatímco řešení s motorem za nápravou a kratším rozvorem 2200 mm zůstávalo na okraji zájmu. Při oponentním řízení v září 1968 se však nakonec prosadila právě tato varianta - s ohledem na předpokládanou malosériovou výrobu a snadnější úpravy poháněcího ústrojí, než v případě motoru před nápravou. Během podzimu 1968 byl zhotoven definitivní model v měřítku 1:5, jenž se stal hlavní pomůckou při tvorbě výkresů 1:1, ve stejné době absolvovaly tři laminátové modely testy v aerodynamickém tunelu VAAZ v Brně.

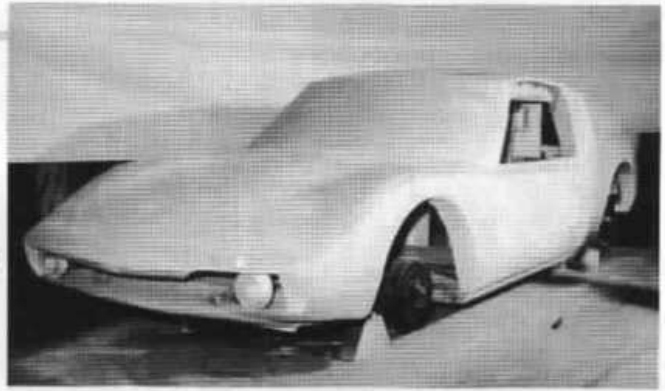
Koncem roku 1968 byla do letňanské továrny Letov předána výkresová dokumentace nosného skeletu - dva exempláře byly hotovy v březnu 1969. Mezitím v ÚVMV během zimy 1968-69 dokončili hlavní model v měřítku 1:1 a v únoru 1969 zhotovili negativní formy, do nichž se laminovaly 2,5 mm tlusté povrchové díly karoserie. Bezpečnostní skla vyrobil Sklo-Union Řetenice, čalounění interiéru bylo dílem vysokomýtské Karosy. Koncem prosince 1969 byla karoserie hotová a připravená k montáži podvozkových skupin a poháněcího ústrojí. V této etapě v nevelké dílně ÚVMV na voze najednou pracovaly až tři

Elegán z Vysočan se vyznačoval štíhlým profilem a decentní záďí.





Ocelový skelet kupé vyrobili v letišanském Letovu.



Master - hlavní model karoserie - z něj se snímaly formy na laminátové díly.



Přístrojová deska byla vybavena celkem sedmi kruhovými přístroji.

desítky lidí. V polovině února 1970 bylo kupé dokončeno a uvedeno do zkušebního provozu, během něhož se postupně odstraňovaly dětské nemoci - např. problémy s chlazením, mechanismem řazení, ale občas i s motorem. Čtyřválec OHV převzatý ze Škody 110 byl převrtaný na 1140 cm<sup>3</sup>, dostal specifické sací i výfukové potrubí a s dvojitým karburátorem Weber dával výkon 75 koní DIN (55 kW) při 5750 min<sup>-1</sup>. Točivý moment dosahoval největší hodnoty 100 N.m při 5000 min<sup>-1</sup>. Tento motor měl být vlastně jen přechodným řešením, v ÚVMV souběžně připravovali čtyřválec Škoda 110 s rozvodem 2x OHC, jehož vývoj sice dokončili, do kupé jej však už nezamontovali.

Elegán z Vysočan měl přední nápravu ze Škody 110 (pouze stabilizátor byl z prostorových důvodů přemístěn za nápravu), vzadu se však mohl pochlubit trojúhelníkovými rameny se šikmou osou kývání doplněnými vinutými pružinami (toto řešení bylo dílem skupiny, kterou řídil ing. Julius Mackerle). Vpředu i vzadu byly použity tlumiče Koni, brzdy na všech čtyřech kolech byly kotoučové (přední brzdy ze Š 110), řízení ze „stodesítky“ dostalo nový bezpečnostní hřídel, který navíc umožňoval seřizovat volant v rozmezí 80 mm v podélném a 50 mm ve svislém směru.

O motoru jsme se už zmínili, dodejme tedy, že spojka pocházela ze soutěžní verze Škody 110, čtyřstupňová převodovka byla sériová. Rozvodovka zaznamenala několik úprav souvisejících s novým stálým převodem, ale také s posunutím celého poháněcího ústrojí o 70 mm vpřed - to si vyžádalo montáž stejnoběžných kloubů Löbro u výstupů hnacích hřídelů z rozvodovky i u kol. Kupé dostalo litá kola s radiálními pneu-

matikami Metzeler Monza 155 SR 14. Při rozvoru náprav 2200 mm a rozchodu kol 1280 mm vpředu a 1245 mm vzadu bylo kupé dlouhé 3880 mm, široké 1505 mm a vysoké jen 1125 mm. Přední i zadní převis karoserie měl stejnou hodnotu 840 mm. Z pohotovostní hmotnosti 843 kg připadalo 369,5 kg na přední a 473,5 kg na zadní nápravu v poměru přibližně 44:56 %. U plně zatíženého kupé (1023 kg, z toho 180 kg užitečné hmotnosti) se tento poměr posouval ke 42:58 %.

Do přední části karoserie konstruktéři umístili chladič s elektrickým větrákem, palivovou nádrž o objemu 46 l, náhradní kolo, zvedák a akumulátor. Zatímco po obou stranách mřížky chladiče byly kruhové halogenové mlhovky a na ně navazující kombinace obrysových a směrových světlíků, hlavní oválné světlomety francouzské značky Cibie byly vyklápěcí. Do „pracovní“ polohy je vysouvala zkrutná pružina, jejíž západku odjišťoval solenoid ovládaný spínačem světelné

houkačky, zpět řidič světlomety zasouval sešlápnutím pedálu umístěného u levého podběhu. Přístrojové desce dominovala dvojice kruhových přístrojů - vlevo otáčkoměr, vpravo rychloměr - nalevo od nich byl menší kruhový tlakoměr oleje, napravo pak teploměr chladicí kapaliny, teploměr oleje, ukazatel stavu paliva a elektrické hodiny. Zavažadlový prostor o objemu 0,27 m<sup>3</sup> byl za sedadly řidiče a spolujezdce, přístup k němu - stejně jako k motoru - umožňovalo nahoru vyklápěcí okno v šikmé zádi. Motorový prostor byl navíc zakryt čalouněným víkem.

Během jízdních zkoušek kupé dosahovalo největší rychlosti 173 km/h, z 0 na 100 km/h dokázalo zrychlit za 13,7 s a při rychlosti 115 km/h vykazovalo základní spotřebu paliva 9,8 l na 100 km. Vůz byl hodnocen jako nadprůměrně směrově stabilní a velice dobře obstál při porovnávacích testech s francouzským vozem Matra 530 (ten měl ovšem motor V4 před zadní nápravou). Podle odborníků potřeboval ještě asi rok dalšího vývoje (a druhý prototyp) k tomu, aby byl zralý k malosériové výrobě, o kterou projevil zájem Autodružstvo Praha. V podmínkách nastupující normalizace však nadějný projekt neměl šanci. Ředitel ÚVMV ing. Vladimír Keppert jej sice statečně obhajoval na tehdejší generálním ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ), ale marně. Po úspěšné prezentaci na Ženevském autosalonu v březnu 1971 kupé skončilo v garáži ústavu. Po sedmi letech je odkoupil jeho designér, pak bylo krátce majetkem motocyklového závodníka Františka Šfastrného a zažilo řadu dalších peripetií. ■

Kupé za jízdy v dešti - s vysunutými hlavními světlomety.

