



Bertoneho maketa modernizovaného hatchbacku Š 791 Favorit (1989)

ŠKODA 791 / 792



Nadace Elišky Junkové

Od Favoritu k Felicii



Dveře sedanu Š 792 Felicia měly výš umístěné kliky a zabíhaly až do střechy

JAN TUČEK

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let se v Mladé Boleslavi pokoušeli modernizovat Favorit a dát mu zaoblenější tvary. Znovu si také vzpomenli na kdysi populární jméno Felicia.

Záhy poté, co se v roce 1988 podařilo zahájit sériovou výrobu Š 781 Favorit s motorem vpředu napříč a předním pohonem, začali v mladoboleslavské automobilce připravovat jeho modernizovanou podobu, jež se měla objevit na trhu v sezoně 1992. Hranaté tvary z první poloviny osmdesátých let už nebyly v módě, modernizovaný vůz měl mít zaoblenější přední i zadní partii karoserie; počítalo se také s nižšími předními světlomety a nově tvarovanými zadními skupinovými svítilnami. V té době pokračovala spolupráce s turínským studiem Stile Bertone, které počátkem roku 1989 vytvořilo sádrovou maketu modernizovaného hatchbacku s typovým označením Š 791. Vedle zaoblené přídě a zádě se návrh vyznačoval především výše umístěnými klikami dveří a bočními okny posunutými blíže k povrchu karoserie. Během jara 1989 vznikly i výkresy podobně zaobleného sedanu se stupňovitou zádí, jenž dostal označení Š 792. Na podzim téhož roku se pak v Mladé Boleslavi zrodila maketa tohoto automobilu, na níž se po letech obje-



Nový sedan měl jako první dostat nově tvarované nižší světlomety



Na zádí makety sedanu se po letech znovu objevilo jméno Felicia

Mladoboleslavská maketa sedanu Š 792 navazující na Bertoneho modernizaci

šlo jméno Felicia, které počátkem šedesátých let nesly sportovní roadstery z Kvasin. Maketa sedanu Š 792 byla postavena na plechové podvozkové plošině v té době teprve vyvíjeného kombi Š 785, představeného o rok později jako Škoda Forman. Zadání totiž striktně vyžadovalo převzít bez výraznějších změn skelet karoserie kombi i pro sedan. S tím souviselo poněkud krkolomné řešení vika zavazadlového prostoru, které shora překrývalo zadní blatníky. Byla to daň za šanci na případnou sériovou výrobu. Přední a zadní část makety byla zhotovena z plastu araldit, tzv. *umělého dřeva*; její tvary navazovaly na zmíněný Bertoneho návrh Š 791, včetně klik dveří umístěných výš, nad podélný prolis v boku karoserie. Nově tvarované dveře zasahovaly až do střechy, takže odpadla montáž střešní lišty používané u vozů Favorit. Skla oken ve dveřích byla z aerodynamických důvodů přiblížena co nejvíce povrchu karoserie, čelní i zadní okno mělo být u sériového vozu do karoserie vlepeno. Nalévací hrdlo palivové nádrže už z pravého zadního blatníku nevyčnívalo, schovalo se pod čtvercovým odklápěcím krytem. Sedan s výbavou LS měl přední i zadní nárazník s lakovanou spodní částí, stupňovitou zádí nahoře zdobilo tehdy módní aerodynamické *křídélko* a opticky ji rozšiřovala vodorovně orientovaná třibarevná světelná rampa. Vůz si zachoval standardní



rozvor 2450 mm; byl dlouhý 4215 mm, široký 1630 mm a vysoký 1415 mm.

Takto tvarovaný sedan jménem Felicia se měl stát prvním členem modernizované řady Škoda. V nabídce měl zaujmout pozici o stupeň vyšší než Favorit a jako první dostat nové motory řady Š 790 s blokem i hlavou válců z hliníkové slitiny a rozvodem OHC. Pro Felicie 16 L a LS se počítalo se čtyřválcem OHC 1595 cm³ o výkonu 55 kW (75 k), Felicia 14 L měla mít menší variantu téhož motoru OHC 1375 cm³/45 kW (61 k); první s elektronicky řízeným vícebodovým vstřikováním paliva, druhá s jednobodovým. Na papíru existovala i verze 1,6 l s rozvodem DOHC a výkonem 80 kW (109 k). Maketa sedanu nesla na zádi nápis Felicia 13 LS prozrazující, že pro začátek se počítalo se



Takhle vypadal návrh modernizovaného vozu zleva (měl zaoblený bok)



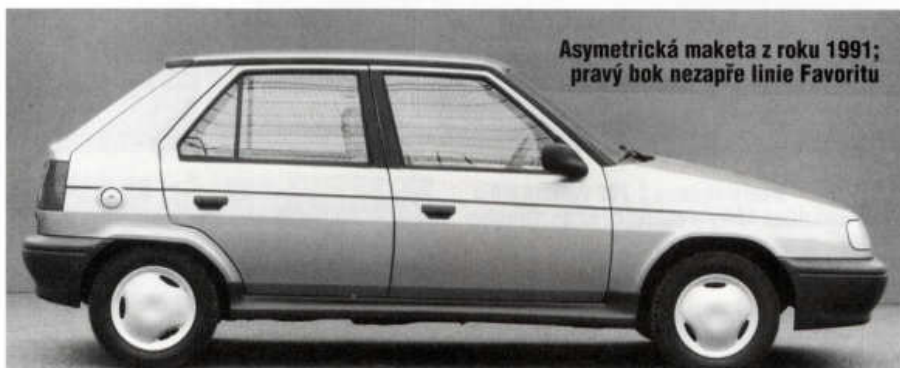
Další pokus o modernizaci; Favorit s jednoduchou zaoblenou příďí (1990)

čtyřválcem OHV 1289 cm³, převzatým z Favoritu. Maketa sedanu Felicia, dokončená v přelomovém období listopadu 1989, byla v polovině ledna 1990 odeslána k posouzení a případným úpravám ke Stile Bertone do Turína. Počátkem dubna 1990 však vedení automobilky projekt *pro investiční a realizační nejasnosti* zastavilo. Rozpracovaná maketa sedanu se vrátila do Mladé Boleslavi a spolupráce s Bertone tím skončila. Stavbu funkčního vzorku Š 792 Felicia ukončili ve stadiu holé svařené karoserie.

Tím ovšem pokusy o modernizaci Favoritu nekončily. Zatímco probíhala zdlouhavá jednání o tom, který z potenciálních zahraničních partnerů automobilku získá, v Česně pracovali na dalších tvarových řešeních. Návrh s tvarově čistou zaoblenou příďí vytvořil akademický architekt Václav Capouch, který také na levém boku asymetrické makety vyzkoušel možnost eliminovat typický podélný prolis a vytvořit hladkou, lehce zaoblenou plochu. Dojem rušily jen hranaté okraje oken ve dveřích. Maketa dostala i nově tvarované páté dveře v zádi a nové zadní skupinové svítilny. Jakmile padlo rozhodnutí o tom, že se ženichem mladoboleslavské nevěsty stane Volkswagen, putovala skupina škodovackých designerů do Wolfsburgu. Nejprve se tam seznámili s technologickými možnostmi a technikami, k nimž do té doby neměli přístup, zároveň ale pokračovali v práci na modernizaci Favoritu. Základem byl již zmíněný návrh z roku 1990, ovšem v upravené podobě využívající některé prvky z produkce VW. Zajímavostí je, že práce na nové maketě tehdy neprobíhaly přímo ve vývojovém středisku Volkswagenu, ale u jedné



Pravý bok makety z roku 1990 měl sériové dveře a typický podélný prolis



Asymetrická maketa z roku 1991; pravý bok nezapře linie Favoritu



Na první pohled (a pouze zleva) téměř Felicia, ve skutečnosti ještě Favorit

s automobilkou úzce propojené specializované firmy. Souběžně začal na stejném úkolu pracovat i tým německých stylistů. Každá ze skupin měla za úkol zhotovit asymetrickou maketu, jejíž pravý bok zachovával podélný prolis a původní dveře Favoritu, zatímco levý bok měl být hladký, bez pro-

lisu. Nakonec byl jako lepší vyhodnocen německý návrh, který se odlišoval zejména odvážněji řešenou příďí. Stříbrná maketa ročníku 1991 na zádi ještě nesla nápis Favorit, byť v novém grafickém provedení; oživené jméno Felicia přišlo až o tři roky později spolu s novým sériovým vozem. ■