



ŠKODA 1000 MB (1)



Karoserie Elšky Junkové

Karoserie Š 976 vznikla v Karose a měla posuvná okna ve dveřích.



Motor vozu Š 976 byl podélně před přední nápravou a chladič za motorem.

I záď prototypu Š 976 měla vcelku úhledné tvary a působila seriózním dojmem.



Hledání koncepce

JAN TUČEK

Ve druhé polovině padesátých let se začala rodit nová generace osobních vozů Škoda. V první etapě šlo o hledání vhodné koncepce, a tak se v roce 1956 zrodily prototypy s motorem vpředu i vzadu, ve druhém případě alternativně s chlazením vzduchem nebo kapalinou.

Během jara 1956 vznikly čtyři koncepčně odlišné automobily s typovým označením Š 976, 977/I, 977/II a 978, všechny se samonosnými karoseriemi. První vůz měl kapalinou chlazený čtyřválcový motor vpředu a pohon předních kol, druhý poháněl vzadu uložený vzduchem chlazený plochý čtyřválec, třetí byl obměnou druhého s kapalinou chlazeným motorem v zádí, zatímco čtvrtý vůz klasické koncepce měl kapalinou chlazený čtyřválec v přídi a pohon zadních kol.

Prototyp Š 976 se z nemalé části zrodil mimo mladoboleslavskou automobilku. Jeho koncepci a podvozek navrhl ing. Rudolf Vykoukal, tvůrce úspěšných vozů Jawa Minor I a Minor II (poválečný Aero Minor), karoserie byla dílem vysokomýtské firmy Karosa. Inženýr Vykoukal umístil motor podélně před přední nápravu a zvolil svůj oblíbený přední pohon. Čtyřválec OHV o objemu 988 cm³ s vrtáním i zdvihem 68 mm byl předzvěstí nové generace škodovákých motorů – měl už hliníkový blok s litinovými vložkami válců, dával výkon 40 k (29 kW) při 4600 min⁻¹ a vykazoval největší točivý moment 66 N.m při 3500 min⁻¹. Rozvodovka a čtyřstupňová převodovka na motor navazovaly směrem vzad, převodovka se synchronizací 2. až 4. převodového stupně neměla přímý záběr, čtvrtý stupeň měl převod 0,965. Od všech ostatních prototypů této skupiny se vůz Š 976 odlišoval odpružením předních kol pomocí podélných zkrutných tyčí a také lehkou tuhou zadní nápravou s podélnými listovými pery. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu, řízení hřebenové a vůz jezdil na kolech s pneumatikami 5,00 x 14.

Dvoudveřová karoserie z vysokomýtské Karosy navazovala na projekty malého automobilu Start, na nichž designéři někdejší Sodomkovy karosárny pracovali už od roku 1954. Původně vycházeli z podvozku s rozvorem 2200 mm a kromě dvoudveřového tudoru se zaoblenou stupňovitou zádí navrhli i kompaktní



Poněkud boubelatý vůz Š 977/I poháněl vzadu uložený vzduchem chlazený čtyřválec.

Pohled pod kapotu Š 977/I se vzduchem chlazeným plochým motorem.



Prototyp Š 977/I měl v přídi mimo jiné nádrž a vodorovně uložené náhradní kolo.



Zadní kola vozu Š 977/II už poháněl kapalinou chlazený řadový čtyřválec.

Víko motorového prostoru vozu Š 978 se odklápělo dopředu.



Klasickou koncepcí s motorem vpředu a pohonem zadních kol měl prototyp Š 978.

V klasicky střížené zádi ukrýval prototyp Š 978 poměrně velký zavazadlový prostor.

čtyřdveřový sedan a úhledné třídveřové kombi cudně označované jako malý dodávkový vůz Start. Pro Š 976 s rozvorem 2250 mm a rozchodem 1250 mm vpředu i vzadu nakonec postavili o 60 mm širší a prostornější dvoudveřovou karoserii s nově tvarovanou střechou a ostřejšími liniemi zadních blatníků. Prototyp Š 976 byl dlouhý 3870 mm, široký 1550 mm a vysoký 1385 mm, z pohotovostní hmotnosti 781 kg připadalo 434 kg na přední a 347 kg na zadní nápravu. Užitečná hmotnost měla hodnotu 360 kg představující čtyři osoby a 60 kg zavazadel. Podle dobových měření dosahoval vůz Š 976 největší rychlosti 111 km/h, z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za 18,8 s a při jízdě na silničním okruhu spotřeboval 6,28 l paliva při průměrné rychlosti 60 km/h a 7,75 l při průměru 80 km/h. V zádi uložená nádrž měla objem 34 l, náhradní kolo bylo umístěné visle u levého boku zavazadlového prostoru.

Prototyp Š 977, později označovaný jako Š 977/I (nebo také Š 977-1), se vyznačoval poněkud boubelatou dvoudveřovou karoserií, v jejíž zádi se skrýval vzduchem chlazený čtyřválcový motor s protilehlými dvojicemi válců s rozvodem OHV a blokem i hlavami válců z hliníkové slitiny. Motor s vrtáním 68 mm a zdvihem 70 mm dával z objemu 1016 cm³ výkon 31 k (23 kW) při 4000 min⁻¹ a největší točivý moment 66 N.m při 2500 min⁻¹. Chlazení podporoval radiální větrák, na jehož pronikavý hluk zkušební řidiči často a marně nadávali. Rozvodovka i převodovka byly shodné s typem Š 976, ovšem otočené směrem kupředu. Suchá hmotnost vzduchem chlazeného boxeru měla hodnotu 96 kg, zatímco u kapalinou chlazeného řadového čtyřválece typu Š 976 nepřevyšovala 87 kg. Vůz s označením Š 977 měl rozvor 2250 mm, rozchod 1250 mm vpředu i vzadu a všechna čtyři kola nezávisle zavěšena a odpružena vinutými pružinami. Řízení bylo opět hřebenové, pneumatiky měly rozměr 5,00 x 14 a z pohotovostní hmotnosti 751 kg zatěžovalo 335 kg přední a 416 kg zadní nápravu. Užitečná hmotnost byla opět 360 kg. První prototyp Š 977 jezdil největší rychlostí 113 km/h, z 0 na 80 km/h dovedl zrychlit za 17,2 s a v běžném provozu spotřeboval 7,4 l paliva při průměrné rychlosti 60 km/h a 8,5 l při průměru 80 km/h.

Karoserie dlouhá 3750 mm, široká 1520 mm a vysoká 1425 mm měla ve dveřích pevná okna, k větrání a komunikaci s okolím měla stačit jen malá otočná okénka vpředu, v přední karoserii bylo na dně zavazadlového prostoru vodorovně umístěné náhradní kolo a palivová nádrž o objemu 30 l, odkládací prostor pro menší předměty byl i za opěradlem zadního sedadla. Technická dokumentace z poloviny dubna 1956 uvádí, že karoserie prototypu Š 977 měla povrchové panely (zejména blatníky a přední i zadní čelo) přišroubovány k nosnému skeletu a stala se tak mezníkem na cestě k panelové konstrukci karoserie, jež se plně uplatnila na další vývojové cestě k vozu Škoda 1000 MB. Ale nepředělejme. Druhá alternativa tohoto vozu s označením Š 977/II dostala za zadní nápravu kapalinou chlazený řadový čtyřválec 988 cm³ se stupněm komprese sníženým ze 7,5 na 7,0. V této úpravě motor dával výkon 37 k (27 kW) při 4200 min⁻¹ a největší točivý moment 61 N.m při 3000 min⁻¹. Na rozdíl od později běžného uspořádání

nebyl u vozu Š 977/II chladič umístěn vlevo, ale vpravo od motoru. Prototyp s pohotovostní hmotností 760 kg jezdil nejvíce 109 km/h, z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za 18,4 s a spotřeboval 7,75 l paliva při průměrné rychlosti 60 km/h a 9,7 l při průměru 80 km/h. Vůz poháněný kapalinou chlazeným motorem byl o poznání méně hlučný a zbavil se i chvění, jež se u jeho sourozence přenášelo od vzduchem chlazeného čtyřválece.

Čtvrtým v řadě prototypů z roku 1956 byl vůz Š 978 klasické koncepce, tedy s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Pod kapotou, jež se odklápěla směrem kupředu, se opět skrýval kapalinou chlazený čtyřválec 988 cm³ o výkonu 40 k (29 kW), čtyřstupňová převodovka převzatá z typu Š 440 Spartak nepostrádala přímý záběr. Při rozvoru 2300 mm a rozchodu 1250 mm vpředu i vzadu byl prototyp Š 978 dlouhý 3950 mm, široký 1580 mm a vysoký 1425 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 770 kg a ve srovnání s trojicí ostatních vozů se mohl pochlubit největším zavazadlovým prostorem. Dosahoval největší rychlosti 110 km/h, zrychlení z 0 na 80 km/h zvládl za 18,5 s a při průměrných rychlostech 60 a 80 km/h spotřeboval 7,0 a 8,3 l benzínu na 100 km. Na lámání chleba došlo koncem listopadu 1956, kdy v Mladé Boleslavi proběhly předváděcí jízdy se všemi čtyřmi prototypy, na něž byli pozváni představitelé tehdejšího ministerstva automobilového průmyslu a zemědělských strojů, ministerstva vnitřního obchodu, Motokovu, vojenské správy a řady dalších institucí. Pro srovnání byly pozvaným k dispozici i automobily Volkswagen Typ 1 (Brouk), Ford Prefect a Škoda 440 s prototypovou přední nápravou s vinutými pružinami. Jednotlivé posudky se shromažďovaly na ministerstvu automobilového průmyslu a posloužily při rozhodování příslušné vládní komise. Vůz Š 976 s předním pohonem jednoznačně preferovali zástupci vojenské správy, přičemž navrhovali nahradit přední zkrutné tyče vinutými pružinami, rozvor prodloužit na 2300 mm a palivovou nádrž přemístit do chráněné zóny mezi zadními sedadly a podběhy zadních kol. Pražský Ústav pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV) navrhoval použít nový motor nejprve do modernizovaného typu Š 440 klasické koncepce a v roce 1961 přejít na nový typ vozu se samonosnou karoserií. Většina ostatních činovníků však dávala přednost vozu Š 977/II, tedy koncepci vše vzadu s motorem chlazeným kapalinou.

Řadu zajímavých připomínek a námětů obsahoval materiál pocházející z podniku zahraničního obchodu Motokov. Objevila se v něm až překvapivě ostrá kritika, podle níž „předvedené prototypy nejen ostatní vozy v ničím nepředstihovaly, ale spíše možno říci, že nedosahují ani současné československé, tím méně světové úrovně, i když bereme v úvahu těžkosti při výrobě každého prototypu“... „Jestliže vozidlo má přijít na trh jako novinka nejdříve v roce 1960 až 1961, pak musí obsahovat takové prvky, které budou ještě v roce 1965 a dále přispívat jeho prodejnosti na světových trzích“, zdůrazňoval dokument Motokovu, v němž se mimo jiné objevil požadavek na čtyřdveřovou karoserii panelové konstrukce, včetně provedení polotrampus. K realizaci těchto návrhů se vrátíme v příštím pokračování. ■