



ŠKODA 763



Funkční vzorek Š 763 měl vpředu motor OHC 1,5 l a pohon zadních kol



Jiné kupé

Zadní nárazník kupé byl 450 mm nad zemí, o 60 mm výš, než povolovaly předpisy



Víko motorového prostoru se odklápělo kupředu



JAN TUČEK

Šestým funkčním vzorkem řady Š 761 až 765 bylo 2+2místné kupé s motorem vpředu a pohonem zadních kol, jehož karoserie vznikla na přelomu let 1976/77 v Kvasinách.

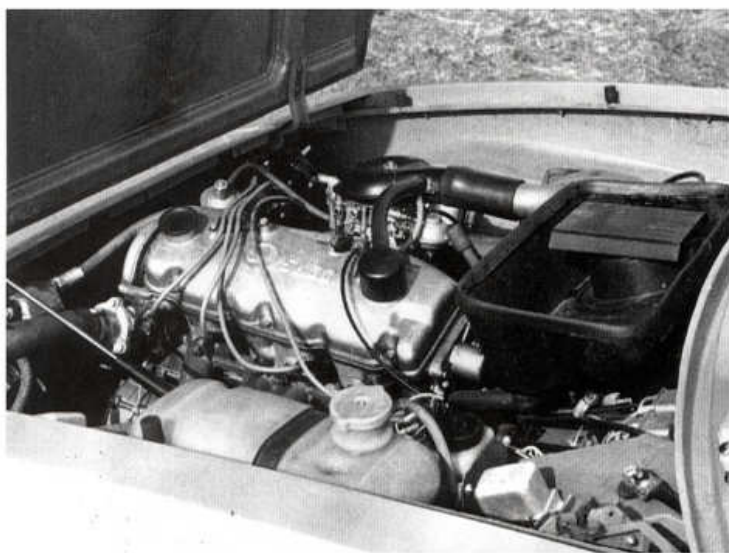
Zatímco ostatní automobily této řady, které jsme připomněli v AR 7/04, stylisticky navazovaly na návrhy Ital Designu pro Š 760 s předním pohonem, karoserii kupé Š 763 navrhl a postavil ve vývojovém oddělení kvasinského závodu AZNP. Definitivní model vznikl na jaře 1976 a po zkouškách v aerodynamickém tunelu se stal základem pro stavbu funkčního vzorku. Karoserii dokončili v únoru 1977, pak

ji předali do Mladé Boleslavi, kde proběhla montáž mechanických skupin. Vzhledem k tomu, že kupé dostalo spolu s motorem 1,5 l třístupňovou samočinnou převodovku, zúčastnili se prací i zaměstnanci ČZM Strakonice a ÚVMV Praha, kteří se na vývoji a zhotovení převodovky podíleli. Při montáži prototypové brzdové soustavy asistovali pracovníci podniku Autobrzd (AB) z Jablonce nad Nisou. Ke konečnému dohotovení a vystrojení se kupé vrátilo do Kvasin, kde bylo v červnu 1977 dokončeno.

Od 1. července 1977 začaly zkoušky Š 763, občas přerušované kvůli opravám samočinné převodovky, ale také kvůli úpravám karoserie. Ta měla řadu povrchových dílů z laminátu (přední blatníky,

masku, kapotu, dveře i zadní víko), jejichž připevnění k ocelovému skeletu nebylo nejlepší. Za rok (do června 1978) kupé najezdilo jen 26 500 km, pak bylo rozhodnuto nahradit nespolehlivou automatiku pětistupňovou mechanickou převodovkou dodanou v rámci kooperace z východního Německa. První pokus se příliš nevydařil, už po pěti stovkách ujetých kilometrů bylo nutné převodovku, jež trpěla úniky oleje a vyskakováním prvního převodového stupně, odeslat zpátky do Eisenachu. Nahradila ji jiná pětistupňová převodovka z NDR, s níž pak kupé absolvovalo přes 74 tisíc km. Problémy byly i s rozvodovkami vyrobenými v NDR, kupé postupně vystřídal čtyři a až poslední vydržela 65 tisíc km, byla ovšem dost hlučná a ronila





Pod kapotou Š 763 se skrýval čtyřválec OHC 1,5 l



Dva pedály a volič na středním tunelu prozrazují samočinnou převodovku



Nahoru vyklápěcí zadní víko mělo práh dosti vysoko, uvnitř překáželo náhradní kolo



Originální, ale nepraktické řešení dveří s bezrámovým trojúhelníkovým okénkem



Ani po sklopení předních opěradel nebylo nastupování dozadu snadné

olej. Podvozek odpovídal ostatním vozům této řady, vpředu byly lichoběžníkové polonápravy a vzadu nezávislé zavěšení poháněných kol na vlečených ramenech. Odpružení obstarávaly vinuté pružiny. Hřebenové řízení z NDR vyžadovalo tři otáčky volantu mezi krajními polohami, brzdová soustava s předními kotoučovými a zadními bubnovými brzdami byla doplněna omezovačem pracujícím v závislosti na zatížení zadní nápravy. Kola nesla pneumatiky 175/70 SR 13. Palivová nádrž na 43 litrů byla vzadu vpravo pod podlahou zavazadlového prostoru s nalévacím hrdlem pod čtvercovým víčkem nad výřezem pravého zadního blatníku.

Kupé Š 763 mělo stejně jako ostatní vozy této řady rozvor 2,50 m, bylo dlouhé 3,96 m, široké 1,67 m a vysoké 1,27 m. Z pohotovostní hmotnosti 920 kg připadalo 53 % na přední a 47 % na zadní nápravu, u celkové hmotnosti 1270 kg byl poměr zatížení náprav přesně opačný. Užitečná hmotnost 350 kg představovala čtyři osoby po 75 kg a 50 kg zavazadel. Zavazadlový prostor v zádi měl objem asi 0,30 m³, jeho využitelnost snižovalo vodorovně uložené náhradní kolo, jež se u kupé nevešlo pod přední kapotu. Nahoru vyklápěcí třetí dveře v šikmé zádi měly práh poměrně vysoko nad zemí, u sportovně stříženého vozu se manipulace s těžkými zavazadly nepředpokládala. Původní obdélníkové světlomety byly v průběhu zkoušek nahrazeny halogenovými. Interiér funkčního vzorku byl vybaven metodou *co dům dal*, takže přední sedadla pocházela z kupé Š 110R, sada palubních

přístrojů byla ze sedanu Š 120 LS, ale osazena do zcela nového panelu přístrojové desky, přičemž rychloměr a otáčkoměr byly zapuštěny dosti hluboko a překryty šikmými skly zabraňujícími zrcadlení.

Motor Š 760.15, kapalinou chlazený čtyřválec OHC 1478 cm³, při měřeních vykázal skutečný výkon 70 k (51,5 kW)/5000 min⁻¹ a točivý moment 123,5 N.m/3000 min⁻¹; takže byl o něco nižší než předepsaných 78 k (57 kW)/5500 min⁻¹, točivý moment naopak převyšoval papírovou hodnotu 113 N.m. S třístupňovou samočinnou převodovkou, u níž se na první stupeň přenášel točivý moment kapalinovým měničem, na druhý kombinovaně měničem i mechanicky a na třetí pouze mechanicky, kupé dosáhlo největší rychlosti 156 km/h a na silničním okruhu spotřebovalo 10,23 l benzínu na 100 km při průměrné rychlosti necelých 72 km/h. S pětistupňovou mechanickou převodovkou vůz jel až 160 km/h a spotřeboval 9,56 l při průměru 73 km/h. V městském provozu byl rozdíl větší; podle metodiky EHK spotřebovalo kupé s automatickou převodovkou 11,64 l; s mechanickou 10,87 l/100 km.

Velkorysé plány rozvoje československého automobilového průmyslu se v letech 1976 až 1978 znovu několikrát měnily, nadále však počítaly s rozsáhlou výrobní kooperací s NDR a poměrně rychlým náběhem výroby v Bratislavských automobilových závodech (BAZ). Dnes víme, že oba předpoklady byly mylné. Koncem roku 1977 bylo zřejmé jen to, že se plánovaný náběh výroby nové řady vozů Š 761 až 764 (o prodlouženém kombi

Š 765 už se nehovořilo) v roce 1982 nedá stihnout, a proto byl předběžně odsunut o dva roky na srpen 1984. Těšínským jablíčkem se měla stát tzv. *předstihová výroba* kupé Š 763 od léta 1982. Oficiální zadání znělo následovně: *K ověření výsledků vývoje zavést v předstihu cca 2 let před zahájením sériové výroby na definitivním výrobním zařízení sériovou výrobu jedné modifikace v menších výrobních počtech.* Minéno bylo kupé Š 763, jehož malosériová výroba měla od srpna 1982 probíhat v Kvasinách. Motory typu 760.13, čtyřválec OHC 1,3 l, tam měly přicházet z Mladé Boleslavi; převodovky, rozvodovky, řízení a další komponenty z NDR; zatímco spojky, obě nápravy a spojovací hřídele se měly vyrábět na již definitivním technologickém zařízení v BAZ Bratislava.

Ještě předtím mělo být postupně zhotoveno osm desítek prototypů v pěti karosářských provedeních, mezi nimiž jako pátý figuroval specifický sedan Š 762 B, určený k sériové výrobě v Bratislavě. Na léta 1983/84 byla naplánována nejprve nultá série 50 vozů a pak homologační 200 vozů Š 762 se čtyřdveřovou karoserií, jež měly být smontovány ve Vrchlabí. Nic takového se nestalo. Funkční vzorek kupé Š 763 zůstal osamoceným jedinákem, který do září 1979 najezdil přes 101 tisíc kilometrů, sourozenců se však nedočkal. Kvasinské představy o výrobě jiného kupé, než s motorem v zádi a celokovovou karoserií, vzaly za své, skomírající společný projekt ČSSR-NDR však ještě definitivně pohřben nebyl. K jeho závěrečné fázi se vrátíme příště. ■