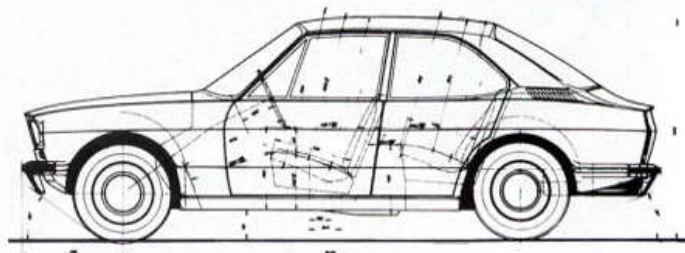
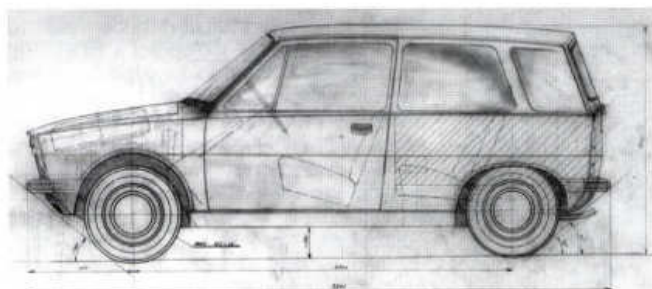
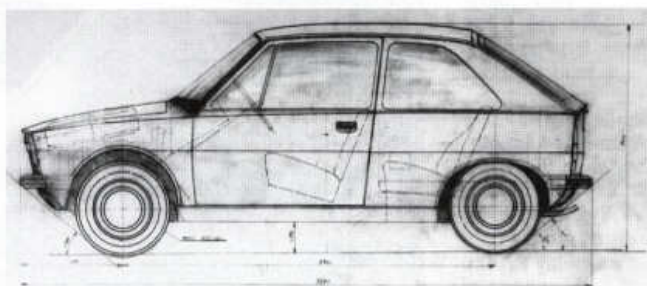




▲ Maketa dvoudveřového modelu Škoda 1100 z roku 1969

Jen na papíru zůstal projekt kompaktního vozu Škoda 900

▼ Plán z roku 1969 počítal i s malíčkým kombi Š 900



ŠKODA 900 a 1100



Nadace Elišky Junkové

Kompaktní klasika

Studie 3,9 m dlouhého čtyřdveřového sedanu Škoda 1100

Jediný funkční vzorek typu Š 740 byl dokončen v září 1971

Rozdíl měla být i šířka, 1510 mm u Š 900 a 1575 mm u Š 1100. Menší vůz s krátkým zadním převisem měl mít náhradní kolo pod přední kapotou, u většího byla rezerva za zadní nápravou, pod podlahou zavazadlového prostoru. Lišit se měl také objem nádrže (32 l u Š 900 a 40 l u Š 1100) a velikost prostoru pro zavazadla (350 a 500 l), větší vůz měl být otypován jako pětimístný s užitečnou hmotností 415 kg, zatímco menší jen čtyřmístný s užitečnou hmotností 340 kg. Pohotovostní hmotnost se měla pohybovat kolem 760 kg u Š 900 a 845 kg u Š 1100.

Základní provedení Š 900 bylo navrženo s nahoru vyklápěcími třetími dveřmi v šikmé zádi karoserie, existoval však i projekt třídveřového kombi Š 900, v němž po sklopení zadního sedadla vznikla ložná plocha dlouhá 1150 mm. Základní verze Š 1100 byla dvoudveřová, s pevným zadním oknem a krátkým vikem zavazadlového prostoru, stejně řešení dostal i čtyřdveřový sedan. V zádi třídveřového kombi Š 1100 měl být prostor pro náklad dlouhý 1550 mm a vysoký 890 mm. Vedle standardních provedení se měly vyrábět i modely s výbavou De Luxe a Grand Luxe.

JAN TUČEK

Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let připravovali v Mladé Boleslavi řadu kompaktních automobilů klasické koncepce Škoda 900 a 1100. Výsledkem nadějněho projektu však byl jen jediný funkční vzorek s označením Š 740.

Během pohnutého roku 1968 se mimo jiné rozproudila živá diskuse o perspektivách motorizace tehdejšího Československa. V letech následujících na ni navázalo několik projektů předpokládajících výrazné

rozšíření československé produkce osobních automobilů. AZNP Mladá Boleslav tak vedle vývoje vozů střední třídy Škoda 1250 a 1500 (typ Š 720) dostaly v červnu 1969 za úkol navrhnout a vyvinout řadu menších automobilů Škoda 900 a 1100 (typ Š 740). Ty se měly sériově vyrábět od podzimu 1975 místo řady Š 100/110 s motory v zádi.

Projekt zpracovaný v říjnu 1969 počítal se dvěma základními vozy. Menší Škoda 900 měla mít rozvor 2300 mm a v základním provedení délku 3510 mm, větší Škoda 1100 s rozvorem 2450 mm délku 3930 mm.



Dobový snímek přístrojové desky funkčního vzorku Š 740



▲ Úhledný profil Š 740 s okénky v zadních sloupcích

Zadní partie karoserie Š 740 byla poplatná tehdejší módě

Škoda 740 dostala pod kapotu čtyřválec 1,2 l OHC

▼ Vyklápěcí zadní víko mělo práh umístěný vysoko nad zemí



Projekt počítal s kapalinou chlazenými čtyřválcovými zážehovými motory s litinovým blokem a hliníkovou hlavou DOHC (později změněno na OHC). Oba čtyřválece měly mít stejné vrtání 75 mm a lišit se zdvihem 50,5 mm u menšího a 62 mm u většího. Zdvihový objem vycházel na 892 a 1096 cm³, v dobových dokumentech se však obvykle objevují hodnoty 893 a 1095 cm³. U menšího motoru se počítalo s výkonem 39 k DIN (29 kW), větší měl ve standardním provedení dávat 51 k (37,5 kW) a ve sportovní verzi TS až 58 k DIN (43 kW). Motor byl uložen podélně nad přední nápravou, skloněn o 12° vlevo, a prostřednictvím čtyřstupňové převodovky poháněl zadní kola, nezávisle zavěšená na příčných trojúhelníkových ramenech doplněných podélnými vzpěrami. Přední náprava měla dvě alternativy; lichoběžníkové polonápravy, či řešení podle vzoru McPherson se spodními příčnými rameny a téměř svislými vzpěrami. Odpružení obstarávaly vinuté pružiny,

brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, kola nesla pneumatiky 145 – 13 resp. 155 – 13. Během roku 1970 prošel projekt Š 740 řadou změn, padly představy o dvou velikostech a v omezeném rozsahu pokračoval jen vývoj vozu s rozvorem 2450 mm a nově tvarovanou karosérií čtyřmetrové délky s nahoru vyklápěcími pátými dveřmi ve splyňavé zádi. Zatímco v Mladé Boleslavi pracovali na funkčním vzorku tohoto nadějněho vozu, na politické scéně se začaly dít věci. V prosinci 1970 se generální ředitelé automobilového průmyslu ČSSR (ČAZ) a NDR (VVB Automobilbau) na základě politického zadání z nejvyšších míst dohodli na společné výrobě osobních vozů za účasti AZNP Mladá Boleslav a východoněmeckých automobilů Sachsenring Zwickau a AWE Eisenach. Mezi základními požadavky společného projektu figurovala koncepce s předním pohonem. V březnu 1971 pak československá vláda potvrdila, že se problematika osob-

ních vozů třídy 1100 cm³ bude řešit ve vývojové a výrobní spolupráci s NDR. Tím klasicky stavěná škodovka vypadla ze hry, zpráva zdůvodňující vládní usnesení na adresu Š 740 uváděla, že s výrobním využitím tohoto typu se v navrhované koncepci rozvoje motorizace v ČSSR nepočítá. Funkční vzorek Š 740 předaný do zkoušek 30. září 1971 tak byl už jen trpěným pohrobkem. Absolvoval sice v omezeném rozsahu funkční zkoušky, do jejich ukončení v březnu 1972 najel jen 6131 km. Protokol z 9. června 1972 o uzavření úkolu typu Š 740 suše konstatuje, že problémy vzniklé při zkouškách dále nebudou řešeny s ohledem na skutečnost, že typ byl uzavřen a jeho vývoj dále nebude prováděn. Jediný postavený automobil Š 740, který se dochoval ve sbírce továrního muzea, má rozvor náprav 2444 mm a vnější rozměry 4070 x 1619 x 1474 mm. Jeho čtyřdveřová karoserie se splyňavou zádi, okénky v zadních sloupcích a výklopným víkem odpovídá dobové módě a i po třech desetiletích působí vcelku úhledným dojmem. Zavazadlový prostor v zádi má využitelný objem 236 l, palivová nádrž u zadní nápravy pojme 45 l benzínu, přičemž víčko nalévacího hrdla je ukryto pod tabulkou zadní poznávací značky, jež se při tankování odklápí směrem dolů. Dobové snímky prozrazují, že vůz s předními sedadly, jejichž opěradla plynule přecházela v opěrky hlavy, je v provedení De Luxe a nese typové označení Škoda 1000. To poněkud neodpovídá vestavěnému motoru, neboť Š 740 má pod kapotou čtyřválec OHC 1197 cm³ (ø 72 x 73,5 mm) o výkonu 56 k SAE (41 kW). Funkční vzorek dostal přední nápravu McPherson doplněnou zkrutným stabilizátorem a radiální pneumatiky Barum 155 SR 13, poháněná zadní kola byla nezávisle zavěšená dříve popsaným způsobem. Vůz s pohotovostní hmotností 955 kg dosahoval největší rychlosti 127 km/h a průměrně spotřeboval 7 až 8 litrů benzínu Super na 100 km. ■