



ŠKODA 100/110 (1)



Nově tvarovaná před
funkčního vzorku Š 713 z roku 1964

Tento pohled prozrazuje, že Š 713 měl zadní okno z emběčka

Modernizace



Zadní partie sedanu Š 713
vyhlížela poněkud těžkopádně



Palubní deska
Š 713
na snímku
z roku 1964

Prototyp Š 717
z podzimu 1965
dostal širší
zadní sloupek

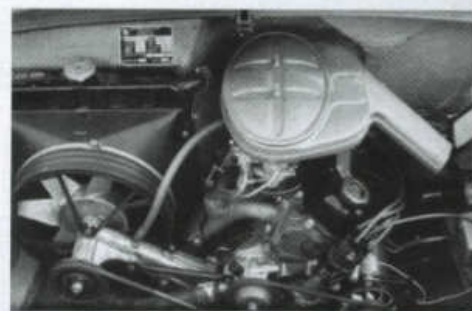


JAN TUČEK

V minulém ročníku našeho časopisu jsme se podrobně věnovali historii *emběček* ze šedesátých let. V tomto a příštím čísle si připomeneme jejich nástupce, osobní automobily řady Škoda 100/110 z Mladé Boleslavi.

V poválečné historii mladoboleslavské automobilky sehrály vozy s motorem za zadní nápravou velmi významnou úlohu a v podmínkách *reálného socialismu* přežily celou čtvrtinu století. Škoda 1000 MB představená na jaře roku 1964 se během následujících pěti let stala základním prostředkem motorizace naší země, zároveň se však i hojně vyvážela do zahraničí. V době, kdy výrobní linku opouštěla první *emběčka*, připravovali mladoboleslavští vývojáři modernizované vozy téže koncepce, s jejichž výrobou se původně počítalo od roku 1968. Modernizaci výrazně usnadňovala panelová koncepce samonosné karoserie s povrchovými díly přišroubovanými k nosnému skeletu. První dva modernizované vozy s označením Š 713 a litrovým

motorem převzalo zkušební oddělení vývoje AZNP z montáže počátkem července 1964. Na první pohled už připomínaly pozdější vozy řady Škoda 100/110, zejména tvarem a uspořádáním předě. Při bližším zkoumání ale zjistíme, že měly ještě zadní okno shodné s *emběčkem*, tedy zabíhající do zadního sloupku karoserie, na němž nahoře nechyběla typická dvoubarevná parkovací svítlna – bílá dopředu, červená dozadu. Střechu však na rozdíl od 1000 MB nezpevňoval podélný páteřový výstupek, ale širší negativní podélný prolis. Dveře obou sedanů Š 713 měly oválné prohlubně pod klikami a o málo zvětšený úhel otevření ve srovnání s tehdejšími sériovými vozy. Zadní blatníky se tvarově blížily pozdějšímu řešení na vozech Š 100/110 s výjimkou umístění a tvaru mřížky pro vstup vzduchu, víko motorového prostoru mělo nový tvar, ale ještě zvenku umístěné závěsy. Zadní čelo karoserie bylo zcela nové; horní část kryla mřížka se šesti sloupci vodorovných větracích šterbin, pod mřížkou byla uprostřed umístěna tabulka poznávací značky a vlevo i vpravo od ní vodorovně orientované sdržené svítilny. U vozů Š 713 už bylo náhradní kolo uvnitř zavazadlového prostoru >>>



Dvoukarburátorový motor Š 718 TS dával 60 koní podle metodiky SAE



Zkoušky sedanu Š 718 TS začaly v listopadu 1965

Odzadu se tudor velmi podobal sériovým Š 100/110

Jeden ze dvou dvoudveřových vozů Š 717 T z roku 1966



a ne samostatně přístupné jako u *embéčka*, oba sedany měly upravený interiér s novými sedadly a změněnou palubní deskou. První exemplář Š 713, červený vůz ve standardním provedení, najezdil do prosince 1964 v životnostních zkouškách přes 50 tisíc kilometrů, během nichž zaznamenal několik vážných poruch motoru. Jeho litrový čtyřválec se stupněm komprese zvýšeným na 8,8 dával výkon 48 k SAE (35 kW) a vyznačoval se mimo jiné novým sacím potrubím, upravenou hlavou válců, jen osmilopatkovým větrákem chlazení a odlehčeným setrvačником. Druhý vůz Š 713 ve světle fialové barvě a s luxusnější výbavou sloužil mimo jiné jako předváděcí a do konce roku 1964 měl najeto jen necelých sedm tisíc kilometrů. Oba Š 713 dostaly inovovanou přední nápravu se samomaznými pouzdry Glacier, musely ale ještě vystačit s bubnovými brzdami vpředu i vzadu. Přední kotoučové brzdy se v licenci firmy Dunlop v jabloneckých Autobrzdách teprve připravovaly.

Přechod ze zaoblených linií na hranatější tvary se u zkoušených vozů projevil větším ostřikem a znečištěním boků a zádě na zablácených silnicích. „Hranatý tvar karoserie zřejmě narušuje proudnice vzduchu, které pak rozprášené bláto, hlavně při vyšších rychlostech, nanášejí svým rozvířením na povrch karoserie. (...) Tato závada je v Československu hlavně v podzimních měsících nejmarkantnější, protože v době sklizně je čistota silnic hluboko pod průměrem,“ stěžoval si autor zkušební zprávy z ledna 1965. Průběžně pokračovaly zkoušky modernizovaných motorů 988 a 1107 cm³, včetně dvoukarburátorové verze většího čtyřválece. Další významnou etapu vývoje vlastních vozů představovala čtveřice automobilů s typovým označením Š 717 a jednodoburátorovou verzí motoru 1107 cm³ o výkonu 54 k SAE (40 kW). Dva z nich se čtyřdveřovou karosérií sedan, jeden červený a druhý světle modrý, byly dokončeny v září 1965, dva další s dvoudveřovou karosérií bez středních sloupků navazující na konstrukci MBX následovaly počátkem roku 1966. Mezitím od listopadu 1965 probíhaly testy pátého modernizovaného vozu této skupiny s označením Š 718, modrého čtyřdveřového sedanu s dvoukarburátorovým motorem 1,1 l, který dával 60 k SAE (44 kW). Všechny tři sedany (dva Š 717 a jeden Š 718) už měly nově tvarovanou střední část karoserie s plochou střechou bez prolisu, zesíleným zadním sloupkem a vyšším zadním oknem, navzájem se však lišily úpravami předního a zadního čela a řadou dalších detailů. Dvoudveřové tudory Š 717 T (světlezelený a tmavozelený) převzaly řešení ve stylu hardtop známé z MBX, ale v novém provedení. Jejich zadní okno bylo shodné s oknem sedanu, zadní sloupek však měly o poznání užší a střecha tak působila lehčím dojmem. Zadní čelo karoserie tudorů se už velmi blížilo pozdějšímu sériovému provedení; vodorovně umístěné skupinové světliviny byly spolu s tabulkou poznávací značky v horní části a mřížka pod nimi. Také tvar zadních blatníků dvoudveřových Š 717 T byl jiný, s menší a výše umístěnou obdélníkovou mřížkou. Světlezelený Š 717 T byl patrně prvním z těchto vozů, který se už na jaře 1966 dočkal mon-

Tento prototyp z jara 1967 nesl ještě označení Š 1100 MB

taže přední nápravy s kotoučovými brzdami. Po ujetí necelých 55 tisíc kilometrů u něj totiž došlo k vylomení části spodního ramene předního kola a při opravě byla na zkoušku namontována celá nová náprava. Později byl dvoudveřový vůz vybaven výkonnějším dvoukarburátorovým motorem a přeznačen na Š 718, jeho kariéru však předčasně ukončila havárie, po níž byly jeho mechanické skupiny transplantovány do jiné karoserie. Od podzimu 1967 však už bylo zřejmé, že dvoudveřový tudor koncepčně navazující na modely MBX se v modernizované řadě vozů neobjeví.

Vývoj modernizovaných sedanů Š 717 pokračoval na jaře 1967 druhou etapou, přičemž nový prototyp, tvarově prakticky shodný s budoucí Škodou 100/110 a vybavený předními kotoučovými brzdami, vznikl přestavbou funkčního vzorku Š 713. Automobil, který na víku motorového prostoru nesl ještě označení Š 1100 MB, absolvoval do listopadu 1967 více než 83 tisíc kilometrů v dlouhodobých zkouškách pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Navzdory opakovaným závadám, zejména na motoru, požadavkům autorizované zkušební těsně vyhověl, takže dostala zelenou přípravu výroby. V březnu 1968 zahájila zkušebna AZNP testy kontrolního vzorku Š 717, tedy budoucí Škody 110 L s motorem 1107 cm³ postavené podle technické dokumentace pro sériovou výrobu. Po vcelku úspěšném zvládnutí dalšího schvalovacího testu v ÚVMV už se čas zbývající do zahájení sériové produkce nových automobilů počítal jen na měsíce a týdny. Nikdo tehdy netušil, jak dramatická mezihra čeká mladoboleslavskou automobilku v létě 1969. ■