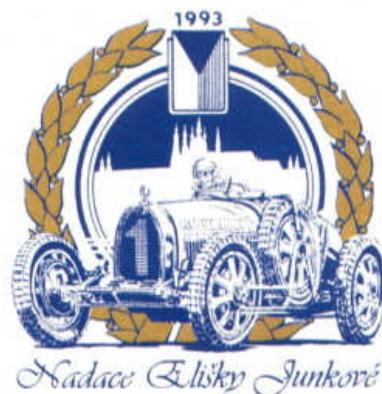




První studijní vzorek Š 781 z jara 1980 měl ještě řadu dílů z NDR

## ŠKODA 781 (1)



# S motorem napříč

Pod kapotou Š 781 SV 1 byl napříč uložený čtyřválec OHC 1,1 l

Maketa Škoda 781 v měřítku 1:1, jejíž tvary navrhl Jaroslav Kindl ▶

Přístrojová deska SV 1 měla přístroje ze Škody 105/120



Druhý studijní vzorek Š 781 SV 2 z ledna 1981 poháněl motor OHC 1,3 l



### JAN TUČEK

Před dvaceti lety, v září 1987, se na strojírenském veletrhu v Brně poprvé představil veřejnosti automobil Škoda 781 Favorit s motorem vpředu napříč, pohánějícím přední kola. V tomto a ve dvou příštích číslech si připomeneme jeho dosti komplikovaný zrod.

Koncem sedmdesátých let byl československý automobilový průmysl v překerní situaci. Potřeboval nahradit zastaralou řadu vozů s motorem vzadu moderním automobilem s předním pohonem, cesta k cíli však byla nejasná. Zdlouhavé pokusy o spolupráci s NDR nevedly k ničemu, bez pozitivního výsledku však zůstaly i snahy o navázání spolupráce s některou západoevropskou automobilkou. Citroën se po několika kolech rozhovorů stáhl, zatímco podmínky a finanční nároky firem Fiat, Renault a Volkswagen se ukázaly nepřijatelné. Jako z nouze ctnost tak v létě 1979 došlo k rozhodnutí znovu se pokusit o vývojovou a výrobní spolupráci s východoněmeckým partnerem. Byl vypracován projekt Š 780 a podle

dobového materiálu ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ) byly zahájeny výzkumné práce na vývoji osobních automobilů s předním pohonem a agregátem uloženým napříč, s motorem 1100, 1300 a 1500 ccm, s variantní možností zabudování motoru Diesel. Československá strana měla pro vozy řady Š 780 převzít koncepci východoněmeckého projektu P 610 s motorem napříč a předním pohonem a zajistit výrobu motorů, zážehových čtyřválců OHC typu Š 760, resp. Š 762. Po roce 1985 se měl v novém voze uplatnit i vznětový čtyřválec 1,5 l, vyvíjený ve spolupráci pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV) a brněnského Vysokého učení technického (VUT). Na přechodnou dobu měly být

využity upravené pětideřevé karoserie hatchback, vyvinuté pro předcházející prototyp Š 762 P2 s pohonem zadních kol, perspektivně se však počítalo s tím, že novou ucelenou řadu karoserií navrhne Giorgetto Giugiaro (Ital Design). Navzdory tomu, že vedení východoněmecké komunistické strany SED nařídilo v listopadu 1979 vývoj P 610 ukončit, čímž definitivně padly plány kooperace ČSSR-NDR, u nás v roce 1980 pokračovala stavba tzv. studijních vzorků, využívajících východoněmecké komponenty, zejména přední nápravu McPherson, hnací hřídele a hřebenové řízení, ale také tuhou zadní nápravu s vinutými pružinami. Abychom se vyhnuli nejasnostem dodejme, že označení Š 780 nesl projekt vozu ▶▶▶



**Funkční vzorek  
FV 1 s karoserií  
podle Kindlova  
návrhu vyjel  
v říjnu 1981 ▶**

**Výklopné  
páté dveře FV 1  
měly práh  
nad úroveň  
zadních světel**



**Druhý  
funkční vzorek  
Š 781 FV 2  
z prosince 1981  
měl výbavu  
De Luxe ▶**

**Interiér Š 781  
FV 2 oživila  
dvoubarevná  
palubní deska**



**Pohled na FV 2  
prozrazuje  
inspiraci vozem  
VW Golf I ▼**

s předním pohonem a motorem napříč, nikoli však konkrétní automobil.

Vůz označený jako Š 781 SV 1 byl v mladoboleslavském vývoji dokončen na přelomu března a dubna 1980, měl upravenou pětidveřovou karoserii Š 762 P2 s prodlouženým předním převisem a vpředu napříč uložený čtyřválec OHC typu Š 762.11, který z objemu 1092 cm<sup>3</sup> dával výkon 55 k (40 kW). Spojka i čtyřstupňová převodovka byly opět z produkce NDR. Vůz Š 781 SV 1 měl rozvor náprav 2,45 m, délku 3,99 m, šířku 1,64 m, výšku 1,39 m a pohotovostní hmotnost 855 kg. Dosahoval rychlosti 139 km/h a spotřeboval 6,8 l benzínu na 100 km při ustálené rychlosti 90 km/h. Stavba druhého exempláře Š 781 SV 2 se protáhla až do ledna 1981. Na první pohled byl navlas podobný svému staršímu sourozenci, měl však novou zadní nápravu tuzemského původu s vlečenými rameny, propojenými torzní poddajnou příčkou podle vzoru VW. Motor OHC měl tentokrát objem 1276 cm<sup>3</sup> a výkon 62 k (46 kW), vůz se čtyřstupňovou převodovkou dodanou z NDR jezdil nejvíce 144 km/h a při rychlosti 90 km/h spotřeboval 7,4 l benzínu na 100 km.

Během jara a léta 1980 se zrodil nový projekt Š 781 s modernější řešenou karoserií hatchback, jejíž tvary navrhl Jaroslav Kindl. V září 1980 byla dokončena maketa tohoto vozu v měřítku 1:1, jež putovala do Anglie, aby tam absolvovala zkoušky v aerodynamickém tunelu MIRA. První funkční vzorek vozu Š 781 s novým podvozkem tuzemské provenience, již zmíněnou karoserií a vpředu napříč uloženým čtyřválcem OHV převzatým ze sériového vozu Š 105 byl smontován koncem října 1981. K charakteristickým prvkům červeného automobilu Š 781 FV 1 patřily obdélníkové světlomety s integrovanými blikáči, vyvinuté v novojičínském Autopalu pro ruský vůz Lada VAZ-2105, a velkoplošné plastové nárazníky. Čtyřválec 1046 cm<sup>3</sup> o výkonu 46 k (34 kW) byl spojen s novou pětistupňovou převodovkou konstrukce AZNP, z NDR pocházely jen hnací hřídele kol vyráběné v licenci Citroën. Vůz s rozvorem 2,45 m byl dlouhý 3,75 m, široký 1,63 m a vysoký 1,39 m, měl pohotovostní hmotnost 787,5 kg a dosahoval největší rychlosti 130 km/h.



V prosinci 1981 vyjel druhý funkční vzorek Š 781 FV 2, safírově modrý vůz s výbavou De Luxe, který se navenek odlišoval plastovými nárazníky šedé barvy a ochrannými panely na bocích karoserie. Uvnitř se nedala přehlédnout u nás nevidaná dvoubarevná palubní deska se světlou horní částí. Zajímavostí je, že kvůli snížení hmotnosti měl druhý funkční vzorek karoserii zhotovenou z tenkých plechů, než jeho předchůdce. Motor OHV pocházel tentokrát ze Š 120, z objemu 1174 cm<sup>3</sup> dával výkon 52 k (38 kW) a byl spojen s pětistupňovou převodovkou, rozvodovka však dostala delší stálý převod. Stejně jako FV 1 měl i FV 2 náhradní kolo umístěné v motorovém prostoru, vlevo u dělicí stěny za akumulátorem. Oba funkční vzorky FV 1 a FV 2

postihovaly opakovaně problémy s převodovkou, ale také s geometrií a životností závěsů předních kol, jež byly uchyceny přímo do karoserie, bez nápravnice nebo pomocného rámu, jaký měly dřívější studijní vzorky. Zatímco první exemplář najezdil do konce roku 1982 jen necelých osm tisíc kilometrů, FV 2 navzdory potížím absolvoval při zkouškách životnosti přes 90 tisíc km a dnes odpočívá ve sbírce mladoboleslavského muzea. Pro úplnost dodejme, že v únoru 1982 vznikl třetí funkční vzorek Š 781 s motorem 1174 cm<sup>3</sup>. Olivově zelený automobil nebyl kompletní, nebyl totiž určen k jízdě, ale pouze k laboratorním testům v dynamometrické zkušebně. Na jaře 1982 vstoupil vývoj Š 781 do další etapy, k té se ale vrátíme až příště. ■