



Palubní deska prvního prototypu Š 989 se dvěma kruhovými přístroji.



Š 989 s tzv. polovagonovou karosérií s předsunutým prostorem pro cestující.

Zadní víko se u Š 989 odklápělo do strany, místo pro zavazadla bylo před motorem.



Prototyp Š 989 se vyznačoval dlouhou záďí a kabinou posunutou kupředu.

řidiče, vlevo rychloměr se stupnicí do 140 km/h a počítadlem ujetých kilometrů, vpravo sružený přístroj s teploměrem chladicí kapaliny a ukazatelem stavu paliva, pod přístrojovou deskou byla plochá otevřená polička.

Ve zkrácené přední vozu Š 989 bylo jen malé – a o poznání užší – víko, otvírající přístup k náhradnímu kolu uloženému stejně jako u Š 988 a k nalévacímu hrdlu palivové nádrže posunutému o málo vzad, jinak se tam vešla nanejvýš aktovka, případně brašna s nářadím. Zato za zadními sedadly se prototyp Š 989 mohl pochlubit zavazadlovým prostorem 0,25 m³ hlubokým 460 mm, dlouhým 550 mm a širokým 1250 mm. Tvůrci prototypu Š 989 zvolili poněkud neobvyklé řešení, na jehož počátku stál požadavek obchodníků z Motokovu, kteří u tohoto karosářského provedení trvali na jediném společném víku motorového a zavazadlového prostoru. Výsledkem byla dlouhá zadní kapota zavěšená na levém podélném okraji a otvírající se do strany, zprava doleva. Zavazadelník byl od motorového prostoru oddělen přepážkou s pryžovým těsněním na horní hraně, na které při uzavření dosedla kapota a jež mělo bránit pronikání prachu a dalších nečistot od motoru k zavazadlům. Oba prototypy měly (až na rozdílný rozvor) shodný podvozek s nezávislým zavěšením všech čtyř kol, s příčnými trojúhelníkovými rameny a zkrutným stabilizátorem vpředu, výkyvnými polonápravami vzadu a odpružením vinutými pružinami. Řízení bylo hřebenové, brzdy bubnové a kola nesla pneumatiky 5,20 – 14. Krátká tradičně řešená kapota Š 988 i již zmíněné do strany se odklápějící zadní víko u Š 989 otvíraly stejný pohled. Podélně za zadní nápravou uložený kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV byl skloněn pod třicetistupňovým úhlem vpravo, vlevo vedle motoru našel své místo chladič s nezbytným větrákem. Toto uspořádání převzaly v letech 1964 až 1977 dvě generace sériových vozů Škoda, do roku 1969 vozy řady Š 1000/1100 MB, po nich Š 100/110 a jejich deriváty. Ale nepředbíhejme a vraťme se k prototypům Š 988 a 989, dokončeným v říjnu 1957.

Jejich motor s hliníkovým blokem a litinovými vložkami válců měl vrtání 70 mm, zdvih 68 mm a objem 1047 cm³. Při stupni komprese 7,5 dával výkon 40 k (29 kW) při 4250 min⁻¹ a největší točivý moment 69 N.m při 3000 min⁻¹. Směrem kupředu na



Druhý exemplář Š 989 se v mladoboleslavských ulicích objevil koncem roku 1957.

motor navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací druhého až čtvrtého převodového stupně. Podle prvních výsledků jízdních zkoušek obsažených ve zprávě z poloviny prosince 1957 dosahovaly vozy Š 988 a 989 největší rychlosti kolem 110 km/h, z 0 na 80 km/h zrychlovaly za 17 s, při průměrné rychlosti 60 km/h spotřebovaly 6,9 l benzínu na 100 km a při 70 km/h 7,5 l. Tím se přiblížily požadavkům zadání, jež předpokládalo průměrnou sedmilitrovou spotřebu. Vývoj Š 988 a 989 pokračoval v roce 1958, původní plány počítaly s výrobou tří exemplářů prvního a čtyř druhého typu, věrohodné údaje o skutečném počtu zhotovených automobilů se nám však zatím nepodařilo najít. Už v prosinci 1957 zřejmě existoval druhý prototyp Š 989, v němž se mimo jiné v průběhu roku 1958 zkoušel nový litrový motor s rozvodem OHC. Potíže s mazáním rozvodu, utěsněním vodního čerpadla, odvětráním motoru a hluchnějším rozvodem, ale také pracnější montáž nakonec vyřadily motor OHC ze hry a zelenou dostal čtyřválec OHV. ■

ŠKODA 1000 MB (2)



Prototyp Š 988
s motorem vzadu a symetricky
řešenou čtyřdveřovou karoserií.

S motorem vzadu

JAN TUČEK

V polovině února 1957 vládní komise rozhodla, že příští osobní vůz Škoda bude mít kapalinou chlazený čtyřválcový motor vzadu, pohon zadních kol a čtyřdveřovou karoserií. Ta měla být buď tradičního střihu se symetrickou předí a zádí, nebo tzv. polovagonová, s prostorem pro cestující posunutým kupředu.

Řešení zadního sloupku karoserie Š 988 už připomíná budoucí typ 1000 MB.



Zádí Š 988 navenek nedávala znát, že uvnitř skrývá motor a chladič.

Vůz Š 988 měl pod přední kapotou zavazadelník, náhradní kolo i hrdlo nádrže.

Pohled do motorového prostoru Š 988 s chladičem vlevo vedle motoru.

Během následujících osmi měsíců roku 1957 vznikly podle tohoto zadání dva nové prototypy s označením Š 988 a Š 989. Měly stejné podvozkové skupiny a shodné poháněcí ústrojí s motorem uloženým podélně za zadní nápravou, lišily se však provedením karoserie. Prototyp Š 988 měl vcelku vyvážený poměr mezi přední a zadní částí pontonové karoserie, ale Š 989 se vyznačoval na minimum zredukovaným předním převisem a výrazně zaobleným čelním sklem posunutým těsně za přední nápravu v duchu tzv. polovagonové neboli polotrampusové koncepce. Rozdílů bylo víc, počínaje rozvorem náprav 2350 mm u Š 988 a 2400 mm u Š 989, přes šířku 1622 mm u prvního a 1570 mm u druhého až po celkovou délku 3840 mm u vozu Š 988 a 3650 mm u Š 989. Výška byla stejná (1410 mm), pohotovostní hmotnost se lišila jen málo, u Š 988 měla hodnotu 753 kg, u Š 989 to bylo 741 kg.

Dobové dokumenty z mladoboleslavského archivu prozrazují, že tradičněji střížený prototyp Š 988 měl širší dveře, vpředu 810 mm a vzadu 770 mm, zatímco přední i zadní dveře Š 989 byly široké

760 mm. Před sedanu Š 988 skrývala zavazadlový prostor o objemu 0,18 m³, ale také náhradní kolo připevněné ve svislé poloze u čelní stěny, kolmo ke směru jízdy. Vlevo vedle rezervy ústilo nalévací hrdlo palivové nádrže o objemu 31 l umístěné pod zavazadelníkem. Další 0,19 m³ prostoru pro zavazadla nabízel vůz Š 988 za zadními sedadly. Navzdory o 50 mm kratšímu rozvoru poskytoval prototyp Š 988 více místa nohám cestujících na zadních sedadlech, v podélném směru to bylo 230 až 330 mm, u Š 989 se vzdálenost mezi přední hranou zadního sedáku a opěradlem předního sedáku pohybovala od 200 do 300 mm. Vnitřní výška prostoru pro cestující byla u obou vozů stejná: 970 mm nad předními a 900 mm nad zadními sedadly. Přístrojové desky prototypů se odlišovaly tvarem i rozmístěním jednotlivých prvků, např. spínací skříňka zapalování byla u Š 988 vpravo a u Š 989 vlevo od volantu. Vůz Š 988 měl otevřené odkládací prostory po obou stranách palubní desky, rychloměr u volantu, ale druhý sdužený přístroj až před spolujezdcem. U vozu Š 989 byly oba kruhové přístroje v zorném poli

>>>