



V létě 1984 vznikla u firmy Bertone plechová maketa (vůz Zero)

## ŠKODA 781 (3)



Třináctý prototyp Š 781 s karoserií Bertone zkoušeli u firmy Porsche

# Nejen Favorit



V téhle podobě debutovala Škoda 781 Favorit v září 1987 v Brně



Při zkouškách v Německu nesl prototyp B 13 fiktivní značku Hundi



Páté dveře vozu Favorit měly práh těsně nad zadním nárazníkem

### JAN TUČEK

Díky spolupráci s italskou karosárnou Bertone se podařilo projekt Š 781 v rekordně krátké době úspěšně dovést do cíle. Připomeňme si hatchback jménem Favorit, ale i jeho téměř zapomenuté sourozence.

Ještě dříve, než se stal Ing. Petr Hrdlička mužem oficiálně zodpovědným za projekt Š 781 a šéfem nového Výzkumného a vývojového ústavu AZNP, cestoval počátkem března 1983 na autosalon do Ženevy. Doprovázel jej Ing. Andrej Barčák, pracovník PZO Motokov, a oba velmi dobře věděli, že nesmějí propást příležitost jednat postupně na jednom místě se všemi potenciálními partnery. Budoucí

automobil potřeboval atraktivní a kvalitní karoserii, na jejíž vývoj bylo zoufale málo času. U firmy Pininfarina jim vysvětlili, že mimo Itálii směji v Evropě pracovat jen pro Peugeot; Giorgetto Giugiaro je odmítl s tím, že má důležitá jednání s japonskými zákazníky. Nejlépe dopadli na stánku firmy Bertone. Její představitelé (a následně i šéf Nuccio Bertone) projevíli mimořádnou vstřícnost a byli ochotni začít na projektu Š 781 pracovat i přesto, že zpočátku neměli objednávku, natož kontrakt. Podepsat jej přijel pan Bertone do Československa v červnu 1983 a přivezl s sebou několik desítek skic možných tvarových řešení. Tím odstartoval intenzivní dialog, během něhož si on a šéfdesigner jeho studia Marc Deschamps ujasňovali s českými partnery představy

o budoucích vnějších i vnitřních tvarech nového automobilu. Koncem června 1983 odešla do Turína podlahová plošina Š 781 pro stavbu sádrové makety v měřítku 1:1, určené mj. ke zkouškám v aerodynamickém tunelu, počátkem září následovala střední část podlahy, na níž vznikla maketa interiéru. Během podzimu spatřila světlo světa maketa Š 781 v životní velikosti, před koncem 1983 si mladoboleslavští vývojáři přivezli z Turína fólie s nákresey budoucího vozu. Výkresovou dokumentaci dokázali v Mladé Boleslavi rozkreslit během pouhých šesti měsíců, do konce prvního pololetí 1984. Pan Bertone prý původně nevěřil, že to v tak krátkém čase zvládnou, pak ale nešetřil chválou. Počátkem srpna 1984 přivezl kamion z Itálie vzácný náklad, hlavní model karo-





▲ Prototyp sedanu Š 782, jehož stupňovitou zád' navrhli v AZNP

Sedan Š 782 měl v prodloužené zádí 0,35 m<sup>3</sup> prostoru pro zavazadla



serie v měřítku 1:1 a plechovou maketu Š 781, kterou u firmy Bertone označili jako vůz Zero (tedy Nula). Nebyl to sice funkční automobil, vypadal však velmi přesvědčivě, což bylo důležité pro další fázi schvalovacího řízení. Od května 1984 vznikaly v mladoboleslavském vývoji plechové podlahy pro budoucí prototypové karoserie. Prvních deset karoserií měla firma Bertone dodat ve svařeném stavu do poloviny roku 1985, dalších dvacet v dílech, jež se svařovaly v AZNP.

Během prvního čtvrtletí 1985 vzniklo šest prototypů Š 781 B (Bertone), čtyři kompletní automobily a dvě karoserie, jedna pro technologii a druhá k testování podle předpisu EHK o uchycení sedadel. První prototyp B1 v polovině února 1985 úspěšně absolvoval bariérovou zkoušku, vozy B 2, B 4 a B 6 jezdily ve zkušebním provozu. Po karoserii B 7 následoval prototyp B 8, který jako jediný z této skupiny neměl motor 1289 cm<sup>3</sup>, ale menší čtyřválec 1137 cm<sup>3</sup> stejné konstrukce. Vůz B 11, zhotovený v červnu 1985, byl první s karoserií svařenou v Mladé Boleslavi. V pořadí třináctý prototyp dokončený v létě 1985 se proslavil tím, že byl koncem téhož roku odeslán na tříměsíční ověřování a vyhodnocení k firmě Porsche. V Německu jezdil bez kamufláže, kvůli utajení však nesl fiktivní značku Hundi.

Na podzim 1985 se zrodil i funkční vzorek 4,16 m dlouhého čtyřdveřového sedanu Š 782, jehož prodlouženou stupňovitou zád' navrhli v mladoboleslavském vývoji a transplantovali na jednu z prototypových karoserií hatchbacku. V roce 1986 následovaly tři další exempláře Š 782, všechny s motorem 1289 cm<sup>3</sup>, dokonce byly zahájeny i přípravy na sériovou výrobu sedanu, k níž však nikdy nedošlo. Více štěstí mělo pětidveřové kombi Š 785 původně označované jako Tourist, na jehož sériové provedení Forman si ovšem zájemci museli počkat až na přelom let 1990 a 1991. Třešničkou na dortu se mělo stát atraktivní třídveřové kupé Š 783. Kromě série

▲ Úhledné kupé Š 783 dokončili v dubnu 1987 v závodě v Kvasinách

Elegantním detailem kupé byly střední sloupky překryté bočními skly

Kupé mělo bezrámová skla ve dveřích a zvýšený práh zadního víka

skic přišel od firmy Bertone v roce 1985 i model tohoto vozu v měřítku 1:4, vyvedený v krásné stříbrné barvě s fialovým nádechem. Výkresová dokumentace kupé se začala rodit v Mladé Boleslavi koncem roku 1985 právě podle italského modelu. Pracoval na ní Ing. Jaroslav Kindl, syn dříve citovaného konstruktéra karoserií. Počátkem roku 1986 byl projekt Š 783 předán do pobočného závodu v Kvasinách, kde se jej ujal tým vývojové konstrukce vedený Ing. Jiřím Šedivým. Po úpravách původních návrhů a zhotovení potřebných výkresů se pustili do stavby funkčního vzorku. Karoserie byla hotova koncem roku 1986, v dubnu 1987 už se mohli vyfotografovat před kompletně dokončeným kupé. K charakteristickým prvkům Š 783 patřily *ztracené sloupky*, jež na italském modelu nebyly a navrhli je až v Kvasinách. Střední sloupky karoserie překryli zadními bočními okny, takže vůz působil odlehčeným proskleným dojmem. Specialitou kupé byla i bezrámová skla ve dveřích; na ta však byli v Kvasinách zvyklí už od dob *kupátka* Š 110 R. Kupé Š 783 ve zlatavé metalíze se stalo hvězdou prezentace vozů řady Š 781 až 785 pořáda-



né v květnu 1987 v Mladé Boleslavi. Akce se zúčastnil i Nuccio Bertone, kupé pochválil a předpověděl, že by se mělo stát hitem nové typové řady. V Kvasinách však věděli svoje, od počátku byli v podstatě smířeni s tím, že pracují na solitéru, který nebude mít sériové pokračování. Alespoň že se neztratil a skončil v depozitáři továrního muzea.

Nový vůz Škoda s motorem vpředu napříc, pohonem předních kol a 3,81 m dlouhou pětidveřovou karoserií hatchback se vefejnosti představil v září 1987 na 29. mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Nesl označení Škoda Favorit 136 L, sériově se však tehdy ještě nevyroběl. Zatímco jej obdivovali návštěvníci veletrhu (a činovníci se dmuli pýchou z dalšího úspěchu našeho průmyslu), v pobočném závodě ve Vrchlabí se teprve rozbíhala pětisetkusová testovací série. Do silvestra z ní smontovali jen 192 vozů, ostatní se dokončovaly až v březnu a dubnu 1988. V Mladé Boleslavi odstartovala nultá série Š 781 v srpnu 1988 a do konce roku vzniklo 21 tisíc nových automobilů. Naplno se sériová výroba vozu Favorit rozběhla až od 1. ledna 1989 a roční produkce překročila 100 tisíc vozů. ■