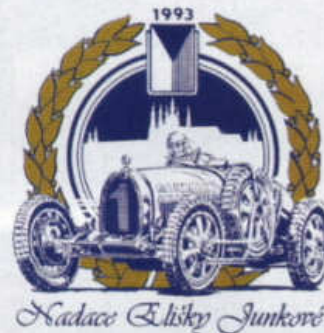


## ŠKODA 1203 (1. část)



# Pět prvních prototypů

JAN TUČEK

Automobily Škoda 1203 se výrazně zapsaly do naší automobilové historie a dodnes neodmyslitelně patří k obrazu české i slovenské krajiny. V tomto a příštím čísle AR si připomeneme jejich dlouhou a dosti pohnutou historii.

První návrhy lehkých užitkových automobilů s karosérií trambusového typu vznikly v tehdejších AZNP v Mladé Boleslavi a ve Vrchlabí ve druhém pololetí roku 1955 pod neoficiálním označe-

První exemplář mikrobusu Š 979 byl dokončen v září 1956 (nahore).

První dva prototypy měly motor uložený před přední nápravou.

ním Škoda 1200 Trambus, jež se pak používalo ještě několik let. V prosinci 1955 dostal projekt s interním označením Š 979 konkrétní podobu a počátkem roku 1956 už se ve Vrchlabí rozběhly konstrukční práce na karosérii, zatímco v Mladé Boleslavi se připravovaly podvozkové skupiny a pohánecí ústrojí. Vůz dostal 4,3 m dlouhou samonosnou karosérii pro dva až osm cestujících včetně řidiče a odpovídající množství nákladu nebo zavazadel. Podvozek klasické koncepce s motorem vpředu a pohonem zadních kol měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, vpředu na lichoběžníkových a vzadu na kyvadlových polonápravách, odpružených vinutými pružinami. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu, patnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 6,50 x 15. Motor byl kapalinou chlazený čtyřválec 1221 cm<sup>3</sup> z typu Škoda 1201, z něhož pocházela i čtyřstupňová převodovka. Čtyřválec konstruktéři umístili před přední nápravu, což se brzy ukázalo jako nevýhodné, ale nepředbíhejme. První prototyp mikrobusu Š 979 byl dokončen v září 1956, vyznačoval se velmi střídmými zaoblenými tvary trambusové karoserie, jež měla tři řady sedadel v uspořádání 2+3+3 a za nimi zavazadlový prostor o objemu 1,75 m<sup>3</sup> (měřeno po strop). Kromě dvojice předních dveří u řidiče a spolujezdce měl mikrobus ještě jedny boční dveře na pravé straně karoserie a také jednodílné dveře v zádi, jež se otevíraly zprava doleva.

Druhý prototyp mikrobusu Š 979, který vyjel na silnici v březnu 1957, se od svého předchůdce odlišoval modernějšími tvary karoserie, zejména členitější předí s výraznou maskou, ozdobnou masivní vodorovnou lištou s trojicí svislých členů. Také tento vůz měl ještě motor uložený před přední nápravou, což navenek signalizovalo malé obdélníkové víčko uprostřed horní části předí, pod nímž se skrývalo nalévací hrdlo chladiče. Počátkem dubna 1957 byly oba první prototypy a surová karoserie třetího mikrobusu Š 979 podrobeny připomínkovému řízení, při němž padlo rozhodnutí o nutnosti konstrukčních úprav umožňujících posunutí motoru směrem vzad, těsně za přední nápravu, mezi podběhy předních kol a tedy i mezi sedadla řidiče a spolujezdce. Už třetí prototyp, dokončený v červenci 1957, se této změny dočkal a vykazoval o poznání lepší jízdní vlastnosti než jeho dva starší

» » »

První prototyp Š 979 při jízdách zkušebních na podzim 1956.

Druhý prototyp mikrobusu těsně po dokončení v březnu 1957.







**Třetí prototyp mikrobusu na snímku z léta 1957.**



**Přídí třetího prototypu Š 979 dokončeného v červenci 1957.**



**Pátý a poslední prototyp Š 979 poháněl větší motor 1,5 l.**



**Čtvrtý prototyp vyjel v září 1957 s dodávkovou karoserií.**



**Pátým prototypem skončila v roce 1959 první fáze vývoje.**

**Jednodílné dveře v zadní stěně karoserie se otvíraly doleva.**



sourozenci. Jednou ze změn bylo i přemístění řadící páky z původního místa na podlaze na sloupek řízení, pod volant. Zároveň z přídě vozu zmizelo výše zmíněné víčko hrdla chladiče.

V pořadí čtvrtý prototyp Š 979 měl jako jediný v této fázi vývoje čistě užitkovou dodávkovou karoserii se dvěma sedadly pro řidiče a spolujezdce a nákladním prostorem o objemu 5,55 m<sup>3</sup>. Vůz dokončený v září 1957 dostal zjednodušenou masku, ale zachoval si na pravém boku karoserie 920 mm široké a 1200 mm vysoké dveře s oknem, zatímco na levém boku bylo jen okénko ve dveřích u řidiče a v bočních panelech karoserie dvě čtveřice vodorovných větracích otvorů.

V polovině března 1958 tehdejší ministerstvo automobilového průmyslu rozhodlo o urychleném vývoji modernizovaného vozu Škoda 1202 s klasicky řešenou karoserií, což byla vlastně jen větší modernizace dřívějších typů Š 1200 a 1201. Důvodem byly nejasnosti týkající se celého výrobního programu našeho automobilového průmyslu, ale také (a zřejmě především) nedostatek investičních prostředků na zavedení výroby zcela nového vozidla. Vývoj automobilů Š 979 s trambusovou karoserií byl na řadu měsíců přerušen, počátkem roku 1959 se však znovu rozběhl. V té době vznikl pátý a poslední prototyp Š 979, jehož karoserie se prakticky nelišila od třetího exempláře, pod ní se však skrývalo několik podstatných změn. Původní motor 1221 cm<sup>3</sup> o výkonu 47 k (34,5 kW) nahradil jeden ze zkušebních vzorků čtyřválců 1491 cm<sup>3</sup> o výkonu 52 k (38 kW), navíc v kombinaci s prototypem ploché převodovky převzatým z jiného souběžně vyvíjeného vozu řady NOV. Výraznou změnu zaznamenalo i odpružení zadních

kol, místo vinutých pružin byly použity podélné zkrtné tyče. Pátý prototyp absolvoval řadu zkoušek, při nichž se prokázaly jeho o poznání zlepšené dynamické vlastnosti, první vývojová etapa Š 979 však byla stejně počátkem roku 1960 ukončena.

Připomeňme si, že třetí až pátý prototyp Š 979 měl prakticky stejné rozměry: při rozvoru 2340 mm a rozchodu kol 1340 mm vpředu a 1350 mm vzadu byly všechny dlouhé 4340 mm, široké 1740 mm a v nezátíženém stavu vysoké 1860 mm. Pohotovostní hmotnost pátého prototypu dosahovala 1264 kg, z nichž připadalo 52 % na přední a 48 % na zadní kola, u plně zatíženého vozu s hmotností 1962 kg byl poměr zatížení obou náprav přesně opačný. Mikrobus s motorem 1,2 l a dvěma osobami na palubě dosahoval největší rychlosti přes 98 km/h, ke zrychlení z 0 na 80 km/h však potřeboval 30,5 s. Plně zatížený vůz nepřekročil rychlost 88 km/h a rychlost 80 km/h vyvinul až po 51 s. Prototyp s výkonnějším motorem 1,5 l a odlišně zvolenými převody vykazoval především zlepšené hodnoty zrychlení: se dvěma osobami sprintoval z 0 na 80 km/h za 19,5 s a i plně zatížený zrychlil na 80 km/h za 27 s. Spotřeba obou provedení se pohybovala ve stejném rozmezí 9,5 až 12 l.

Druhá etapa vývoje automobilů s trambusovými karoseriemi začala v roce 1960 pod novým typovým označením Š 997, už po pár měsících však došlo k dalšímu přerušení, tentokrát kvůli snaze o unifikaci dílů a skupin s lehkým zemědělským automobilem s pohonem čtyř kol. K tomuto zajímavému, ale nerealizovanému projektu se na stránkách AR vrátíme později, zatímco přistě si připomeneme další vývoj a výrobu automobilů Škoda 1203. ■