

ŠKODA 1100 OHC



Nadace Elisky Junkové

Roadster Škoda 1100 OHC Sport s laminátovou karosérií z roku 1958.

Otevřený sportovní závodní vůz byl vysoký pouhých 964 mm.

Pokus o zázrak

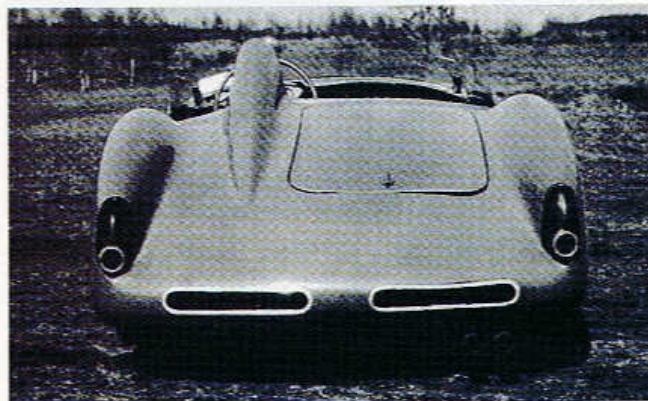
JAN TUČEK

Koncem padesátých let vznikly ve vývojovém oddělení mladoboleslavské automobilky čtyři atraktivní sportovní automobily Škoda 1100 OHC, určené k závodům na okruzích. Dva první měly otevřenou laminátovou karosérii, dva další dostaly podobu kupé z hliníkového plechu.

Konstrukční a vývojové práce na novém sportovním voze s typovým označením 968 začaly na jaře 1956 a podle dobových záznamů bylo rozhodnuto vytvořit sportovní závodní vozidlo, schopné účastnit se nejenom domácích, ale i zahraničních vytrvalostních závodů na okruzích. Stavba prvních dvou automobilů Škoda 1100 OHC probíhala na přelomu let 1957 a 1958, první podrobnější informace se v tisku objevily v březnu 1958. Veřejnosti se oba roadstery představily koncem června téhož roku při závodech v Mladé Boleslavi.

Na rozdíl od starších typů Škoda Sport a Supersport, které využívaly jen málo upravený podvozek Š 1101, vznikl vůz Škoda 1100 OHC prakticky od nuly jako čistokrevný sportovní automobil. Jeho základem byl prostorový rám svařený z tenkostěnných ocelových trubek, všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na lichoběžníkových polonápravách tvořených dvojicemi nad sebou umístěných příčných trojúhelníkových ramen, zadní na vlečených trojúhelníkových závěsech se šikmou osou kývání. Řízení se šroubem a maticí vyžadovalo mezi krajními polohami jen 1,66 otáčky volantem $\varnothing 420$ mm, který se dal rychle odmontovat,

Kokpit otevřeného vozu s malými anatomickými sedadly.



Záď otevřeného vozu s víkem umožňujícím přístup k náhradnímu kolu.

což jezdci usnadňovalo nastupování a vystupování. Odpružení obstarávaly vpředu podélné a vzadu diagonálně umístěné zkruťné tyče. Brzdy byly bubnové $\varnothing 275$ mm s dvoukruhovým kapalinovým ovládním, drátová kola s centrální maticí se obouvala do speciálních pneumatik Barum 5,00 x 15 nebo 5,50 x 15. V zájmu příznivého rozložení hmotnosti byl motor uložen za přední nápravou, zhruba v jedné čtvrtině rozvoru. Spojka, rozvodovka a pětistupňová převodovka tvořily společný celek umístěný vzadu, s převodovkou za zadní nápravou. Náhradní kolo mělo své místo ve vodorovné poloze v zádi vozu, nad převodovkou. Ke snížení vlivu neodpružených hmot přispívalo umístění zadních bubnových brzd blízko středu vozu, u výstupů hnacích hřídelů z rozvodovky. Kapalinou chlazený řadový čtyřválcový motor konstrukčně navazoval na sériový čtyřválec typu Š 440, z něhož bez větších změn převzal hliníkový blok, klikové ústrojí a olejovou vanu. Zcela nová byla hliníková hlava válců se dvěma vačkovými hřídeli a rozvodem 2x OHC (pohon vačkových hřídelů obstarávala soustava

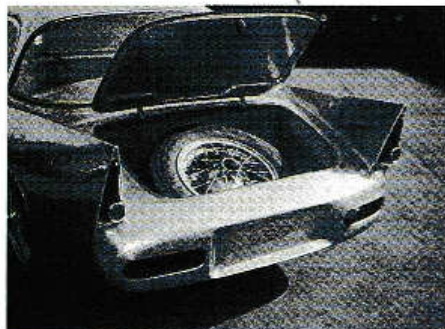
Škoda 1100 OHC Coupé na dobovém snímku z roku 1959.

Přístrojová deska roadsteru s tříramenným volantem průměru 420 mm.



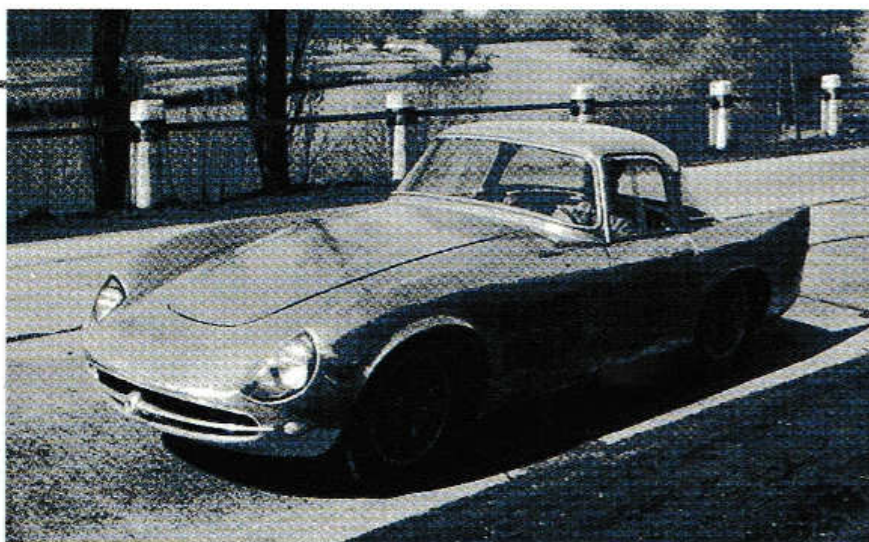
Interiér kupé Škoda 1100 OHC ve stavu těsně po dokončení.

Zád kupé skrývala pod obdélníkovým víkem náhradní kolo.



ozubených kol), zapalování se dvěma magnety Scintilla-Vertex (jedním levotočivým a druhým pravotočivým) a dvěma svíčkami pro každý válec. Dva dvojité horizontální karburátory Motor Jikov byly speciálně vyvinuty pro tento vůz a umístěny na levé straně motoru, přičemž v jejich těsné blízkosti byla do trubkového rámu upevněna palivová nádrž o objemu 50 l s nalévacím hrdlem na horním okraji levého předního blatníku. Motor měl dvě olejová čerpadla, jedno pro hlavní okruh tlakového mazání, druhé pak pro mazání rozvodového mechanismu. Čtyřválec se stupňem komprese 9,3 dával výkon 92 k (68 kW) při 7700 min⁻¹ a snášel vytáčení až na 8500 min⁻¹, coby palivo používal letecký benzín.

Laminátová otevřená karoserie, na jejíž výrobě se podílel podnik Kovona Karviná, existovala v několika úpravách. První varianta vytvořená v zimě 1957/58 měla vyklápěcí světlomety, na veřejnosti se však oba roadstery objevily už s menšími motocyklovými světlomety, zabudovanými v blatnicích pod aerodynamickými kryty z organického skla. Později byly boky za předními koly opatřeny větracími otvory, někdy se vozy objevovaly s menším, jindy s větším ochranným štítkem. Při rozvoru náprav 2200 mm a rozchodu kol 1220 mm vpředu a 1250 mm vzadu byl roadster s označením Škoda 1100 OHC Sport dlouhý 3880 mm, široký 1430 mm a vysoký 964 mm. Z pohotovostní hmotnosti 653 kg připadalo 340 kg na přední a 313 kg na zadní kola, tedy 52 : 48 %, u vozu obsazeného řidičem o hmotnosti 75 kg se tento poměr změnil na 49,7 : 50,3 %. Podle nasazení se používalo šest různých hodnot stálého převodu v rozvodovce od 3,73 do 5,25, přičemž v patřičné konfiguraci roadster dokázal překonat hranici 200 km/h.



Krátká kabina a výrazné zadní blatníky dokreslují profil kupé.



V sezoně 1958 oba roadstery vítězily na domácích kolbištích (jezdili s nimi především Václav Bobek a Miroslav Fousek), ovšem ve velmi skromné konkurenci, a jediným zahraničním úspěchem bylo třetí místo z mezinárodních závodů v Budapešti. Sny o startech za západními hranicemi země se rychle rozplynuly, včetně zbožného přání poměřit síly s nejlepší konkurencí při čtyřadvacetihodinovce v Le Mans. Mladoboleslavští však neskládali zbraně, snažili se dále odlehčit podvozek, zlepšit brzdovou soustavu a řadu dalších detailů, ale také aerodynamiku vozu. A tak se v roce 1959 zrodila dvojice uzavřených automobilů Škoda 1100 OHC Coupé s podvozkem jen málo odlišným od roadsterů, ale s úhlednou uzavřenou karoserií z hliníkového plechu tloušťky 0,8 mm. Před vozu zdobily světlomety z typu Octavia, umístěné pod aerodynamickými kryty, zadní blatníky dostaly tehdy módní ploutvovitý tvar. Boční dveře široké 720 mm a vysoké 780 mm měly z poloviny otvírací posuvná okna.

Při nezměněném rozvoru 2200 mm bylo kupé dlouhé 3940 mm, do šířky povyroستlo na 1530 mm a do výšky na 1230 mm, pohotovostní hmotnost však klesla na 618 kg. U kupé s řidičem připadalo 347 kg na přední a 345,5 kg na zadní kola; poměr byl prakticky ideální 50,1 : 49,9 %. Čelní plocha uzavřené karoserie vzrostla na 1,47 m² (u roadsteru byla podle použitého čelního skla 0,9 až 1,1 m²), součinitel čelního odporu však u kupé klesl na 0,371, zatímco u otevřeného vozu se pohyboval mezi 0,525 až 0,567. Slabinou vozu však nadále zůstával nepřilíš výkonný motor s omezenými možnostmi dalšího ladění. Jak navíc konstatuje dobový zkušební protokol, měl uzavřený vůz své specifické nedostatky. „Hluk v kabině vozů coupé je tak veliký, že po závodě jezdec hodinu neslyší. Jízda v dešti je nemožná pro pocení skla a neúčinný stírač.“ Lehkou poetiku dodává jinak suše věcnému textu zmínka o tom, že „namoření karoserie na modro se při dešti a při přikrytí igelitovou pláštěnkou oloupalo“. Zázrak se prostě nekonal, skutečně špičkový sportovně závodní vůz se vyplatit nepodařilo. V omezených materiálních podmínkách a bez možnosti přímého srovnání s mezinárodní konkurencí to vlastně ani nebylo reálné, přesto však všichni, kteří se o to tehdy v Mladé Boleslavi pokusili, i po čtyřech desetiletích zaslouží uznání. Ostatně tovární vozy Škoda 1100 OHC Sport sbíraly na domácích kolbištích vavříny až do roku 1962, kdy také slavily úspěch při jednom z mála zahraničních startů, ovšem v sovětském Leningradu (dnešní Petrohrad). ■