

► ŠKODA F3



Nadace Elišky Junkové

V letech 1964 až 1966 vznikly čtyři tovární závodní vozy formule 3 s motory odvozenými ze čtyřválce Škoda 1000 MB...

TOVÁRNÍ MONOPOSTY

JAN TUČEK

První exemplář Š 992 byl dokončen v únoru 1964



Foto archiv Škoda Auto



V sezoně 1964 začaly platit nové předpisy FIA, formuli Junior do 1100cm³ nahradila nová formule 3 do 1000cm³. Dovolovala nejvíce čtyřválcové motory odvozené ze sériových, s jedním karburátorem, nikoliv s rozvodem OHC, a s nejvýše čtyřstupňovou převodkou sériové provenience. Minimální hmotnost vozu byla 400kg. Projekt monopostu dostal v Mladé Boleslavi označení Š992, které prozrazovalo příbuznost s typem Š990, tedy s vozem Škoda 1000 MB, připraveným do výroby na jaro 1964. Ještě ve zprávě z prosince 1964 je monopost označován jako Š992 Junior, ve skutečnosti ale už odpovídal nové F3. První monopost Š992 byl ve vývojových dílnách AZNP dokončen v únoru 1964 a předán na zkušební počátkem března. Měl prostorový rám z ocelových trubek a nezávislé zavěšení všech čtyř kol, vpředu na lichoběžníkových polonápravách, vzadu na pětiprvkových závěsech. Vínuté pružiny se sousými ►►►

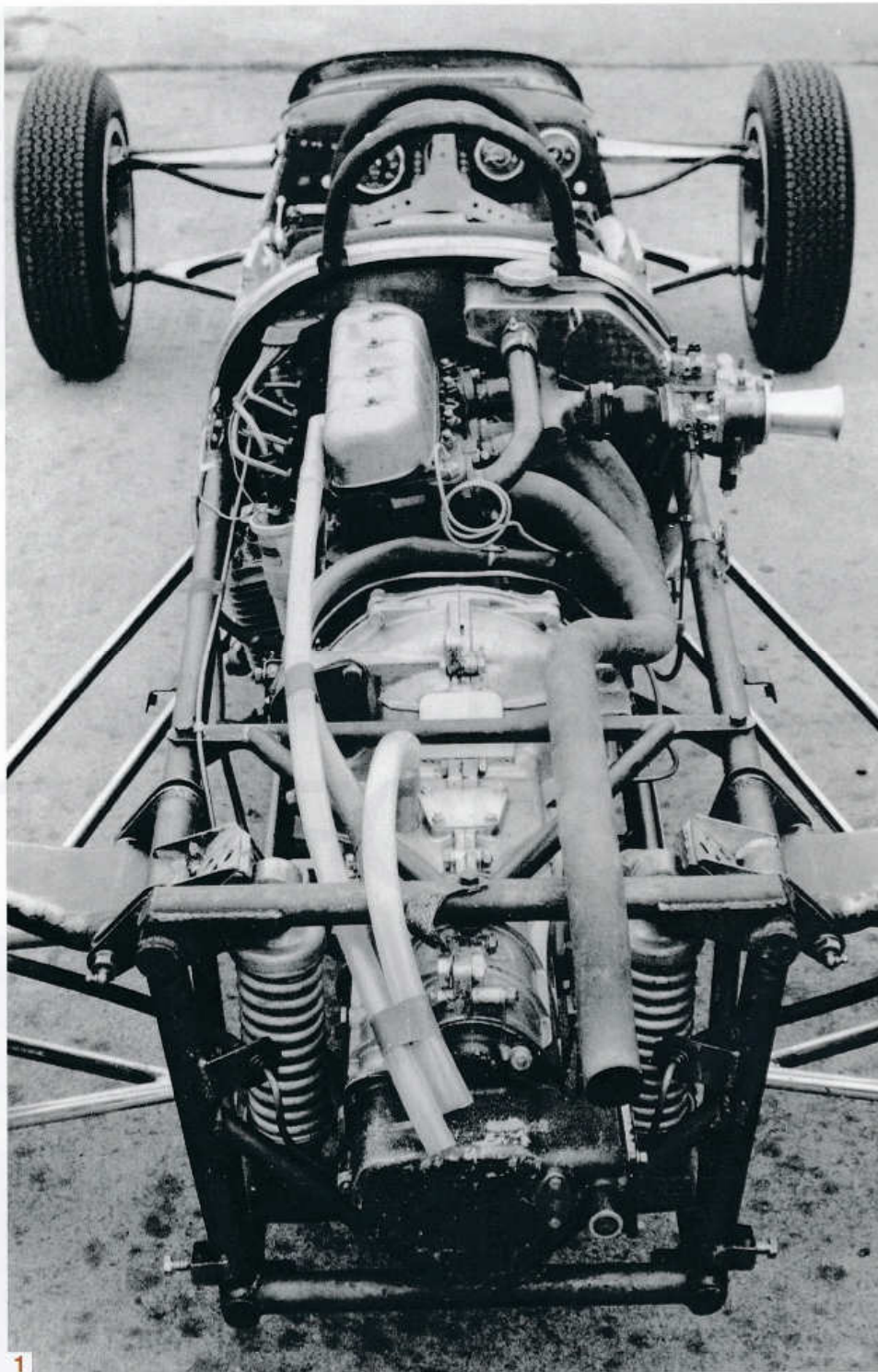
► ŠKODA F3

tlumiči byly umístěny blízko podélné osy vozu, uvnitř karoserie. Jejich seřízením se dala nastavovat světlá výška vozu. Kotoučové brzdy s třmeny a obložením Girling měly dva samostatné okruhy pro přední a zadní kola, elektronové ráfky tuzemské výroby nesly pneumatiky Dunlop Racing rozměrů 4,50L x 13 vpředu a 5,50L x 13 vzadu.

Podélně před zadní nápravou byl uložen kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV 999,9 cm³ (ø 72 x 61,4 mm), motor byl skloněn o 12° vlevo od svislé roviny, směrem dozadu na něj navazovala spojka. Mezi spojkou a čtyřstupňovou převodovkou byl tzv. vložený převod, tedy pár čelních ozubených kol, který umožňoval přizpůsobit celkové převody charakteru závodní trati. Rozvodovka byla sériová se stálým převodem 4,44. Chladič vody i chladič oleje byly umístěny před přední nápravou, voda mezi chladičem a motorem proudila v podélných trubkách rámu. Dvě palivové nádrže z laminátu o celkovém objemu 30l byly po stranách sedadla řidiče, v bocích karoserie. Ta byla zpočátku z hliníkového plechu, později laminátová, její šířka nepřekročila 620 mm. Prostor pro jezdce byl dosti stísněný, volant měl průměr 300 mm. Při rozvoru náprav 2380 mm a rozchodu kol P/Z 1320/1295 mm byl vůz dlouhý 3770 mm, široký 1435 mm a k hornímu okraji ochranného oblouku vysoký 805 mm. Pohotovostní hmotnost se pohybovala těsně pod hranici 420 kg a byla rozdělena v poměru P/Z 41,5 : 58,5 %.

Během roku 1964 léčili v AZNP dětské nemoci závodního vozu a snažili se vyladit motor, který se od sériového lišil mj. vyšším stupněm komprese, novým vačkovým hřídelem, upravenými spalovacími prostory, většími ventily, upravenými sacími a výfukovými kanály a samozřejmě také specifickým sacím i výfukovým potrubím. V prosinci 1964 dával motor osazený karburátorem Solex výkon 72 k (53 kW) SAE/7250 min⁻¹ a největší točivý moment 81 N.m/4000 min⁻¹. V tomto provedení monopost s vloženým převodem 0,965 pět dní před Vánocemi dosáhl na letišti v Hoškovcích maximální rychlosti 192 km/h a zaznamenal průměr jízd v obou směrech 188 km/h. Veřejnosti se Škoda F3 představila na jaře 1965 řízena Václavem Bobkem starším; v závodech v Hoškovcích i na prvního máje na brněnském výstavišti ji vyřadily poruchy. V polovině července 1965 byly dokončeny další dva monoposty Š992, jež se od prvního odlišovaly tvary (nyní už laminátové) karoserie, zejména v prostoru před řidičem. Koncem července 1965 při mezinárodním závodě F3 v Brně dominovali východoněmečtí jezdci, vyhrál Heinz Melkus s vozem vlastní konstrukce a výroby. Jaroslav Bobek a Václav Bobek st. skončili na sedmém a osmém místě, motorům chyběl výkon.

Pro sezónu 1966 se podařilo motory vyladit na 85 až 88 k (63 až 65 kW)/8000 min⁻¹, podle použitých převodů vozy dosahovaly rychlosti až 200 km/h. Kvůli lepšímu rozložení hmotnosti na nápravy byl rozvor zkrácen ze 2380 na 2338 mm. Hned v prvo-májovém klání *Mezi pavilony* na výstavišti v Brně dokázali Jaroslav Bobek a Václav



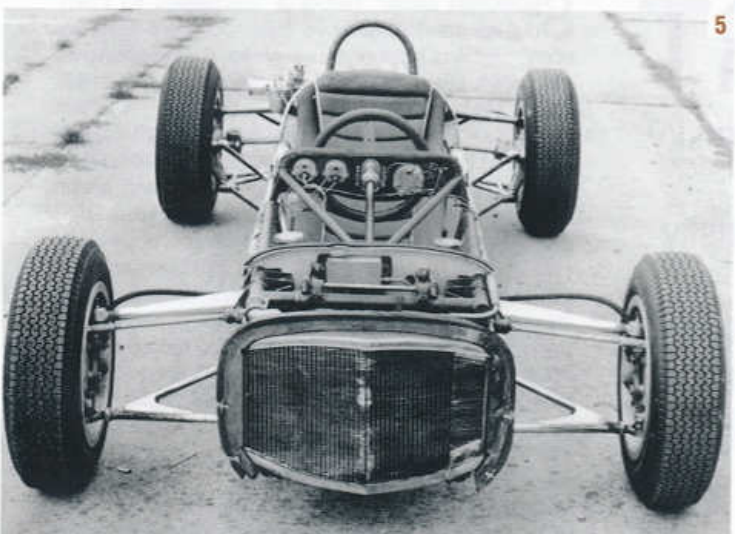
1

Bobek st. obsadit první dvě místa a porazit úřadujícího mistra republiky Vladimíra Hubáčka (Melkus). Hubáček jim to sice vrátil o čtyři týdny později v Hořicích, Jaroslav Bobek ale počátkem června triumfoval ve Štramberku a nakonec získal mistrovský titul. Ve Štramberku také Miroslav Foušek poprvé startoval s čerstvě dokončeným monopostem, v němž byly použity některé díly z prvního funkčního vzorku Š992, rozmontovaného po sezóně 1965.

V sezóně 1967 vyhrál mistrovství republiky Hubáček, který vyměnil východoněmecký Melkus za britský Lotus-Ford, Jaroslav Bobek a Miroslav Foušek se umístili s vozy Škoda F3 na druhé a třetí příčce. V seriálu závodů F3 východního bloku skončil Foušek druhý. V roce 1968 Foušek se Škodou F3 vyhrál mistrovství socialistic-

kých zemí, když zvítězil v polském Štětínu a ve Štramberku. V srpnovém klání v Brně se ukázalo, že Škoda nestačí na výkonnější monoposty Tecno, Lotus a Brabham západních konkurentů.

„Střetnutí se západoevropskými jezdci se v letošní sezóně uskutečnilo pouze v Brně a naznačilo, že jsme za západoevropskou špičkou poněkud zaostali, a to jak co do kvality podvozků, tak co do výkonu motorů,“ konstatovala interní zpráva vývojového oddělení AZNP Mladá Boleslav. Monoposty Škoda F3 se na závodních tratích objevovaly do roku 1970, proti rychlejšímu vozům Lotus-Ford stáje Dukly Praha, které pilotovali Vladimír Hubáček a Ing. Vladislav Ondřejík, se však prosadit nedokázaly. Rozhodně však patří do zlatého fondu našeho motoristického sportu. ■



1 Kombinace vinutých pružin a tlumičů uvnitř karoserie

2 Monopost bez kapotáže, dvě palivové nádrže byly v bocích

3 Zadní kola nesly pětiprvkové závěsy, motor byl za sedadlem jezdce

4 Vlevo otáčkoměr, vpravo tlakoměr oleje a teploměr vody

5 Chladiče vody a oleje byly umístěny před přední nápravou

6 Závodní vůz Škoda F3 na pařížské výstavě Rétromobile 2013

7 Dva nové monoposty Škoda F3 debutovaly v létě 1965 v Brně

Foto archiv Škoda Auto

Foto Jan Tuček