



Nadace Elišky Šinkovíc

Foto BAZ

Kupé Salamander při prvních testovacích jízdách v dubnu 1983

SALAMANDER

Kratičký život mělo kupé Škoda Garde Turbo Salamander s přeplňovaným motorem, postavené na jaře roku 1983 v Bratislavě...



Vůz těsně po dokončení



Dva týdny před závodem na Babě si Salamander za asistence policie vyzkoušel trať

JAN TUČEK

V Bratislavských automobilových závodech (BAZ) se od jara 1982 v omezeném množství montovala kupé Škoda Garde s motorem v zádi. Koncem téhož roku se v tamějším vývojovém oddělení zrodil v tuzemských podmínkách výjimečný projekt závodního automobilu Škoda Garde Turbo s přezdívkou Salamander. Stavba vozu s přeplňovaným čtyřválcem před zadní nápravou začala v polovině ledna 1983 a o tři a půl měsíce později, koncem dubna, kupé absolvovalo první zkušební jízdy na letišti v Hričově u Žiliny. Veřejnosti se atraktivně tvarovaný vůz představil o víkendů 21. a 22. května 1983 při závodech do vrchu Baba u Pezinku a v řadách diváků vyvolal značné pozdvižení. Jeho kariéra bohužel skončila už o měsíc později: při testování na trati závodu do vrchu u obce Pila, nedaleko hradu Červený Kameň; havaroval a byl zcela zničen. V bratislavském vývoji už od roku 1980 experimentovali s pře-



plňovanou verzi čtyřválcem OHV 1289cm³ z vozu Škoda 130 RS. Na projektu přeplňovaných motorů pracovali především Ing. Jozef Hrivnák a Ing. Michal Dibarbora, motor s turbodmyčadlem KKK zkoušeli ve stotřicítce, kterou v sezoně 1981 proháněl v závodech do vrchu Jozef Viskup, jezdec týmu BAZ. Zkoušeli i civilnější verzi s přeplňovaným sériovým motorem, sedan Škoda 120L Turbo. Koncem roku 1982 dal Ing. Stanislav Kováčik, tehdejší ředitel BAZ, zelenou ambicióznímu projektu závodního speciálu Garde Turbo, jenž měl propagovat mladou bratislavskou automobilku a vylepšit její image. Bazka, přesněji její Automotoklub Svazarmu, byla pořadatelem květnového závodu do vrchu Baba, podniku

◀ Salamander při přejímkách na Babě dne 21. května 1983





Jozef Viskup na trati závodu do vrchu Baba 1983

▼ Z tohoto pohledu vynikají rozšířené blatníky a prahy karoserie



Interiér Salamanderu chránil trubkový bezpečnostní rám

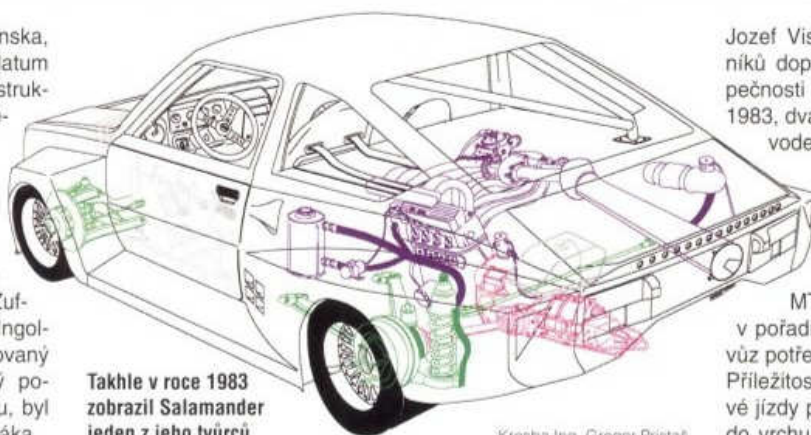
Pohled na motor; turbodmychadlo KKK je vlevo nahoře, karburátor ještě chybí



Foto BAZ



mistrovství Československa, čímž bylo dáno místo a datum premiéry. Vedoucím konstruktérem nového vozu, zejména karoserie a podvozku, se stal Ing. Marián Karolčík. Tvarové úpravy dostal na starost podnikový designer Milan Biroš, jenž se zřejmě inspiroval kreaturami pocházejícími ze Zuffenhausenu (Porsche) a Ingolstadtu (Audi). Přepřehovaný motor, tentokrát umístěný podélně před zadní nápravou, byl doménou Ing. Jozefa Hrivnáka. Základem kupé s přezdívkou Salamander se stal samonosný skelet sériového vozu Škoda Garde, jenž ovšem prošel řadou úprav, souvisejících se změnou koncepce i novými proporcemi podvozku. Přední náprava s rozchodem rozšířeným na 1850mm byla v karoserii posunuta dozadu a výš, takže se světlost vozu zmenšila na 80mm. Rozvor náprav byl zkrácen na 2275mm. Vzadu byly použity trojúhelníkové závěsy se šikmou osou kývání ze *stotřicítky*, rozchod zadních kol byl ovšem zvětšen na 1800mm. Kupé dostalo široké laminátové nástavce blatníků, na něž vpředu navazoval rozměrný spoiler, z laminátu byla i nová přední kapota. Nástavce prahů karoserie stejně jako dveře a zadní čelo byly zhotoveny z duralového



Takhle v roce 1983 zobrazil Salamander jeden z jeho tvůrců

Kresba Ing. Gregor Pristaš

plechu. Do kabiny byl vestavěn trubkový bezpečnostní rám. Odsopdu otevřená zadní partie karoserie při vyšších rychlostech vytvářela přísavný efekt k vozovce. Dravě vyhlížející kupé bylo dlouhé 4150mm, široké 2100mm a vysoké 1250mm, jeho hmotnost nepřevyšovala 720kg a byla tedy srovnatelná se *stotřicítkou*.

Před zadní nápravou uložený čtyřválec Škoda OHV 1289cm³ osazený jedním dvojitým karburátorem Weber a turbodmychadlem KKK dával výkon kolem 175k (130kW) při 7000 min⁻¹, čtyřstupňová převodovka byla za zadní nápravou. Při zkušebních jízdách dosáhl kupé Salamander největší rychlosti 220km/h a sprint z 0 na 100km/h údajně zvládl za 5,5 sekundy. Na vrchu Baba je

Jozef Viskup za asistence příslušníků dopravní služby Veřejné bezpečnosti testoval počátkem května 1983, dva týdny před zmíněným závodem. Vůz neměl homologaci a pořadatelé jej neoficiálně zařadili do skupiny B6, v níž tehdy dominovali Karel Jilek a Miran Velkoborský se spidery MTX 2-03. Jozef Viskup zajel v pořadí šestý čas a bylo znát, že vůz potřebuje doladit podvozek.

Příležitost k tomu měly dát tréninkové jízdy po trati červnového závodu do vrchu u hradu Červený Kameň. Podél ní však tehdy nebyla svodidla

a při sjiždění z kopce dolů automobil nešťastně narazil do masivního zábradlí a byl natolik poškozen, že jeho rekonstrukce nepřicházela v úvahu. Oficiálně byla havárie připsána na vrub defektu zadní pneumatiky, její skutečná příčina však nebyla nikdy jednoznačně zjištěna. Potěšitelné bylo jen to, že jezdec Jozef Viskup z ošklivě vyhlížejícího vaku vystoupil bez větší újmy na zdraví. To ostatně platilo i pro přepřehovaný motor, který ve třech následujících sezonách úspěšně poháněl spider MTX, jenž v barvách stále BAZ jezdil v mistrovství ČSSR. ■

Autor děkuje Ing. Jozefu Hrivnákovi, Ivanu Schusterovi a redakci časopisu Stop za poskytnutí podkladů