



Přední kola sedanu Š 762 B poháněl čtyřválec OHC o objemu 1,5 l



Nadace Elisky Junkové

Prototyp Š 762 B měl tříděrové disky kol a lehce prodloužený přední převis

Slovenská tajemství



Do stupňovité zádi sedanu Š 762 B se vešlo téměř 0,5 m³ zavazadel

JAN TUČEK

Na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let vzniklo ve vývojevém středisku BAZ několik zajímavých vozidel, vybočujících z tehdejších stereotypů.

Bratislavští konstruktéři a vývojáři se nehodlali smířit s tím, že by jejich zdoluhavě a nákladně budovaná automobilka měla vyrábět jen užitková vozidla. Navzdory tomu, že opakovaně procházeli známým cyklem víry, naděje a zklamání, neúnavně se snažili o vlastní konstrukci osobního vozu. Tak tomu bylo i v roce 1979, kdy padly naděje na výrobu automobilů řady Š 761 až 765 klasické koncepce, vyvíjené v rámci kooperačních projektů s východoněmeckým automobilovým průmyslem (viz AR 7/06). Poslední verze neuskutečněných plánů počítala mimo jiné s výrobou specifického bratislavského provedení sedanu Š 762, přesněji jeho aktualizované verze reprezentované mladoboleslavským prototypem Š 762 P1 (viz AR 9/06). Když se na podzim 1979 začal v Bratislavě rodit prototyp s označením Š 762 B, bylo jasné, že původní řešení s pohonem zadních kol nemá perspektivu. A tak se rozhodli jít vlastní cestou a svůj vůz opatřit předním pohonem.

Upravili přední část karoserie, lehce prodloužili přední převis a použili zavěšení předních kol z rumunského vozu Dacia, s čímž souvisela i montáž disků kol připevněných jen třemi šrouby místo obvyklých čtyř. Změnami prošlo také nezávislé zavěšení zadních kol, nyní už nepoháněných; vlečená ramena se šikmou osou kývání byla místo na původní příčce uchycena přímo v karoserii. Poháněcí ústrojí zůstalo



domácí provenience, tvořil je čtyřválec OHC 1,5 l typu Š 760.15 o výkonu 78 k (57 kW), uložený podélně nad přední nápravou a pohánějící přední kola prostřednictvím čtyřstupňové převodovky a rozvodovky vlastní konstrukce. Zůstalo jen u jediného prototypu, který se dodnes dochoval, bohužel bez motoru a převodného ústrojí.

Kupé Locusta mělo vpředu napříč uložený motor Zastava 1,1 l a přední pohon

Přístrojovou desku převzalo kupé Locusta ze sériového vozu Š 743

V roce 1980 se v Bratislavě pustili do dalších vývojových projektů s předním pohonem. Prvním z nich byla přestavba typu Š 742, tedy čtyřdveřové Škody 120, druhým pak obdobně řešená proměna dvoudveřového kupé Š 743, spojená s větším stylistickým odlišením přední části vozu a vytvořením nahoru vyklápěcího víka ve splývavé zádi. V obou případech byla změněna přední část skeletu karoserie tak, aby do ní mohl být vestaven napříč uložený čtyřválec a čtyřstupňová převodovka, obojí z automobilu Zastava 101 (1100), jugoslávské licenční

>>>



Na tomto snímku Locusty jsou patrné rozšířené lemy výřezů kol, zejména zadních



Ve splyvavé zádi kupé Locusta bylo nahoru vyklápěcí víko



Škoda Oficial (vpravo) ve společnosti sériové Škody 120 LS



Oficial měl klasickou koncepci a vpředu uložený čtyřválec Škoda/TAZ 1500



Boční pohled na Oficial prozrazuje nově uspořádanou přední karoserie

verze Fiatu 128. Také zavěšení předních kol bylo převzato ze Zastavy 101, stejně jako hnací hřídele a přední kotoučové brzdy. Motor 1,1 l dával 55 k (40,5 kW), perspektivně se však uvažovalo i o montáži výkonnější verze 1,3 l.

Sedan Š 742 s předním pohonem dostal *pozměněnou tvář* se dvěma dvojitými kruhovými světlomety, na něž po stranách navazovaly do blatníků zabíhající blikáče. Výrazněji se od svého sériového sourozence Š 743 s motorem v zádi odlišovalo bratislavské kupé s předním pohonem, pojmenované Locusta, a opět vybavené poháněcím ústrojem a přední nápravou ze Zastavy 101. Stylista Milan Biroš dal 4,2 m dlouhému kupé o poznání modernější tvar předěs s rozměrným plastovým nárazníkem a dvěma dvojitými kruhovými světlomety pod společnými kryty. Rozšířené lemy kolem výřezů blatníků signalizovaly lehce rozšířený rozchod předních i zadních kol, rozvor byl prodloužen o 70 mm posunutím přední nápravy kupředu. Zatímco motor byl vpředu napříč a poháněl přední kola, vzadu vznikl varia-

bilní zavazadlový prostor, přístupný rozměrným nahoru vyklápěcím víkem, jež v otevřené poloze držela dvojice plynových vzpěr. Velmi optimistické plány vedení Bratislavských automobilových závodů (BAZ) z přelomu let 1980 a 1981 předpokládaly stokusovou ověřovací sérii v roce 1984 a sériovou výrobu kupé s předním pohonem od roku 1985. Celkem mělo během pěti let vzniknout padesát tisíc třídvéřových kupé s předním pohonem, z nichž 31 tisíc mělo být určeno pro československý trh a ostatní na export. Z ambiciózního projektu však nebylo nic a v letech 1982 až 1987 se tam montovala kupé Škoda Garde a Rapid, samozřejmě s motory v zádi. Ze zcela jiného soudku je automobil Škoda Oficial, jehož funkční vzorek v Bratislavě postavili v létě 1980 na základě požadavku nadřízeného ministerstva. V podmínkách reálného socialismu šlo o to, vytvořit z tuzemských komponentů služební vůz, vhodný k přepravě pěti osob na delší vzdálenosti, jež by byl levnější a v provozu hospodárnější než tehdy čas-

to používaná ruská Volga GAZ-24. Základem automobilu jménem Oficial se stala karoserie sedanu Š 742 (Škoda 120), kterou bratislavští karosáři v podélné ose rozpůlili a rozšířili o 120 mm. Změnila se i celá přední vozu, nový vůz měl totiž klasickou koncepci s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Pod přední kapotu, jež se stejně jako u Škody 120 otvírala vlevo do strany, dostal čtyřválec TAZ 1500, tedy jen lehce upravený motor z letité dodávky Škoda 1203, vyráběné v Trnavských automobilových závodech (TAZ). Také čtyřstupňová převodovka, spojovací hřídel, rozvodovka a zavěšení zadních kol pocházely z trnavské verze *dvanačtsettrojky*, dle korunovala mohutná maska z černého plastu se čtyřmi kruhovými světlomety a hranaté plastové nárazníky vpředu i vzadu. Ani Oficial se ovšem sériové výroby nedočkal a jediný zhotovený exemplář dnes v poněkud zbledlém stavu čeká na renovaci v depozitáři bratislavského Muzea dopravy. Jako kuriozita připomínající peripetie reálného socialismu si ji určitě zaslouží. ■