



První funkční vzorek Š 760
vyjel počátkem prosince 1972

ŠKODA 750/760



Pro urychlení vývoje byla převzata
upravená karoserie Š 727

Společně s Němci



Do motorového prostoru Š 760
se vešlo i náhradní kolo

Přední kapota Š 760 byla zavěšena vpředu a nikoli po straně



JAN TUČEK

Počátkem roku 1971 vznikl projekt osobního vozu s předním pohonem, jenž měl být vyráběn společně u nás a ve spřítele-
lené Německé demokratické republice. Skončil nezdarem.

Na popud politických představitelů se už počátkem září 1967 sešli v saském Cvikově ředitelé AZNP Mladá Boleslav a VEB Sachsenring Zwickau, aby uzavřeli rámcovou dohodu o spolupráci. Při této příležitosti československé delegaci předvedli funkční vzorek malého vozu Trabant P 603 s moderní třídvéřovou karosérií, jehož přední kola poháněl napříč uložený motor Škoda 1000 MB. Už o tři týdny

později se ale při konzultacích hlavních konstruktérů obou automobilek ukázalo, že soudruhy z NDR lákala především možnost montovat čtyřdobé motory Škoda do jejich vozů s předním pohonem, zatímco mladoboleslavští měli zájem na mnohem širší kooperaci, ale při výrobě automobilů klasické koncepce, s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Projekt P 603 byl o rok později zastaven, přičemž šest z devíti zhotovených funkčních vzorků poháněly čtyřválcové Škoda 1000 MB, dva dostaly experimentální motor s krouživým pístem a jeden převzal dvoudobý tříválec Wartburg. Po pohnutém období let 1968 a 1969 se nová jednání o spolupráci ČSSR – NDR rozběhla v létě 1970; v polovině července

se v Karl-Marx-Stadtu (nyní opět Chemnitz) sešli generální ředitelé trustů ČAZ a VVB Automobilbau, ale toto ani tři další setkání v Praze nepřinesla kýžený výsledek. K dohodě došlo až v prosinci 1970 pod tlakem nejvyšších politických kruhů. Během ledna a února 1971 pak vznikl společný projekt typu 750, kompaktního vozu třídy 1100 cm³ s kapalinou chlazeným čtyřválcovým motorem uloženým podélně nad přední nápravou a pohonem předních kol. Vůz s rozvorem 2,45 m a celkovou délkou 3,90 m měl mít hmotnost necelých 800 kg a dosahovat rychlosti 130 km/h. Čtyřválcový motor OHC 1091 cm³/50 k (37 kW) měl být spojen se čtyřstupňovou převodovkou umístěnou za ním, zatímco rozvodovka měla být pod motorem. Příliš vysoká





Takhle dopadli počátkem července 1973 druhý exemplář Š 760



Nechtěný nárazový test Š 760 skončil pro posádku šťastně



Čtvrtý exemplář Š 760 karosovaný firmou Ital Design



Giugiarovy linie Š 760 v AZNP použili i pro další vyvíjený typ

stavební výška poháněcího ústrojí se na jaře 1971 stala terčem kritiky zejména na československé straně, a tak do poloviny července 1971 musela společná projekční skupina zpracovat tři varianty možné koncepce, a to L s motorem vpředu podélně a předním pohonem, Q s motorem vpředu napříč a předním pohonem a S s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Koncem srpna 1971 rozhodli generální ředitelé automobilového průmyslu ČSSR a NDR pokračovat v projektu L s motorem podélně před přední nápravou, pohánějícím přední kola. Rozvodovka byla v tomto případě za motorem, převodovka na ni navazovala. V průběhu podzimu 1971 a následující zimy byl projekt takto koncipovaného vozu rozpracován a počátkem dubna 1972 schválen pod novým typovým označením 760. Na jeho realizaci už se spolu s AZNP Mladá Boleslav podílely obě východoněmecké automobilky Sachsenring Zwickau a AWE Eisenach, papírově byla do projektu začleněna i ještě neexistující automobilka v Bratislavě (BAZ). Cílem bylo vyrábět po roce 1975 celkem 600 tisíc osobních vozů typu 760, z toho 300 tisíc v Československu a 300 tisíc v NDR. Československá strana měla zajistit především výrobu motorů, spojek a zadních náprav; NDR dodávat převodovky, přední nápravy, řízení a řadu dalších položek, samonosné karoserie měly být specifické pro každou zemi, případně i pro každou ze zúčastněných automobilek. Vládní usnesení a velkorysé plány se však měnily doslova za pochodu, navíc na obou stranách Krušných hor scházely investiční prostředky potřebné k jejich uskutečnění. Vývoj ale pokračoval slušným tempem; v listopadu 1972 byly smontovány první tři motory Š 760 o objemu 1,1 l, z nichž dva

byly odeslány do NDR a jeden byl zamontován do prvního funkčního vzorku automobilu Š 760, dokončeného 8. prosince 1972. Vůz s rozvorem náprav 2,48 m měl 4,26 m dlouhou čtyřdveřovou karoserii upravenou z typu Š 727, předchůdce pozdějších vozů Š 105/120 s motorem vzadu a chladičem v přídi. První funkční vzorek Š 760, stejně jako dva další smontované koncem ledna a koncem března 1973, měl motor podélně před přední nápravou, čtyřstupňovou převodovku z NDR, a na rozdíl od Š 727 neměl přední kapotu zavěšenou na levé straně, ale vpředu. Do motorového prostoru Š 760 se vešlo i náhradní kolo, v zádi bylo asi 0,4 m³ prostoru pro zavazadla. Vůz měl vpředu lichoběžníkové polonápravy s vinutými pružinami a zkrutným stabilizátorem, vzadu byla příčná kyvná ramena odpružená příčným listovým perem. Řízení dodané z NDR bylo hřebenové, brzdová soustava domácí provenience dvouokružová s předními kotoučovými a zadními bubnovými brzdami, palivovou nádrž o objemu 44 l konstruktéři uložili před zadní nápravu. První funkční vzorek Š 760 s motorem 1,1 l absolvoval do poloviny roku 1973 přes 50 tisíc kilometrů, pak do něj zamontovali ostřejší verzi motoru 1,3 l v úpravě TS, s níž pokračoval ve zkouškách do konce září 1974 a celkem najezdil 104 742 km. Druhý exemplář Š 760 poháněný čtyřválcem 1,3 l měl méně štěstí; po ujetí 20 736 km počátkem července 1973 havaroval, když do něj ze zadu narazilo jiné vozidlo a on pak přídi objal vzrostlý strom. Třetí funkční vzorek Š 760, opět s motorem 1,3 l, sloužil především ke zkouškám brzd a hlučnosti a do konce září 1974 najezdil jen 16 322 km. Čtvrtý funkční vzorek Š 760 se začal rodit

v květnu 1973, kdy k turínské firmě Ital Design putovala podlahová plošina, na níž Giugiarův tým postavil vcelku úhlednou čtyřdveřovou karoserii. Ta se do mateřské automobilky vrátila v září 1973 a během následujících týdnů se proměnila v kompletní automobil s motorem 1,3 l. V té době však už projekt Š 760 řadu měsíců přešlapoval na místě. Východoněmečtí partneři, kteří do poloviny července 1973 převzali celkem devět z třiceti zhotovených motorů Š 760 (z toho pět 1,1 l a čtyři 1,3 l) a na oplátku dodali osm převodovek a sedm kompletů podvozkových orgánů, po mnoha průtazích přiznali, že na jejich straně byl projekt Š 760 zastaven. Až po čase vyšlo najevo, že rozhodnutí padlo už 3. dubna 1973 na zasedání politbyra východoněmecké komunistické strany SED. Její šéf Erich Honecker tehdy prohlásil, že předložená koncepce dalšího rozvoje výroby osobních automobilů v NDR není ještě zralá k rozhodnutí, čímž udělal kříž nad celým projektem. V pozadí jeho nesouhlasu byl zřejmě nejen vleklý nedostatek finančních prostředků, ale také konflikt stranických křidel blízkých jedné a druhé východoněmecké automobilce. Koncepce spojená s typem 760 totiž počítala s finální výrobou automobilů pouze ve Cvikově, zatímco továrna v Eisenachu měla zastavit produkci vozů Wartburg a plně se věnovat výrobě 600 tisíc převodovek ročně. Slibně vyhlížející projekt 760, jenž byl na československé straně oficiálně uzavřen až v listopadu 1974, tak prakticky zkrachoval už na jaře 1973. Spolupráce automobilového průmyslu ČSSR a NDR utrpěla citelný šrám, na příkaz nejvyšších stranických představitelů však musela (být v poněkud jiné podobě) pokračovat dál. K jejím dalším peripetiím se vrátíme příště. ■