



Jeden z prvních snímků zbrusu nového vozu ÚVMV 1100 GT z února 1970

## Kupé ÚVMV 1100 GT Sportovec z Vysočan

**Budeme-li hledat nejkrásnější automobil tuzemského původu poválečné éry, jedním z nejdůležitějších kandidátů bude jistě kupé ÚVMV 1100 GT. Tento nadčasově elegantní sportovní vůz s motorem v zádi v letech 1968 až 1970 navrhli a zhotovili pracovníci pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Je důkazem, že i profesionální nadšenci dokáží podlehnout klukovským snům.**

Na přelomu června a července 1970 se českoslovenští fanoušci motorismu po tisících hrnuli do Sjezdového paláce pražského Parku kultury a oddechu Julia Fučíka (PKOJF), dnešního výstaviště v Praze-Holešovicích. Probíhala tam druhá a poslední výstava s názvem „IEMA - Člověk a automobil“, jejíž první ročník se uskutečnil počátkem května 1968 v Bruselském pavilonu téhož výstaviště. Největší hvězdou druhého

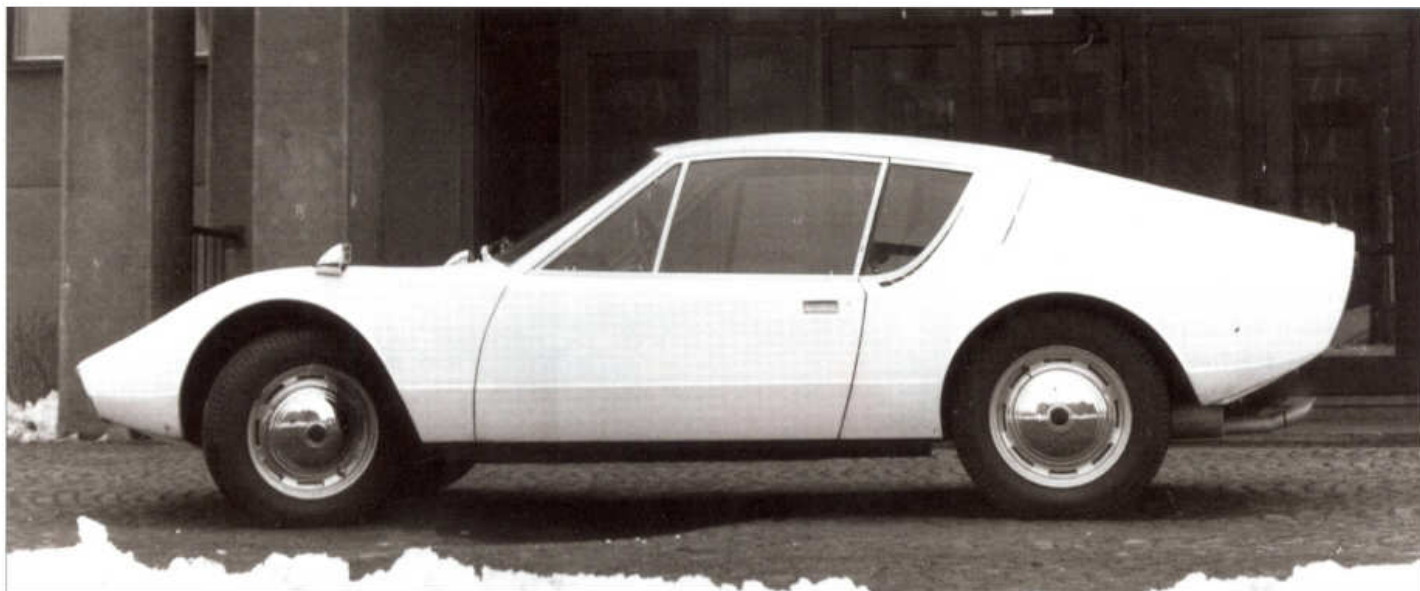
ročníku výstavy se navzdory početné mezinárodní konkurenci stalo dvoumístné sportovní kupé ÚVMV 1100 GT s laminátovou karosérií, jež vzniklo na upraveném podvozku Škoda v Ústavu pro výzkum motorových vozidel v Praze-Vysočanech.

Mnozí z desetitisíců návštěvníků se vypyřádali na možnosti, jak a kde si půvabné kupé objednat, a i když to v dané chvíli možné nebylo, odnášeli si alespoň naději. Proslý-

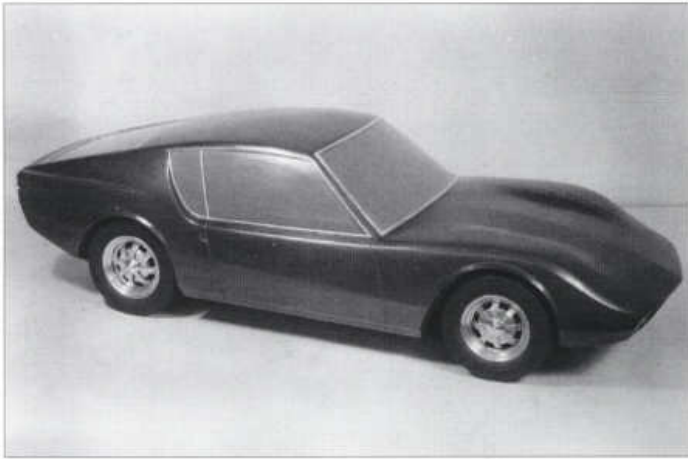
chalo se totiž, že by se kupátko mohlo malosériově vyrábět, snad v počtu až čtyř stovek kusů ročně. V letech nastupující normalizace ovšem podobný projekt uspět nemohl, a tak zůstalo jen u jediného exempláře. Pouze několik nejskaldnějších – a nejzručnějších – fanoušků si podle originálu během následujících let zhotovilo vlastní kopie, víc než půl tuctu jich však nebylo.

Počátky tohoto ojedinelého projektu souvisely se společenským uvolněním a elánem Pražského jara 1968. Skupina odvážlivců z ÚVMV si už nechtěla nechat líbit, že za šestnáct let existence jejich ústav zvládl stovky nejrůznějších úkolů, ale nikdy ještě nepostavil vlastní automobil. Volba byla jasná – dvoumístný sportovní vůz s motorem Škoda. Pracovní skupinu vedl ing. Milan Vacek (1933–1991), zkušený konstruktér, který do ÚVMV přišel v roce 1966 po desetiletém působení v AZNP Vrchlabí. Jeho tým se pustil do nejobtížnějšího úkolu, do konstrukce a stavby karoserie. Design kupé vytvořil stylista Milan Strojček, přičemž postupně vznikla řada tvarových návrhů a maket v měřítku 1:10 a později 1:5. Všechny vycházely ze studie vnitřního prostoru, jejímž základem bylo porovnání hodnot vnitřních rozměrů a poloh při sezení vozů Saab Sonett V4, Glas 1300 GT a Alfa Romeo Junior GT.

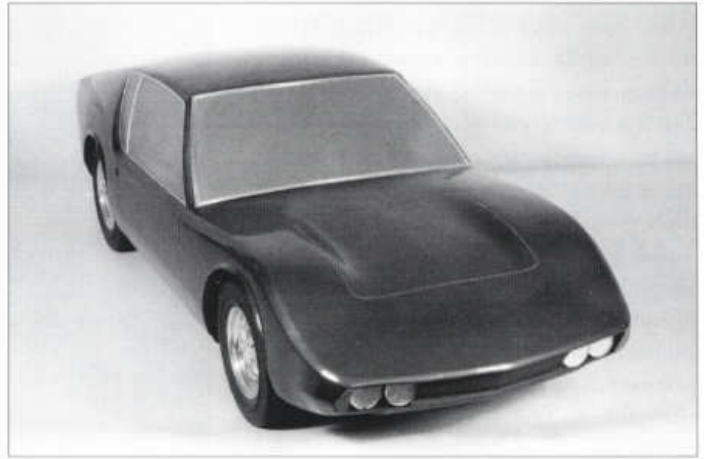
Až do léta 1968 se uvažovalo spíše o kupé s motorem před zadní nápravou a rozvorem 2300 mm, tedy o řešení blízkém francouzskému vozu Matra 530. Při oponentním řízení v září 1968 se však prosadila konstrukčně i technologicky jednodušší varianta s rozvorem zkráceným na 2200 mm a motorem umístěným za zadní nápravou. Rozhodnutí ovlivnily úvahy o možné malosériové výrobě, ale i snadnější přístup k poháněcímu ústrojí než v případě motoru



Zpočátku kupé jezdilo na kolech opatřených ozdobnými poklicemi

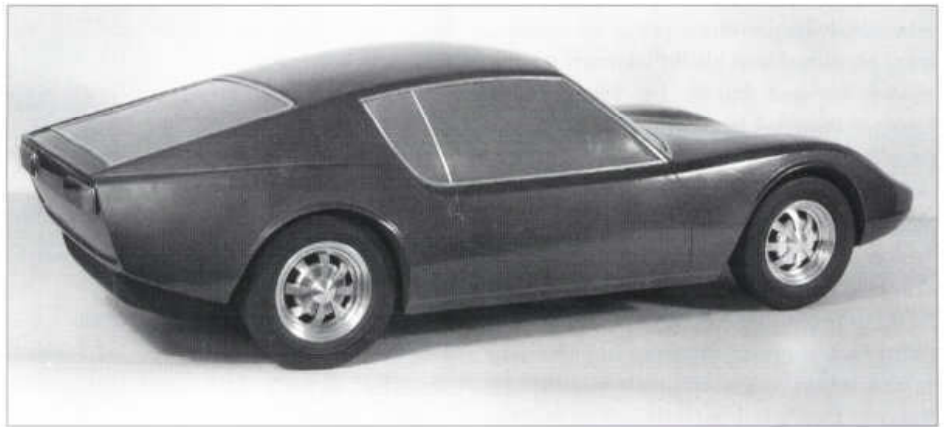


Definitivní model budoucího sportovního vozu z ÚVMV v měřítku 1:5



Tento snímek prozrazuje, že model měl v předí čtyři kruhové světlomety

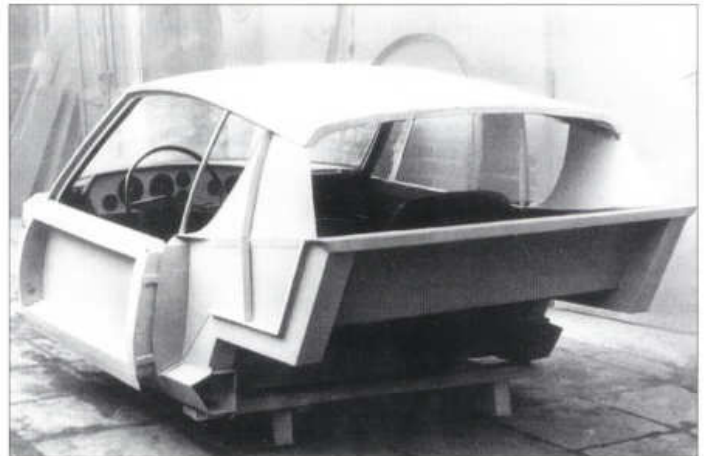
uloženého před nápravou. Během podzimu 1968 také vznikl definitivní model karoserie v měřítku 1:5, jenž se stal hlavní pomůckou při tvorbě výkresů 1:1. Ve stejné době absolvovaly tři laminátové modely testy v aerodynamickém tunelu vojenské akademie VAAZ v Brně. Užitečnou pomůckou byla dřevěná maketa prostoru pro cestující opatřená otvíracími dveřmi a vybavená sportovními sedadly vlastní konstrukce, volantem (byl provizorně převzatým z vozu Trabant 601) a atrapou palubní desky. Na maketě se prakticky ověřovalo rozmístění ovládacích prvků a obyvatelnost kabiny.



Úhledné a dodnes líbivé tvary kupé navrhl designér Milan Strejček



Důležitou pomůckou byla dřevěná maketa prostoru pro cestující



Další pohled na dřevěnou maketu kabiny – tentokrát odzadu



Interiér makety, provizorní volant pocházel z vozu Trabant 601



Takhle se zkušela obyvatelnost kabiny budoucího automobilu

Koncem roku 1968 předali z ÚVMV do letňanské továrny Letov výkresovou dokumentaci nosného skeletu karoserie. Ten byl z ocelového plechu a jeho součástí byl vestavěný bezpečnostní oblouk nesoucí mimo jiné horní kotevní úchyty bezpečnostních pásů. Dva exempláře skeletu Letov dodal v březnu 1969. Mezitím v ÚVMV na přelomu ledna a února 1969 dokončili hlavní model karoserie v měřítku 1:1. Jeho základ tvořila dřevěná kostra, na kterou byly připevněny desky z pěnového skla syceného sirovodíkem. Ty se sice daly snadno opracovat do požadovaného tvaru, vydávaly však během opracování nepříjemný zápach.

Další fází byla výroba negativních forem, jež vznikaly laminováním přímo na modelu, který předtím dostal hladký lakovaný povrch vínově červené barvy. Do vyztužených forem se následně laminovaly 2,5 mm tlusté povrchové díly karoserie, jež se na plechový skelet lepily a nýtovaly. Lepená ohýbaná skla (čelní a zadní) vyrobil podle dodaných šablon Sklo-Union Řetenice, přičemž čelní sklo bylo do karoserie vlepeno pomocí speciálního profilu Bostik Solbit. Pro kvalitní ručně šité čalounění interiéru kupé muselo za zkušenými řemeslníky do vysokomýtské Karosy. Den před Silvestrem 1969 byla karoserie hotová a připravená k montáži podvozkových skupin a poháněcího ústrojí. Ve finále v lednu a v první polovině února



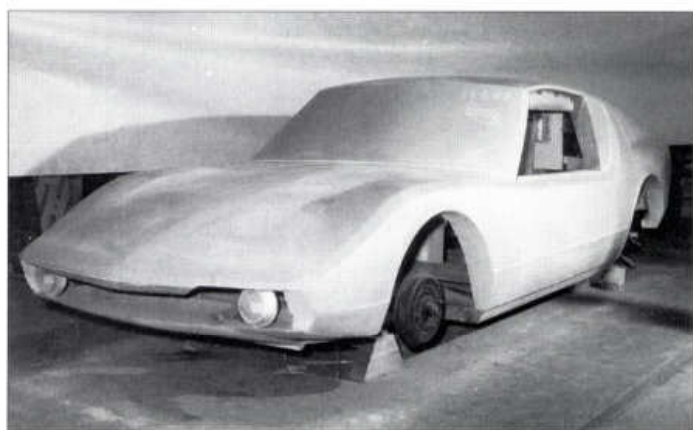
*Vzácný snímek ze stavby hlavního modelu kupé v měřítku 1:1*

1970 na voze najednou pracovaly až tři desítky lidí, takže v montážní dílně nebylo téměř k hnutí.

V polovině února 1970 už bylo kupé kompletně smontováno a následoval zkušební provoz, který umožnil vyléčit některé dětské nemoci – např. problémy s chlazením, mechanismem řazení, a zpočátku také s motorem, u něhož došlo k poškození pístů a jednou i k přetržení

ojnice. Problémy odstranily až dodatečné konstrukční změny. Čtyřválec OHV převzatý ze Škody 110 byl převrtaný na 1140 ccm (měl vrtání 73 mm a zdvih 68 mm) a dostal specifické sací i výfukové potrubí. S dvojitým karburátorem Weber 40 DCOE 2 dával výkon 75 k (55 kW) při 5750 ot/min a největší točivý moment 100 Nm při 5000 ot/min.

Motor v této úpravě měl být jen přechod-



*Hlavní model karoserie kupé na snímku pořízeném 31. ledna 1969*



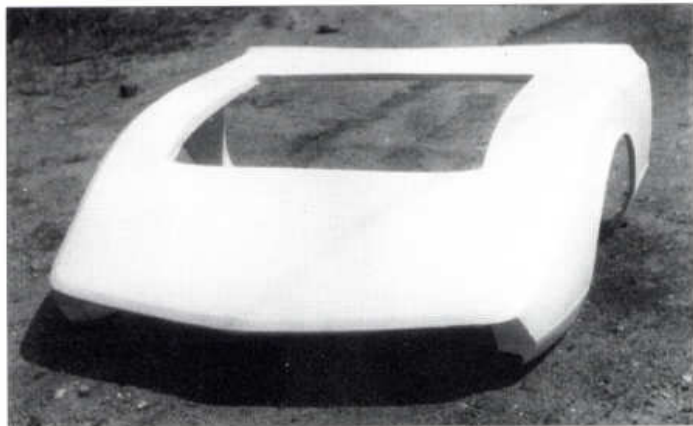
*Model karoserie ještě předtím, než dostal tmavě červený lak*



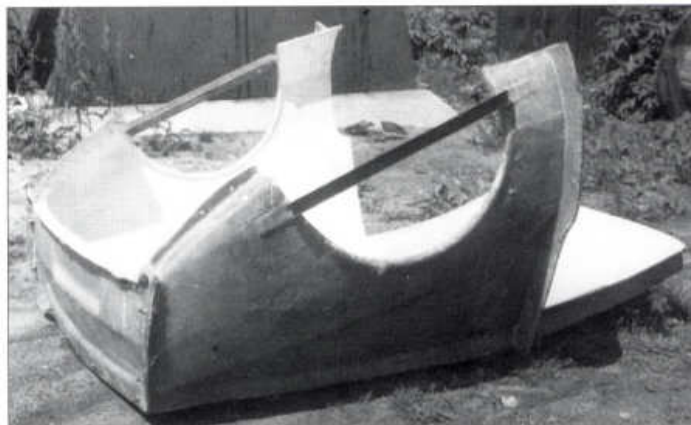
*Záběr ze 17. února 1969: snímání forem na přední blatníky*



*Takhle vznikala forma na výrobu zadní partie karoserie*



Přední část laminátové karoserie kupé, chybí ovšem přední kapota



Forma na výrobu rozměrné zadní části laminátové karoserie

ným řešením, v ÚVMV tehdy souběžně připravovali o poznání výkonnější čtyřválec s rozvodem DOHC, jehož vývoj sice dokončili, včetně zkoušek na brzdě, do kupé jej však už nezamontovali. Jednou z uvažovaných alternativ byla i montáž jedenapůllitrového čtyřválece OHC z tehdy vyvíjeného osobního vozu Škoda 720.

Sportovce z Vysočan měl přední nápravu ze Škody 110, pouze stabilizátor přemístili za nápravu, aby uvolnil místo pro chladič. Vzadu bylo zcela nové zavěšení – trojúhelníková ramena se šikmou osou kývání doplněná vinutými pružinami. Toto řešení vytvořila skupina, kterou řídil ing. Julius Mackerle. Brzdy byly na všech čtyřech kolech kotoučové, upravené z předních brzd Škody 110. Po nevalných zkušenostech s tlumiči PAL a Armstrong je nahradily seríditelné kapalinové tlumiče Koni. Upravené řízení ze „stodesátky“ dostalo nový třídišný bezpečnostní hřídel, který navíc umožňoval serízovat volant v rozmezí 80 mm v podélném a 50 mm ve svislém směru.

Spojka pocházela ze soutěžní verze Škody 110, čtyřstupňová převodovka byla sériová. Rozvodovka zaznamenala několik úprav souvisejících se změnou stálého převodu, ale také s posunutím celého poháněcího ústrojí o 70 mm vpřed. To si vyžádalo



Ocelový skelet zhotovili ve dvou exemplářích v pražském podniku Letov

montáž stejnoběžných kloubů Löbro u výstupů hnacích hřídelů z rozvodovky i u kol. Už během zkušebního provozu byl stálý převod změněn ze standardních 4,444 na 4,100. Kupé jezdilo na čtrnáctipalcových kolech opatřených radiálními pneumatikami Metzeler Monza 155 SR 14 se vzdušnicemi, zpočátku namontovaná plechová kola s ozdobnými poklicemi nahradila pohlednější litá kola Rubery Owen.

Při rozvoru náprav 2200 mm

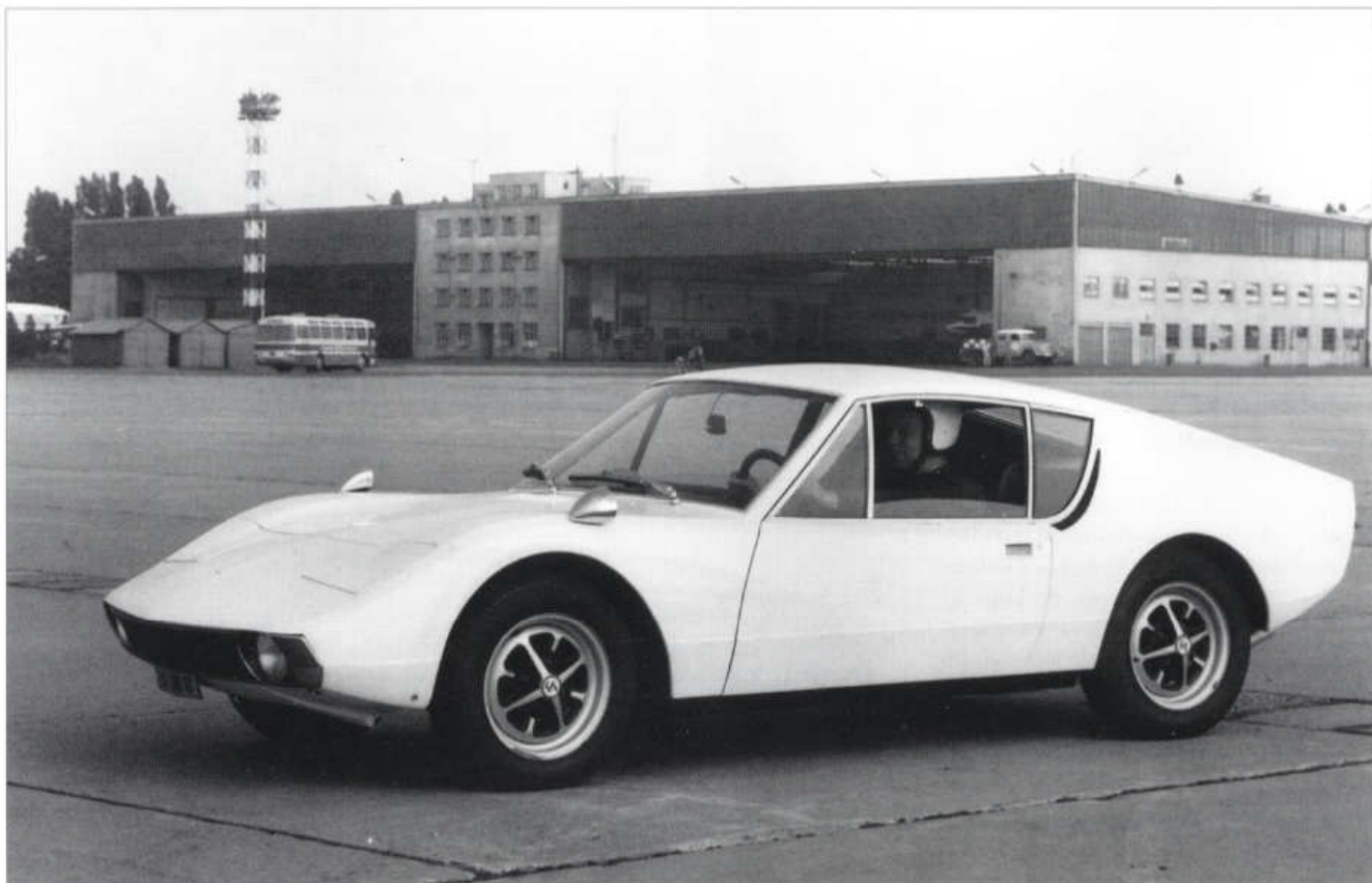
a rozchodu kol 1280 mm vpředu a 1245 mm vzadu bylo kupé dlouhé 3880 mm, široké 1505 mm a vysoké jen 1125 mm, délka předního i zadního převisu karoserie měla stejnou hodnotu 840 mm. Z pohotovostní hmotnosti 843 kg připadalo 369,5 kg na přední a 473,5 kg na zadní nápravu v poměru přibližně 44:56 %. U plně zatíženého vozu (1023 kg, z toho 180 kg užitečné hmotnosti) se poměr zatížení přední a zadní nápravy změnil na 42:58 %.



Skromná, ale sympatická „tvář“ sportovního vozu z ÚVMV



Zadní čelo laminátové karoserie tvořilo společný celek s blatníky



*Kupé ÚVMV 1100 GT v celé kráse na ruzyňském letišti v Praze*



*Před skrývala vyklápěcí světlomety francouzské značky Cibie*



*Pohledné kupé z ÚVMV bylo vysoké jen 1125 mm*



*Palubní desku zdobilo šest kruhových přístrojů a elektrické hodiny*



*Před spolujezdcem nechyběla schránka na menší předměty*