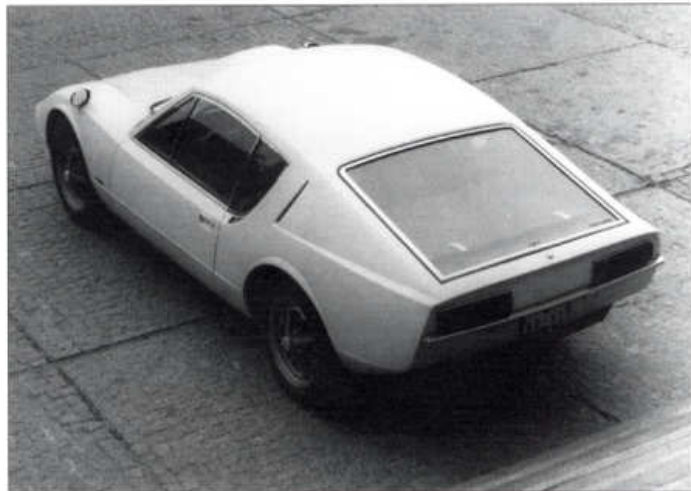




*Nastupování a vystupování vyžadovalo trochu gymnastiky*



*Zajímavý pohled – vyklápěcí zadní okno překrývalo i víko motoru*

Do přední části karoserie konstruktéři umístili chladič s elektrickým větrákem, palivovou nádrž o objemu 46 l, náhradní kolo, zvedák a akumulátor. Plastová palivová nádrž vyplňovala prostor kolem náhradního kola, její tvar vznikl empiricky a tvůrci kupé mezi sebou uzavírali sázky, kdo nejpřesněji odhadne skutečný objem nádrže. Rozdíl se doplácel v lahvičce něčeho dobrého, takže tehdy bylo v ústavu dost veselo.

Po obou stranách mřížky chladiče byly kruhové halogenové mlhovky a na ně navazující kombinace obrysových a směrových světel. Pohled na model kupé v měřítku 1:5 nám prozradí, že se původně počítalo se dvěma dvojicemi kruhových světlometů zabudovaných do masky chladiče, později se však uplatnilo efektnější řešení. Hlavní oválné světlomety francouzské značky Cibie byly totiž vyklápěcí a běžně se skrývaly uvnitř přídě pod obdélníkovými kryty. Do pracovní polohy je vysouvala zkrutná pružina, jejíž západku odjišťoval solenoid ovládaný spínačem světelné houkačky. Zpět řidič světlomety zasouval sešlápnutím pedálu umístěného u levého podběhu.

Přístrojové desce dominovala dvojice



*Pod přední kapotou bylo náhradní kolo obklopené palivovou nádrží*

kruhových přístrojů – vlevo otáčkoměr cejchovaný do 7000 ot/min, vpravo rychloměr se stupnicí do 180 km/h – nalevo od nich byl menší kruhový tlakoměr oleje, napravo pak teploměr chladicí kapaliny, teploměr oleje, ukazatel stavu paliva a elek-



*Čtyřválec 1140 ccm se skrýval v zádi pod čalouněným krytem*

trické hodiny. Všechny palubní přístroje i hodiny pocházely od francouzské firmy Jaeger.

Zavazadlový prostor o objemu 0,27 m<sup>3</sup> byl za sedadly řidiče a spolujezdce a přístup k němu, stejně jako k motoru, umožňovalo



*Jeden z mála dynamických záběrů kupé pořízený na pražském Strahově*



*Ještě jednou do zatáčky, tentokrát o poznání razantnějším stylem*





Milan Strojček (sedící v popředí) při návštěvě v Karosě Vysoké Mýto

nahoru vyklápěcí okno v šikmé zádi. Motorový prostor byl zakrytý čalouněným vikem, zadní čelo karoserie bylo pevné. Kupé mělo bezprůvanové větrání s odsáváním vzduchu šterbinami v zadních sloupcích karoserie a odmlžování zadního okna. Anatomická sedadla řidiče a spolujezdce byla opatřena

výškově nastavitelnými opěrkami hlavy, seřizovací mechanismus značky Keipper umožňoval naklápěním celého sedadla měnit sklon opěradla v rozmezí 30 až 40 ° od svislé osy.

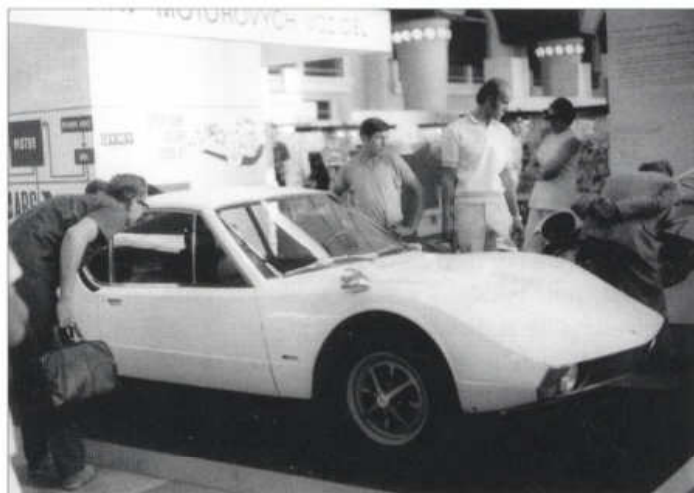
Pocity řidiče sportovního kupé z ÚVMV přiblížil čtenářům časopisu Automobil

v lednovém čísle ročníku 1971 vedoucí celého projektu, ing. Milan Vacek: „Sedíte-li za volantem tohoto vozu poprvé, pak dříve, než si důkladně vyzkoušíte všechny funkce elektrických spínačů a než se uvnitř vozu porozhlédnete, se adaptujete na nezvyklou polohu trupu v anatomických skořepinových sedadlech a můžete spustit motor. Příjemně hluboký zvuk vyladěného motoru a jeho rychlá reakce za plynem je prvním potvrzením, že nejde jen o sportovní převlek sériového vozidla. Při rozjezdu samozřejmě hledáte otáčkoměr a zjišťujete, že motor jeví dychtivou ochotu k přetočení nad povolených 7000 ot/min a žádá si tedy citlivého a pozorného řidiče. Vzdor značnému zvýšení výkonu má motor přijatelně měkký běh i při nižších otáčkách. Ze 2000 ot/min lze již při plynulém přidávání plynu akcelarovat a rovnoměrná jízda v koloně a v uzavřených obcích je při těchto otáčkách možná dokonce i v mírném stoupání. Z 3500 ot/min umožňuje mimořádně rychlé manévry, často tak potřebné pro bezpečné předjíždění.“

Při jízdách zkušebních kupé 1100 GT naměřili nejvyšší rychlost 173 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 13,7 s. Při rychlosti 115 km/h vykazovalo základní spotřebu



Kupé z ÚVMV na výstavě IEMA - Člověk a automobil v červnu 1970



Sportovní vůz tuzemského původu budil živý zájem publika



Kupátko přitahovalo větší pozornost návštěvníků než dobová kráska



Se strohým označením GT: kupé na autosalonu v Ženevě v březnu 1971





*Snímek z natáčení televizní písničky se zpěvačkou Miluškou Voborníkovou*



*A ještě jeden záběr z natáčení – už kvůli těm elegantním botkám*

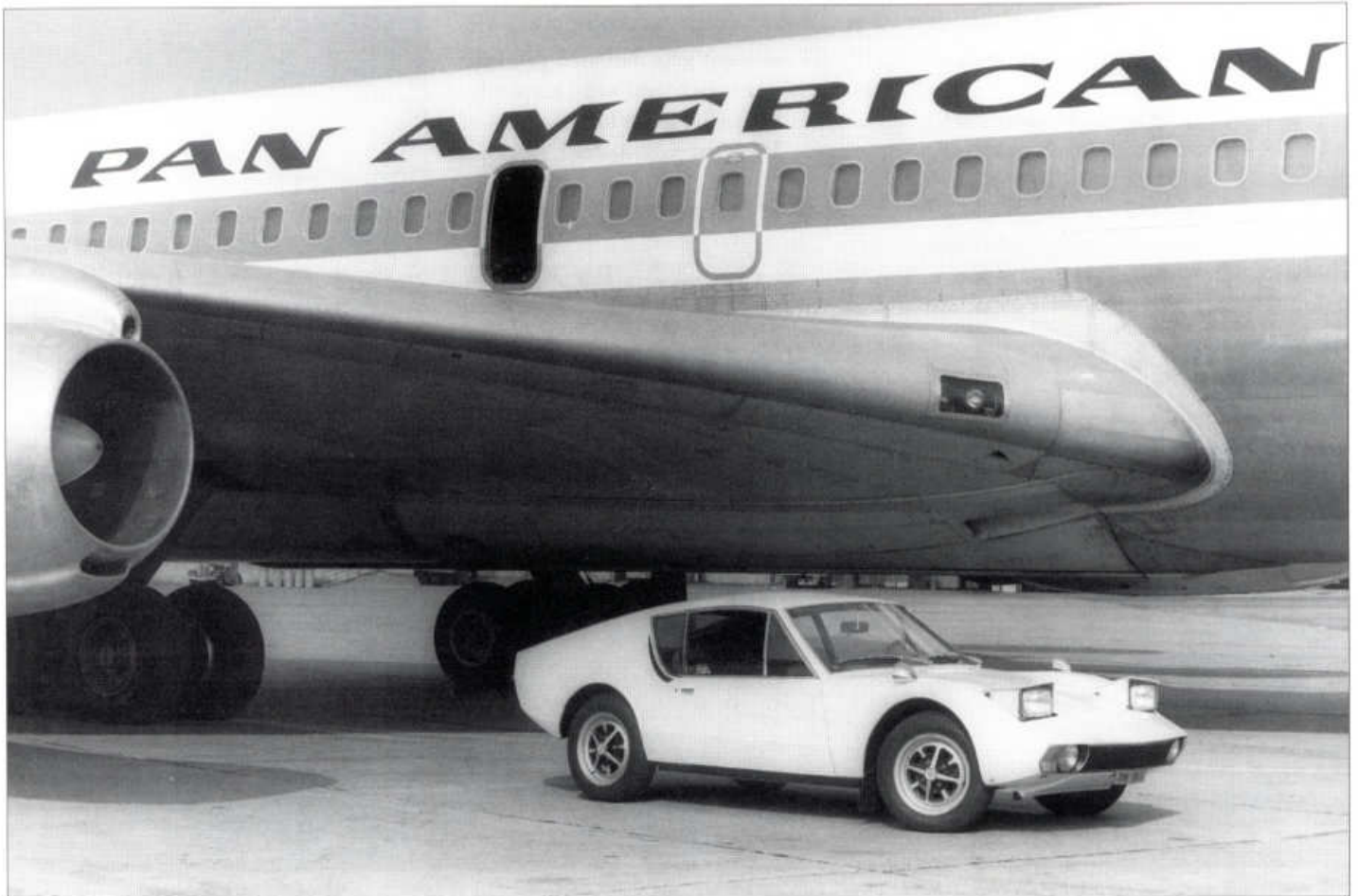
paliva 9,8 l na 100 km. Vůz byl hodnocen jako nadprůměrně směrově stabilní a velice dobře obstál při srovnávacích testech s francouzským automobilem Matra 530 – ten měl ovšem motor V4 před zadní nápravou. Podle odborníků kupé potřebovalo ještě asi rok dalšího vývoje (a druhý zdokonalený prototyp) k tomu, aby bylo zralé k malosériové výrobě, o kterou projevil seriózní zájem Autodružstvo Praha.

Ředitel ÚVMV ing. Vladimír Keppert se snažil obhájit pokračování tohoto výjimečného projektu na tehdejších generál-

ním říditelství Československých automobilových závodů (ČAZ), ale marně. Podle zprávy vypracované v listopadu 1970 byla na projekt sportovního vozu 1100 GT vynaložena částka 3,23 milionu korun, z čehož 2,93 milionu připadly na vlastní vývoj a stavbu kupé. K vysněné malosériové produkci však nevedla ani zpočátku nadějná jednání s představiteli Českého svazu výrobních družstev, pro něž odborníci z ÚVMV a z Letovu rozpracovali technologické postupy pro výrobu až 400 vozů ročně. Připomeňme, že podvozková plošina

kupé s příčným nosníkem nad pedálovou podlahou byla postavena tak, aby se případně mohla stát i základem otevřeného sportovního spideru.

Na podzim 1970 vůz obdivovali návštěvníci specializované plzeňské výstavy Plastex, v březnu 1971 kupé ÚVMV 1100 GT absolvovalo úspěšnou prezentaci na autosalonu v Ženevě – na stánku Škoda a se strohým označením GT. V srpnu 1971 se znovu objevilo před pražským publikem při třetím ročníku výstavy Autoprogress, brzy po ní však skončilo v garáži výzkumného ústavu.



*Jeden ze série snímků, které tehdy cenzura nedovolila zveřejnit v tisku*



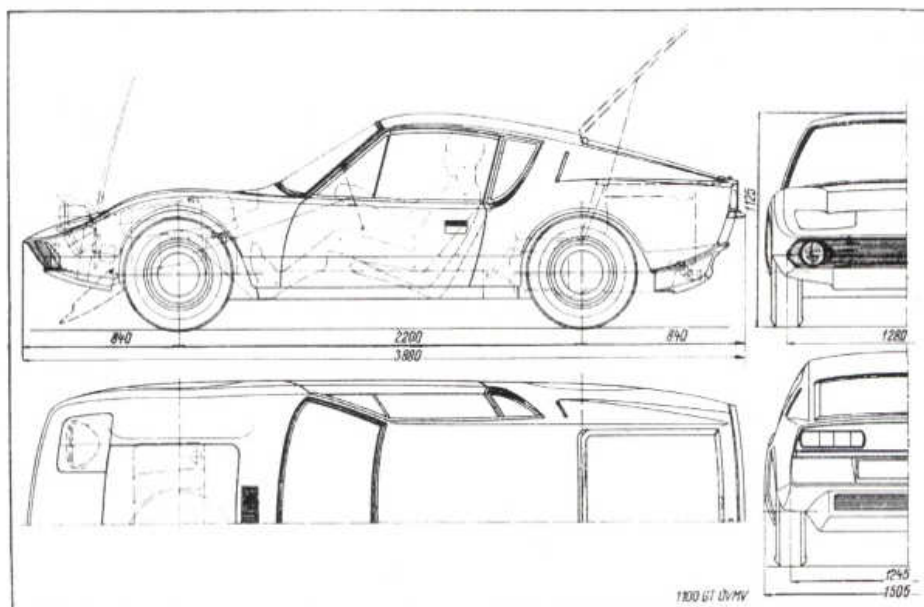


Kupé z ÚVMV na titulní stránce měsíčníku Automobil z června 1970

Podle normalizačních pravidel té doby neslo cejch vzpomínky na „krizové období“ let 1968 a 1969, navíc provokovalo svým až buržoazně půvabným zevnějškem.

V tuzemských podmínkách „reálného socialismu“ pro něco podobného nebylo místo a měsíčník Automobil v srpnu 1971 marně poukazoval na příklad sportovního kupé Melkus RS 1000 s dvoudobým triválcem Wartburg před zadní nápravou, které v malých počtech – ale přece – vyráběl Heinz Melkus se svými přáteli ve východoněmeckých Drážďanech.

„Nelze pochybovat o tom, že kupé 1100 GT z ÚVMV by bylo prvotřídním reprezentantem našeho automobilového průmyslu a že by mu vrátilo zpět mnoho z jeho reputace. Přípravná jednání však zatím nejsou jednoduchá a jejich úspěšnost není zdaleka zaručena. Nezbyvá tedy než vyslovit přání, aby

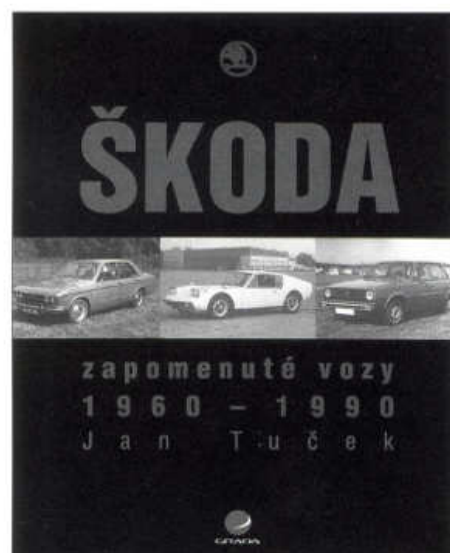


Rozměrový náčrtek kupé ÚVMV 1100 GT

všichni, kdo budou rozhodovat o ekonomických a organizačních podmínkách eventuální malosériové výroby, jednali rychle a velkoryse. Že je takový projekt možný i v socialistickém systému, to ostatně potvrzuje výroba sportovního vozu Wartburg-Melkus RS 1000 v NDR,“ zdůrazňovala redakční poznámka Automobilu. Nadřízené orgány jednaly vcelku rychle – nikoliv ovšem velkoryse – a nad projektem sportovního vozu udělaly kříž.

Po sedmi letech čekání mohl kupé ÚVMV 1100 GT odkoupit jeho designér, pak bylo krátce majetkem motocyklového závodníka Františka Štátného a zažilo řadu dalších peripetií. Unikátní vůz dodnes existuje, není však v nejlepším stavu. Doufejme, že se dočká citlivé renovace a objeví se znovu na veřejnosti.

Text: Jan Tuček  
Foto: archiv autora



Grada vydala autorovi tohoto článku letos koncem září knihu o zapomenutých vozech Škoda. Na 176 stranách se zde dozvíte plno dalších informací



Tři příbuzné vozy na snímku z podzimu 1971: vlevo kupé z ÚVMV, uprostřed Škoda 110 R a vpravo Škoda 724 Super Sport s motorem před zadní nápravou