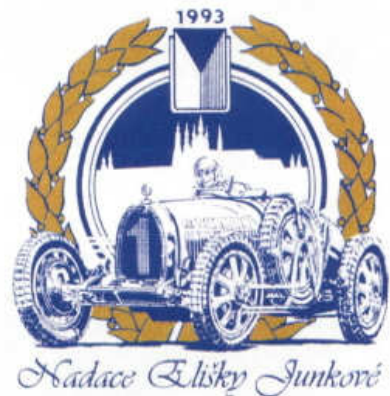




ŠKODA 781 (2)



▲ Prototyp Š 781 z podzimu 1982 se zúženou karoserií a menšími nárazníky

Na tomto snímku je patrná zvýšená zadní hrana střechy vozu Š 781 P1 ►

▼ Také užší a odlehčenou karoserií prototypů Š 781 navrhl Jaroslav Kindl



Bylo jich třináct



JAN TUČEK

Od podzimu 1982 do léta 1984 vzniklo celkem třináct prototypů řady Š 781 s karoseriemi vytvořenými v AZNP. Pod nenápadným kabátem těchto vozů se postupem času mnohé změnilo.

Na jaře a v létě 1982 prošel projekt Š 781 řadou změn, především dostal nově upravenou zúženou karoserií, jejímž autorem byl opět Jaroslav Kindl. Změny diktovala snaha o snížení hmotnosti vozu na 780 kg, přesně podle zadání. A tak byla šířka karoserie z dřívějších 1,63 m zmenšena na 1,57 m, jen v oblasti lemů blatníků měla hodnotu 1,60 m. Délka 3,75 m i výška 1,39 m zůstaly, vůz dostal o poznání menší nárazníky a zaznamenal i řadu dalších dílčích úprav. To vše způsobilo, že první prototyp Š 781 P 1, který měl být podle původního harmonogramu dokončen v červnu 1982, vyjel až o čtvrt roku později, počátkem října 1982. Brzy po něm byly v listopadu a prosinci téhož roku smontovány prototypy Š 781 P 2 a P 3, čtvrtý prototyp následoval v lednu 1983. Podle dobové zprávy byla karoserie vozu P 2 zhotovena v pobočném závodě ve Vrchlabí, tři ostatní vznikly v Mladé Boleslavi. Všechny čtyři prototypy měly zpočátku podvozek prakticky shodný s funkčními vzorky, o nichž jsme psali minule, náhradní kolo však už nebylo vpředu u motoru, ale vzadu v prohlubni podlahy zavazadlového prostoru. Jedním z důsledků snah o snížení hmotnosti byla absence

Výkres prototypu Š 781 s pětidveřovou karoserií hatchback z dubna 1982





Příd' jednoho z opakovaných prototypů Š 781 z roku 1983 ve stylu AZNP



Od jara 1984 měly opakované prototypy nový čtyřválec OHV 1,3l

plynových vzpěr zadního vyklápěcího víka karoserie, funkční vzorky tyto vzpěry měly. Během zkušebního provozu byla u všech čtyř prototypů této skupiny vyměněna zadní náprava, nová měla přičku průřezu T, zatímco původní měla tvar U a u vozu Š 781 P 3 praskla po ujetí pouhých 5720 km. Odlehčením karoserie se podařilo snížit pohotovostní hmotnost prototypů až ke hranici 770 kg, užitečná hmotnost byla zvýšena z původních 400 na 425 kg. Vozy P 1 a P 3 měly pod kapotou čtyřválec OHV 1046 cm³/42 k (31 kW), prototypy P 2 a P 4 poháněl větší motor OHV 1174 cm³/46 k (34 kW). Pětistupňová převodovka měla lehce upravené převody, opět ale působila problémy svou hlučností, obtížným řazením a vypadáváním zařazených stupňů. Z této čtveřice prototypů najezdil nejvíce oranžový P 2, který od listopadu 1982 do června 1983 absolvoval 78 tisíc kilometrů. Opakované problémy se závěsy předních kol si vynutily dodatečné vyztužení karoserie v místech uchycení spodních příčných ramen, opravami však prošla i podlaha a zavěšení poháněcího ústrojí. Kariéra bílého prototypu P 1 skončila 1. března 1983 nárazem do zdi při bariérové zkoušce, běžový P 3 a zelený P 4 absolvovaly do června 1983 jen 9, resp. 6,5 tisíce kilometrů. Mezitím došlo na jaře 1983 k zásadním změnám. Do čela nově vytvořeného Výzkumně vývojového ústavu AZNP byl povolán Ing. Petr Hrdlička, dřívější pracovník pražského ÚVMV. V souladu s usnesením předsednictva vlády č. 228 z 9. prosince 1982 dostal za úkol dokončit vývoj nového automobilu Š 781 do poloviny roku 1985 a připravit náběh jeho sériové výroby v roce 1987. Byly to termíny vskutku šibeniční



▲ Čtveřice bočních dveří a výklopné víko v zádí se u Š 781 staly samozřejmostí

Interiér opakovaného prototypu Š 781 z roku 1983 s novou palubní deskou

Hatchback Š 781 ve stylu AZNP měl decentní, ale až příliš nenápadné tvary ▶



a jak se později ukázalo, zejména pokud šlo o sériovou výrobu, v podmínkách tehdejšího reálného socialismu nespílitelné. Tím spíš je ale nutné s odstupem času říci, že Ing. Hrdlička se svým týmem dokázal téměř nemožné a zajistil mladoboleslavské automobilce budoucnost. Ke spolupráci s italskou firmou Bertone na vývoji nové karoserie budoucího vozu se podrobněji vrátíme v příštím čísle, pro tentokrát si všimneme změn, jež se děly pod kabátem. Bylo jich mnoho a týkaly se všech mechanických skupin. Zodpovědnost za ně převzal Ing. Jan Nepomucký, který přišel do AZNP spolu s Ing. Hrdličkou z pražského ÚVMV. Ukázalo se, že výrazné změny vyžaduje prakticky celý automobil, od zadní nápravy přes poháněcí ústrojí a jeho uložení až po zavěšení předních kol. Na všechno nemohl nový tým stačit vlastními silami, a tak bylo třeba najít zkušeného a efektivně pracujícího konzultanta s potřebným zázěmím. Stala se jím německá firma Porsche a její výzkumné a vývojové pracoviště ve Weissachu. Počínaje květnem 1983 se rozběhla stavba tzv. opakovaných prototypů, na nichž se postupně uskutečňovaly konstrukční změny. Do konce roku 1983 vznikly celkem čtyři exempláře s označením OP 1 až OP 4, z nichž největší útrapy prožil v srpnu zhotovený okrově zlatý vůz OP 3, který absolvoval zrychlenou zkoušku životnosti na polygonu n.p. Tatra v Kopřivnici. OP 3 také jako první z jezdících prototypů dostal počátkem roku 1984 nový motor OHV 1289 cm³/62 k (46 kW) s osmikanálovou hliníkovou hlavou válců, s nímž se podrobil zkouškám chlazení. Na jaře 1984 následovaly další čtyři opakované prototypy Š 781. Žlutý vůz OP 5 dokončený v květnu byl 12. června odeslán k firmě Porsche, počátkem srpna tam pak putoval i červený OP 8. Po řadě testů byly oba ve Weiss-

chu upraveny podle doporučení německých odborníků, kteří se zaměřili především na potlačení vibrací a hluku a vyladění jízdních vlastností. Úpravy prováděli přímo na místě pracovníci mladoboleslavského vývoje. Zdokonalené vozy musely být připraveny do poloviny října 1984, kdy se na polygonu ve Weissachu uskutečnily za účasti představitelů AZNP srovnávací jízdy obou exemplářů Š 781 a automobilů VW Golf a Seat Ibiza. Srovnání dopadlo pro Š 781 příznivě. Mezitím probíhaly intenzivní zkoušky zeleného vozu OP 6 smontovaného v dubnu 1984 a vybaveného novou pětistupňovou převodovkou. Na zkušební dráze v Kopřivnici najezdil 20 tisíc kilometrů s koeficientem obtížnosti 4, což odpovídalo 80 tisícům km v běžném provozu, k nimž přidal ještě 61 tisíc km jízdy po silnicích. Unikátem v této skupině vozů byl topasově žlutý OP 7 postavený ve Vrchlabí, jež jako jediný neměl pětidveřovou karosérii hatchback, ale 4,17 m dlouhou čtyřdveřovou karosérii sedan s prodlouženou stupňovitou zádí. V polovině července jej předal do zkušebny ČAZ a do konce roku 1984 absolvoval přes 35 tisíc testovacích kilometrů. Devátý a poslední opakovaný prototyp Š 781 s karosérií podle Kindlova návrhu smontovali ve vývojových dílnách v srpnu 1984. Žlutý hatchback OP 9 vznikl vlastně navíc, z iniciativy pracovníků vývoje, a měl již nové třibodové zavěšení poháněcího ústrojí podle doporučení firmy Porsche. Samostatnou zmínku si zaslouží i vůz Mazda 323, do něhož pracovník vývoje Stanislav Cinkl zamontoval hnací agregát a kompletní brzdovou soustavu Š 781. V rakouských Alpách, především v okolí Grossglockneru, pak tento navenek nenápadný vůz podrobili zkouškám brzd v extrémních podmínkách, později na něm u firmy Pierburg testovali karburátory, připravované pro Š 781. ■