



Škoda Winnetou,
švýcarský pokus
o sportovní vůz z roku 1967

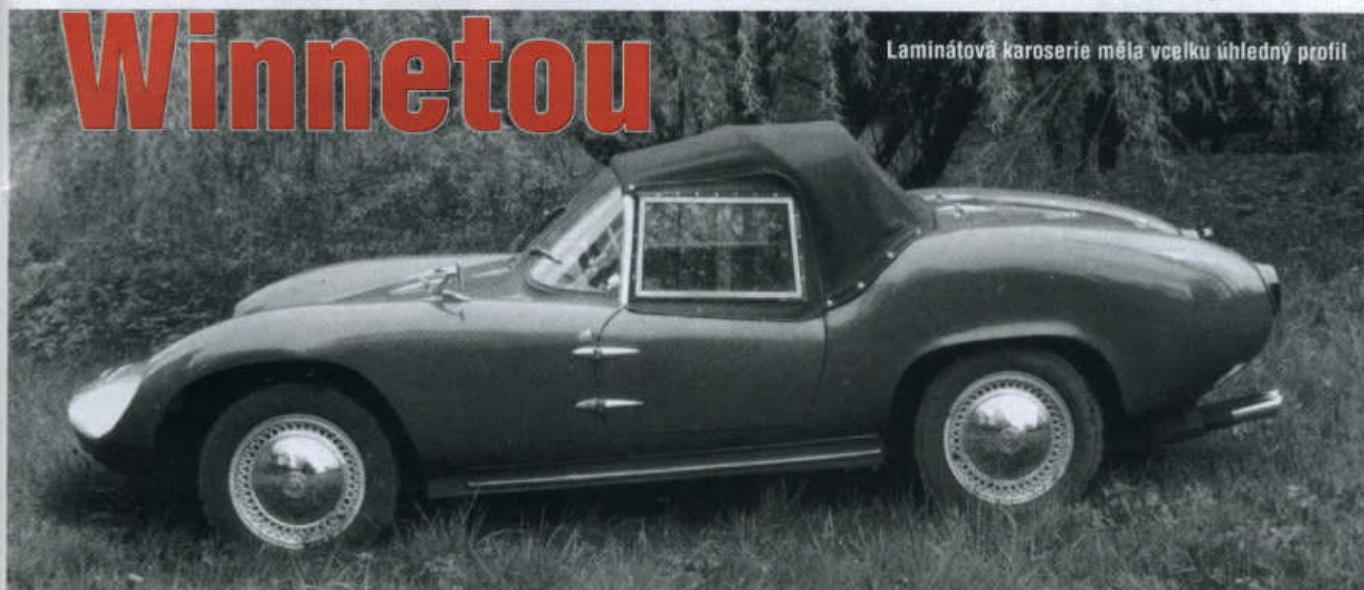
ŠKODA 1967



Nadace Elišky Junkové

Winnetou

Laminátová karoserie měla vcelku úhledný profil



JAN TUČEK

Počátkem března 1967 čekalo návštěvníky stánku Škoda na autosalonu v Ženevě velké překvapení – červený roadster Winnetou s laminátovou karoserií a motorem Š1000 MBX.

V jediném exempláři postavený sportovní vůz vzbudil tehdy nemalou pozornost, ale už o dva měsíce později bylo zřejmé, že se k uvažované malosériové výrobě nehodí. Při zkouškách v mladoboleslavské automobilce propadl hned z několika předmetů a vysloužil si ne právě lichotivé vysvědčení. Přesto má exotický



Záď vozu s uzamykatelným víkem motoru

V roce 1967 už takhle tvarovaná před roadsteru nebyla zrovna módní

Winnetou v historii značky Škoda své místo, byť poněkud okrajové. Vůz s indiánským jménem vznikl z iniciativy tehdejšího švýcarského dovozce automobilů Škoda, firmy A. P. Glättli z Dietlikonu u Curychu. Jeho základem se stal upravený podvozek Š1000 MB s rozvorem zkráceným o 305 mm na 2095 mm, rozchodem kol 1300 mm vpředu a 1270 mm vzadu a lehce upravenou geometrií obou náprav; u přední nápravy byl zmenšen záklon, vzadu byla zkrácena ramena. Původní litrový čtyřválec s jedním karburátorem byl nahrazen dvoukarburátorovou verzí MBX o výkonu 46 k DIN (38 kW), chladič zůstal stejně

Vlevo sportovní volant, na středním tunelu velmi krátká řadicí páka



jako u sériového vozu vzadu u motoru. Převodovka byla sériová čtyřstupňová, zachovány zůstaly bubnové brzdy stejně jako řízení se šroubem a maticí s 2,5 otáčkami volantu mezi krajními polohami. Zcela novou osobnost vozu propůjčovala otevřená dvoumístná karoserie z laminátu s výrazně zaoblenými blatníky, panoramatickým čelním sklem a dveřmi širokými 665 mm a vysokými jen 350 mm. Poněkud rušivě působily zvenku umístěné závěsy dveří i obou kapot, ze zadních blatníků vyčnívaly sdružené svítilny převzaté z *Brouka* VW. Na první pohled bylo zřejmé, že tvary karoserie neodpovídaly módě druhé poloviny šedesátých let, >>>



Klenuté čelní sklo bylo jedním z výrazných prvků vozu Winnetou

vešla nanejvyš aktovka nebo brašna s nářadím. K uložení menších zavazadel měla sloužit koberec pokrytá plošina v motorovém prostoru, těsně za zadní stěnou kabiny, přepravované předměty tam však nebyly nijak chráněny před nečistotami ani před teplem od motoru. Zajímavostí bylo, že vůz neměl uzamykatelné dveře, ale jen víko motorového prostoru.

Ve druhé polovině dubna a počátkem května 1967 prošel Winnetou zkouškami ve vývojovém oddělení AZNP, během nichž najel pouhou tisícovku kilometrů. Z jeho pohotovostní hmotnosti 661 kg připadalo 39 % na přední a 61 % na zadní nápravu, při plném využití užitečné hmotnosti 170 kg (dvě osoby a 20 kg zavazadel) se tento poměr změnil jen málo na 38:62 %. Při jízdách zkoušek dosáhl roadster nejvyšší rychlosti 126 km/h, motor se totiž nedařilo vytáčet nad 5000



Před motorem byla umístěna plošina na přepravu zavazadel (vlevo)

vznikly totiž už v roce 1959. Tehdy začal laminátovou karoserií těchto linií v Los Angeles vyrábět Bill Devin, jeden z kalifornských průkopníků stavebnicových sportovních aut. Roadster Devin D měl zkrácený podvozek z Volkswagenu, existovala však i ostřejší verze poháněná vzduchem chlazeným plochým šesti- válcem z Chevroletu Corvaire. V Evropě Devinovu karoserii použil německý podnikatel Ulrich Otten a v roce 1963 začal v Brémách stavět automobily s označením MCA Jetstar, opět na podvozku VW se zkráceným rozvorem. Karoserie vozu Škoda Winnetou pochází také z Německa, nikoliv ale z Brém, nýbrž z Cách, kde ji zhotovila firma Hubert Souren KG. Mimo- chodem, vlastní hmotnost laminátové karoserie nepřevyšovala 85 kg. Konečná montáž vozu probíhala údajně v Cury- chu, v dílně místního zástupce Škody.

Roadster Winnetou byl dlouhý 3815 mm, široký 1595 mm a s nataženou plátěnou střechou vysoký 1300 mm, prostor pro řidiče a spolujezdce měl uvnitř šířku 1300 mm a výšku od sedáku po plátěnou střechu 930 mm. Vůz dostal sportovní volant s dřevěným věncem, palubní desku potaženou imitací dřeva zdobily tři kruhové přístroje, uprostřed větší rychloměr se stupnicí optimisticky cejchovanou až do 180 km/h, nalevo od něj ukazatel stavu paliva, napravo teploměr chladiče kapaliny. Skořepinová anatomicky tvarovaná sedadla byla pevně přišroubována k podlaze a nedala se po-



Anatomická sedadla poskytovala jen spartánskou míru pohodlí

souvat ani jinak seřizovat, podélná vzdálenost mezi volantem a opěradlem řidičova sedadla měřila jen 545 mm. Vůz neměl dostatečný zavazadlový prostor; přídí vyplňovalo náhradní kolo, akumulátor a za nápravou umístěná palivová nádrž 28,5 l, jejíž nalévací hrdlo bylo pod kapotou, blízko před čelním sklem. Nad náhradní kolo se



Pod přední kapotu se vešlo náhradní kolo, akumulátor a palivová nádrž

min', zatímco k dosažení v Ženevě avizované maximální rychlosti 160 km/h by musel točit kolem 6400 min⁻¹! Slavně to nebylo ani s akcelerací; z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za 17 s, na sto však až za dlouhých 30,2 s. Při průměrné rychlosti 60 km/h spotřeboval 7,2 l benzínu na 100 km, při 70 km/h pak 8,5 l.

Během zkoušek se několikrát uvolnil tlumič výfuku, špatně připevněný chladič si vynutil montáž dodatečně vzpěry, zlobilo i zavírání dveří a prasklo lanko ovládání plynu. Největší problémy byly s jízdními vlastnostmi, vůz s tvrdým pérováním a krátkým rozvorem nebyl dostatečně stabilní a odlehčená přední náprava měla neblahý vliv na přesnost řízení. Zkušební řidiči si také stěžovali na absenci odhlučnění a na netěsnosti karoserie. Závěr zprávy ze 7. května 1967 můžeme citovat doslovně: *Po shrnutí všech posudků a měření jeví se vozidlo Škoda Winnetou jako značně konstrukčně nedořešené, v určitých detailech pouze provizorně smontované. Vozidlo vyráběné v takovémto stavu pod značkou Škoda by pravděpodobně nepřispělo k dobrému jménu značky, i když je nutno ohodnotit snahu zástupce o rozšíření sortimentu výroby o sportovní vůz, který by nesl jméno Škoda. Při případné výrobě by bylo nutné provést poměrně značné rekonstrukce, a to nejen detailní, ale i celkové.*

K tomu ovšem nikdy nedošlo a Winnetou tiše zmizel ze scény. Kdepak asi skončil? ■