



ŠKODA 1000 MB (3)



Nadace Elišky Junkové

Jeden ze tří prototypů Š 990 dokončených na jaře 1959.



Se zkratkou NOV

JAN TUČEK

Na jaře 1959 dospěl vývoj budoucího automobilu Škoda s motorem v zádi do nové fáze. Na silnici vyjela trojice prototypů Š 990 s nově tvarovanou karosérií čtyřmetrové délky a dřívější přívlastky lidový nebo malý nahradilo kódové označení NOV, tedy nový osobní vůz.

Tři nové prototypy Š 990 dokončené v březnu a dubnu 1959 bezprostředně navazovaly na dřívější vůz Š 988, na první pohled se však lišily libivější karosérií, jejíž tvary navrhl designér Jan Začek. Nová karoserie měla výrazně klenuté čelní sklo zabíhající do stran a omezující délku horní části předních dveří, také zadní okno karoserie bylo panoramatické. Charakteristickým prvkem tří prvních prototypů Š 990 byly protiběžné stírače čelního skla. Přední kapota se klenula od čelního skla až po snížený přední nárazník, takže otvírala přístup k zavazadlovému prostoru v přídí, k pod ním vodorovně uloženému náhradnímu kolu i k nalévacímu hrdlu nádrže, umístěnému vpravo vedle rezervy. Do nádrže se vešlo 36 l paliva. Podle dobových dokumentů byl prototyp Š 990 ročníku 1959 dlouhý 4115 mm, široký 1620 mm a v nezátíženém stavu vysoký 1400 mm, z pohotovostní hmotnosti 748 kg připadalo 320 kg na přední a 428 kg na zadní kola v poměru přibližně 43:57 %. Přední dveře byly dlouhé 865 mm a zadní 795 mm, vnitřní výška nad sedadly 910 mm vpředu a 880 mm vzadu. Délka prostoru pro nohy cestujících vzadu se podle nastavení předních sedadel pohybovala od 200 do 300 mm, za zadními opěradly byl opět prostor pro menší zavazadla. Užitečná hmotnost 360 kg byla rozpočítána na čtyři cestující po 75 kg, 40 kg zavazadel v přídí a 20 kg za zadními sedadly. Vzadu uložený kapalinou chlazený čtyřválec 988 cm³ dával výkon 42 k (31 kW) a spolu se čtyřstupňovou převodovkou umožňoval prototypu Š 990 z roku 1959 dosahovat rychlosti kolem 115 km/h. Při průměrné rychlosti 60 km/h vůz obsazený dvěma osobami spotřeboval 5,7 l benzínu na 100 km, při průměru 70 km/h pak 6,3 l, u plně zatíženého automobilu tyto hodnoty vzrostly na 5,95 a 6,5 l. Tři první prototypy Š 990, dokončené v březnu 1959, měly rozdílné osudy; první určený pro intenzivní zajištění měl počátkem prosince 1959 najeto 65 200 km, zatímco druhý při funkčních a jízdních zkouškách absolvoval jen 3308 km a třetí 12 445 km. V lednu 1960 byl na základě požadavků podniku zahraničního obchodu změněn plán vývoje dalších karosářských verzí nového vozu. Původně měl být vyvinut čtyřsedadlový kabriolet, kupé a sedan se shmovací plátěnou střechou označovaný jako Airable. Ten v plánu zůstal, nově se však objevil 2+2místný roadster s plátěnou, ale také s pevnou odnímatelnou střechou hardtop a dvudveřový model bez středních sloupků, označovaný jako Tudor. Během roku 1960 tak vedle několika sedanů Š 990, včetně jednoho v úpravě Airable a s pravostranným řízením, vznikl dvoudveřový Tudor (jeho karosérii stavěli v Kvasinách) a prototyp roadsteru, jenž měl typové označení Š 991. Právě tento sportovně střížený



Prototyp sedanu s pravostranným řízením a plátěnou střechou (1960).

Š 990 NOV z roku 1961 s nápisem Favorit na předním blatníku.



První prototyp roadsteru Š 991 s odnímatelnou střechou (1961).

Otevřený vůz Š 991 s výkonnějším dvoukarburátorovým motorem.





Prototyp dvoudveřového vozu Š 990 Tudor bez středních sloupků.

Roadster Š 990 s volantem vpravo a střechou hardtop z roku 1962.



Lomené přední i zadní nárazníky byly typickým prvkem prototypů NOV.



Neúspěšný prototyp kombi Š 990 s ležatým motorem z roku 1963.

vůz a Tudor dostaly koncem roku 1960 výkonnější dvoukarburátorovou verzi litrového motoru, jež dávala až 48 k SAE (35 kW) a udělovala jim největší rychlost téměř 130 km/h.

V prvním pololetí 1961 se naplno rozjela akce 50 NOV, tedy výroba ověřovací série padesáti vozů Š 990. Vyznačovaly se lomenými předními i zadními nárazníky, nalévacím hrdlem nádrže umístěným pod obdélníkovým krytem těsně před pravými předními dveřmi a část z nich také označením Favorit. Mezi padesáti automobily, z nichž poslední byly smontovány v říjnu 1961, měly drtivou převahu čtyřdveřové sedany. Bylo jich celkem 48, včetně jednoho s pravostranným řízením, jednoho v úpravě Airable s plátěnou střechou, dalšího v provedení TS (Touring Sport) s dvoukarburátorovým motorem a jednoho v levnější výbavě Standard. Pořadové číslo 49 nesl další vůz v provedení Tudor, poslední padesátou pozici měl nový roadster s pravostranným řízením, přičemž oba vozy zůstaly na zajištění v pobočném závodě v Kvasínách.

Podle zprávy z konce června 1962 najelo pět desítek vozů Š 990 NOV (i roadster tentokrát figuroval pod tímto označením) k tomuto datu celkem 1 598 840 km. Jezdili s nimi nejen zkušební jezdci a další pracovníci mateřské automobilky, ale také desítky jiných lidí, počínaje pražským Ústavem pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV) přes budoucí dodavatele součástek, příslušenství a pneumatik, až po pracovníky Mototechny, Motokovu a ministerstva obrany a vnitra. Všichni uživatelé byli povinni pravidelně hlásit ujeté kilometry, spotřebu paliva a závady, jichž nebylo právě málo. Prakticky u všech vozů se projevovaly netěsnosti tlakově litých hliníkových bloků motoru, u 43 vozů došlo k propálení těsnění pod hlavou válců, u všech padesáti automobilů musely být vyměněny páky řízení po tom, co sedmkrát došlo k jejich prasknutí. Navzdory mnoha výtkám však závěrečné hodnocení akce 50 NOV vyznělo příznivě – po vyléčení dětských nemocí se vůz Š 990 v provedení sedan zdál být zralý k sériové výrobě. U roadsteru se opakovaně projevila nedostatečná tuhost otevřené karoserie, jejíž vývoj byl nakonec zastaven, úpravy směřující ke zvýšení tuhosti si vyžádalo i provedení Tudor, jež se nadále připravovalo do výroby.

Mezitím bylo definitivně odzvoněno uvažovanému jménu Favorit a od jara 1962 se některé z vozů řady NOV objevovaly s nově upravenou přední se světlomety lehce zapuštěnými do předních blatníků a rovnými nárazníky. V této podobě jezdil i v pořadí druhý prototyp roadsteru s volantem vpravo. Na titulní straně zprávy z konce června 1962 je snímek sedanu, jenž se jen v detailech liší od budoucí sériové podoby, v níž se *emběčko* představilo veřejnosti na jaře 1964. Souběžně s přípravou výroby, pro niž se v Mladé Boleslavi stavěla nová automobilka, pokračovaly nejrůznější zkoušky. K nejnáročnějším patřila výprava tří



Téměř definitivní podoba: sedan Š 990 na snímku z jara 1962.

vozů NOV do asijské části tehdejšího Sovětského svazu, přesněji do Gruzie, Arménie a Azerbajdžanu, kde v létě 1962 absolvovaly několik tisíc kilometrů při zkouškách brzdové, palivové a chladicí soustavy v extrémních klimatických podmínkách. Testy dalších vozů probíhaly v mrazivém počasí nedaleko Moskvy, ale také na dálnici v tehdejší NDR.

Poměrně krátkou a neúspěšnou kariéru prožila v pořadí pátá verze vozu Š 990 NOV, pětidveřové kombi s ležatým motorem v zádi, pod prostorem pro zavazadla. Vůz s označením Š 990 Combi vznikl v únoru 1963 přestavbou jednoho ze sedanů z akce 50 NOV (přesněji vozu s pořadovým číslem 34), přičemž úsilí konstruktérů a vývojářů se soustředilo na zadní partii vozidla, zatímco před zůstala v původní úpravě s vystupujícími světlomety. Vcelku úhledné kombi vyjelo na silnice až koncem května 1963, jen pár dní po tom, co do něj zamontovali litrový čtyřválec v ležaté vodorovné poloze, s hlavou válců směřující vlevo. Během prvních tří týdnů zkoušek kombi absolvovalo necelých sedm tisíc kilometrů, i ty však stačily prokázat nedostatky nepřilís logické koncepce (sériově se však uplatnila u VW 1500 Variant, i když s motorem boxer) a problémy s chlazením ležatého motoru. Z představ o sériové výrobě v létě 1963 rychle sešlo, prototyp kombi se však dodnes v Mladé Boleslavi dochoval. ■