

LEGENDÁRNÍ FAVORIT

A JEHO
SOUROZENCI





Jan Tuček

LEGENDÁRNÍ FAVORIT

A JEHO
SOUROZENCI

Grada Publishing

Jan Tuček

Legendární Favorit

a jeho sourozenci

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 10 359. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Fotografie na obálce z archivu společnosti ŠKODA AUTO a.s.
Počet stran 216
První vydání, Praha 2025
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod a.s.

© Grada Publishing, a.s., 2025
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2025

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno. Automatizovaná analýza textů nebo dat ve smyslu čl. 4 směrnice 2019/790/EU a použití této knihy k trénování AI jsou bez souhlasu nositele práv zakázány.

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-8378-4 (pdf)
ISBN 978-80-271-6154-6 (print)

OBSAH

PÁR VĚT NA ÚVOD	6
1 FAVORIT POPRVÉ, PODRUHÉ...	9
2 PŘEDNÍ POHON	15
3 S MOTOREM NAPŘÍČ	25
4 NOVÁ ŠKODA 781 A BERTONE	43
5 SEDAN, KUPÉ A KOMBI	61
6 PREMIÉRA A NÁBĚH VÝROBY	71
7 ČAS POTÍŽÍ A NÁMLUV	83
8 POD KŘÍDLY KONCERNU VW	93
9 SE STOVKAMI ZLEPŠENÍ	107
10 UŽITKOVÉ VOZY	121
11 VE SLUŽBÁCH ZDRAVÍ	137
12 VARIANTY, KTERÉ NEUSPĚLY	147
13 SE ZNAČKOU MTX	155
14 NA ELEKTŘINU	163
15 NA SOUTĚŽNÍCH TRATÍCH	171
16 NA OKRUŽÍCH A KOPCÍCH	203
PÁR SLOV NA ZÁVĚR	215

PÁR VĚT NA ÚVOD

V letech 1945 až 1989 vznikly ve znárodněné mladoboleslavské automobilce AZNP jen dva opravdu nové projekty osobních vozů, které se podařilo úspěšně dovést od prvních výkresů až do sériové výroby. Prvním byla Škoda 1000 MB s motorem vzadu, jejíž výroba odstartovala na jaře 1964, druhým Škoda 781 Favorit s předním pohonem, představená v září 1987.



S motorem vpředu napříč a předním pohonem: Škoda Favorit 136 L

HISTORICKÁ OHLÉDNUTÍ

Pohled do historie značky Škoda nám prozradí, že jméno Favorit se poprvé objevilo na scéně na podzim roku 1936. Dostala jej tehdy prostorná limuzína střední třídy s páteřovým rámem a čtyřválcovým motorem 1,8 l, která v nabídce značky vyplnila mezeru mezi menším čtyřválcem Rapid a velkým šestiválcem Superb téže koncepce.

První Škoda Favorit nepřišla na svět ve šťastné době. V říjnu 1938 přišlo Československo následkem Hitlerem vynucené mnichovské dohody o třetinu svého území, v polovině března 1939 hitlerovská vojska okupovala zbytek Čech a Moravy a naše vlast se na šest následujících let proměnila v nacisty ovládaný protektorát. Válečné události zdecimovaly výrobu civilních osobních vozů a desítky limuzín Škoda Favorit byly přestavěny na vojenské sanitky.

Jméno Favorit zůstalo v poválečném období mimo hru, jen nenápadně se mihlo historií značky v letech 1960 až 1962. Nakrátko totiž zdobilo prototypy Š 990 s litrovým čtyř-

válcem za zadní nápravou, jež tehdy nesly interní označení NOV neboli nový osobní vůz. Pojmenování Favorit nesl na čele karoserie i prototyp ročníku 1962, který na první pohled vypadal jako budoucí sériová Škoda 1000 MB. Na příštích pětadvacet let však bylo toto jméno odloženo ad acta.

Také téma předního pohonu si zaslouží hlubší ohlédnutí do historie mladoboleslavské značky. Už počátkem března 1954 se totiž v konstrukční kanceláři AZNP v rámci hledání řešení budoucího lidového vozu zrodil projekt s označením Š 976, který výrazně předběhl svoji dobu. Tým konstruktérů, který vedl Ing. Antonín Kryštof, navrhl vůz s motorem uloženým vpředu napříč, převodovkou umístěnou vlevo vedle motoru a pohonem předních kol. Toto řešení, díky němuž poháněcí ústrojí zabíralo jen asi 20 % obestavěného prostoru vozu, se v sériové výrobě uplatnilo až o deset let později na voze Autobianchi Primula, představeném na podzim 1964, a od jara 1969 na jeho velkosériovém sourozcovi jménem Fiat 128.

V Mladé Boleslavi zůstalo avantgardní řešení v roce 1954 jen na papíru, jediný prototyp Š 976 s předním pohonem, postavený v roce 1956 podle návrhu Ing. Rudolfa Vykoukala, měl motor podélně před přední nápravou a v soutěži stejně neměl šanci uspět. V souladu s duchem doby dostala přednost konstrukčně jednodušší a výrobně levnější koncepce s motorem za zadní nápravou, jež se stala prokletím značky Škoda na následující tři desetiletí.

Téma pohonu předních kol se však znovu objevilo na stole v roce 1970 v souvislosti s ideologicky motivovaným a z nejvyšších politických míst prosazovaným projektem společného vývoje a výroby československých a východoněmeckých automobilek. Soudruzi z NDR trvali na předním pohonu, na který byli zvyklí díky předválečným tradicím značky DKW, pražská normalizační garnitura politiků pod vedením Gustáva Husáka chtěla za každou cenu manifestovat připravenost ke spolupráci v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), ekonomického souručenství zemí sovětského bloku.

Počátkem sedmdesátých let tak musely jít k ledu velmi nadějně rozpracované projekty automobilů Š 720 a Š 740 klasické koncepce, zatímco ideologicky posvěcenou modlou se stal společný československo-východoněmecký projekt Š 760 s předním pohonem. Byly s ním spojeny megalomanské představy o společné výrobě a vzájemných výměnách komponentů, jež krásně zněly v politických kruzích, ve skutečnosti však byly naprosto nerealizovatelné. Navíc

vždy když už se schylovalo k jakémusi příslibu výroby, hodili šéfové východoněmecké komunistické strany SED do rozpracovaného projektu vidle. Situace se opakovala podle vzorce víra, naděje, zklamání, přičemž nevznikly jen milionové finanční ztráty, ale především byl promarněn čas a vniř přišly výsledky práce stovek lidí.

FAVORIT A JEHO SOUROZENCI

Až počátkem osmdesátých let začalo nad předním pohonem svítat, tentokrát už jen v tuzemské režii, a dokonce s ideologickým posvěcením ze Sovětského svazu, kde se mezitím stal pohon předních kol politikou budoucnosti. Po mnoha peripetiích a zásadních personálních změnách ve vývojovém oddělení mladoboleslavské automobilky se v polovině osmdesátých let podařilo přiblížit projekt moderního kompaktního automobilu Š 781 k sériové podobě.

Zásadní roli přitom sehrála spolupráce s italskou karosářskou firmou Bertone a s německou firmou Porsche, přesněji s jejím výzkumným a vývojovým střediskem ve Weissachu. V tuzemsku se příprava náběhu sériové výroby nového automobilu proměnila v urputný boj se zavedenými zvyklostmi, neochotou ke změnám výrobního programu a alibistickým uspokojením z plnění plánu, tedy s pilíři tehdejšího reálného socialismu.

V září 1987 byl nový model Škoda 781 Favorit představen veřejnosti na strojírenském veletrhu v Brně, čímž byl splněn úkol zadaný z nejvyšších politických míst, k sériové výrobě však ještě automobil tak docela zralý nebyl. Jeho vynuceně překotný vývoj se doháněl postupnými zlepšeními během sériové výroby, která odstartovala v létě 1988. S trochou nadsázky můžeme napsat, že mladoboleslavská automobilka tak ve svém oboru už tehdy prošla zásadní změnou, která celou společnost čekala v listopadu 1989 a v po něm následujícím období.

Do éry nastupujícího kapitalismu však automobilka vstupovala finančně vyčerpaná a s nejistou perspektivou. Měla sice moderní výrobek srovnatelný se západoevropskou konkurencí, chyběly jí však prostředky na potřebný rozvoj výroby a na překonání ekonomických turbulencí, které



Hatchback Favorit nabízel prostorný interiér přístupný pěti dveřmi

s sebou přinášela nová doba. Záchranu mělo přinést spojení se silným zahraničním partnerem. Po dlouhých jednáních s řadou adeptů a finálovým rozstřelem mezi automobilkami Renault a Volkswagen rozhodla česká vláda v prosinci 1990, že vyvoleným značky Škoda bude německý koncern. Pár dní před Vánocemi 1990 a koncem března 1991 byla uzavřena série smluv, které otevřely cestu k tomu, aby se Škoda od 16. dubna 1991 stala čtvrtou značkou koncernu Volkswagen.

Favorit a jeho sourozenec – kombi Forman a lehký užitkový vůz Pick-up – čekaly během následujících tří let stovky zdokonalení i přísné audity kvality, ale také obchodní úspěchy a zpestření nabídky desítkami atraktivních verzí vyráběných v omezených sériích. Image značky Škoda výrazně posílily úspěchy na sportovním poli, zejména v automobilových soutěžích, které v sezóně 1994 vyvrcholily ziskem trofeje FIA ve světovém poháru dvoulitrových soutěžních vozů s jednou poháněnou nápravou.

V polovině června 1994 oslavili v Mladé Boleslavi výrobení miliontého automobilu řady Favorit, Forman a Pick-up, v polovině září téhož roku opustil výrobní linku poslední osobní vůz této rodiny, modré kombi Forman. Úplný konec výroby automobilů řady A 01 obstaral poslední vůz Pick-up zhotovený v pobočném závodě v Kvasínách 30. června 1995.

Vše výše uvedené je jen stručným nástinem toho, co najdete na následujících stránkách knihy, kterou jste právě otevřeli.

Příjemnou četbu vám přeje

Jan Tuček

FAVORIT POPRVÉ, PODRUHÉ...

1

Jméno Favorit se v historii značky Škoda objevilo několikrát. Poprvé je ve druhé polovině třicátých let nesly automobily střední třídy v nabídce zařazené mezi typy Rapid a Superb. Počátkem šedesátých let dostaly označení Favorit prototypy s motorem vzadu, předchůdci Škody 1000 MB. Nejslavnější Škoda Favorit však odstartovala až na podzim 1987.



První toho jména: limuzína Škoda Favorit představená na podzim 1936

AUTA S PÁTEŘÍ

Od roku 1934 vyráběla mladoboleslavská automobilka ucelenou řadu osobních vozů klasické koncepce s páteřovým rámem, nezávislým zavěšením všech čtyř kol odpružených příčnými listovými pery a karoseriemi v jednotném stylu. Na podzim 1936 debutoval Favorit, prostorný vůz střední třídy se čtyřválcem 1,8 l. Ve čtyřpatrové hierarchii mu patřila třetí příčka: pod ním byly menší čtyřválce Popular a Rapid, nad ním šestiválec Superb.

Favorit poháněl vodou chlazený čtyřválec SV o objemu 1802 cm³ a výkonu 38 k (28 kW), na který navazovala jednokotoučová suchá spojka a čtyřstupňová převodovka. Palivová nádrž o objemu 50 l byla vpředu pod kapotou, dopravu tehdy povinné lihobenzinové směsi ke karburátoru zajišťovalo mechanické čerpadlo. Páteřový rám s centrální trubkou kruhového průřezu byl s úpravami převzat z vozu Rapid, stejně jako zavěšení předních kol s příčným listovým perem, zadní náprava s rozvodovkou, výkyvnými polonápravami a dvěma za sebou umístěnými příčnými listovými pery pocházela ze šestiválcového typu 637, měla jen mírně zúžený rozchod.

Favorit dostal bubnové brzdy s kapalinovým ovládáním, řízení se šroubem a maticí a šestnáctipalcová kola, obutá do pneumatik rozměru 6,00–16. Automobil s rozvorem náprav 3050 mm byl dlouhý 4800 mm, široký 1620 mm a vysoký 1650 mm. V šestimístním provedení měl tři řady sedadel, vpředu nedělené sedadlo, dvě samostatná sklopná sedadla v prostřední řadě a dvoumístné sedadlo mezi zadními podběhy. V zádi vozu byl zavazadlový prostor, zvenku přístupný nahoru vyklápěcím víkem, náhradní kolo bylo připevněno zvenku na zadní stěně kufru. Vůz s uzavřenou karoserií vážil 1360 kg. Z celkové hmotnosti 1850 kg připadalo 490 kg posádce, její zavazadla a zásobu paliva v nádrži. Favorit dosahoval největší rychlosti 95 km/h a při průměrné rychlosti 60 km/h spotřeboval 14 až 15 l lihobenzinové směsi na 100 km.

První dva podvozky vozů Favorit byly smontovány počátkem srpna 1935, posloužily ke stavbě prototypů, jejichž jízdní zkoušky probíhaly do léta 1936. V říjnu 1936 už byly na pražském autosalonu vystaveny vozy Favorit z první dvace-



*Sedan Škoda Favorit
s novou předí karoserií
na snímku z podzimu
1937*

*Limuzína Favorit
ročníku 1940,
poháněná dvoulitrovým
motorem OHV*



tikusové série, vyráběné od září 1936. Ve dvou následujících sériích, vyráběných od června 1937 do května 1938, vzniklo celkem 100 automobilů Favorit.

V říjnu 1937 byly na pražském autosalonu představeny automobily Favorit s modernizovanou karoserií. Před měla novou masku a světlomety lehce zapuštěné do blatníků, na zádi se objevilo výrazně zaoblené víko zavazadlového prostoru. Náhradní kolo bylo nyní uvnitř karoserie, pod podlahou zavazadelníku. Délka vozu mírně vzrostla na 4900 mm. V sériové výrobě se toto provedení postupně prosazovalo během zimy 1937–1938.

V létě 1938 vyjely na silnice dva zkušební vozy Favorit vybavené novým čtyřválcem 2,1 l s rozvodem OHV. Sériová výroba tohoto modelu se však začala rozbíhat až na jaře 1940. V srpnu 1938 šla do výroby čtvrtá série vozů Favorit se čtyřválcem SV 1,8 l. Vzhledem k vývoji událostí ve středoevropském prostoru prošla mnoha peripetemi a její montáž se protáhla až do jara 1940.

Po okupaci Čech a Moravy hitlerovskými vojsky v polovině března 1939 a vytvoření protektorátu nastalo období nejistoty. Dvě desítky zbrusu nových limuzín Favorit stály koncem léta 1939 v továrně a čekaly, co s nimi bude, montáž dalších byla pozastavena. Rozhodnutí padlo až na jaře 1940, kdy německé úřady objednaly 20 sanitních automobilů Favorit. Sanitky v barvě khaki s koženým čalouněním byly zhotoveny v květnu 1940 a odeslány do Říše. Devět z nich vzniklo na podvozcích,

jež byly dříve karosovány do podoby limuzín. Původní karoserie z nich byly sejmuty a uloženy do skladu.

V červnu 1940 byla zahájena montáž páté série automobilů Škoda Favorit, označovaných také jako Škoda 2000. Vozy byly vybaveny novým čtyřválcem OHV, který z objemu 2091 cm³ dával výkon 55 k (40,5 kW). Byl spojen s nově upravenou čtyřstupňovou převodovkou, rozvodovka dostala „delší“ stálý převod a největší rychlost vozu překročila 100 km/h. Favorit s motorem OHV převzal podvozek s páteřovým rámem, rozvorem náprav 3050 mm a lehce rozšířeným rozchodem kol. Šestnáctipalcová kola nesla nyní větší pneumatiky 6,50–16. Limuzína se šesti bočními okny byla dlouhá 4770 mm, široká 1640 mm a vysoká 1650 mm, vážila necelých 1500 kg.

Zpočátku bylo smontováno jen několik limuzín páté série, které zdědily karoserie dříve sejmuté ze šasi čtvrté série, jež posloužila ke stavbě sanitek. V létě 1940 následovalo jedenáct sanitních vozů Favorit 2000, z nichž jen jeden zůstal v protektorátu, deset ostatních bylo odesláno do Říše. Až koncem listopadu 1940 bylo rozhodnuto o dokončení páté série typu Favorit, vozy byly postupně expedovány na jaře a v létě roku 1941. Poslední z osmatřiceti limuzín této série byla dohotovena v září 1941 a dodána německé pořádkové policii v Praze. K její stavbě byla použita starší karoserie ročníku 1937.

Celkový počet automobilů Škoda Favorit s motorem OHV nepřekročil 52 kusů, včetně dvou prototypů z léta 1938. A jméno Favorit na podzim 1941 v tichosti zmizelo ze scény.

SE ZKRATKOU NOV

Ve druhé polovině padesátých let probíhal vývoj budoucího osobního vozu Škoda určeného k velkosériové výrobě. Koncem roku 1956 bylo rozhodnuto, že jej bude pohánět kapalinou chlazený čtyřválec uložený za zadní nápravou. Od podzimu 1958 se v Česaně rodily tři nové prototypy Š 990 se čtyřdveřovou karoserií, které vyjely na silnici na jaře 1959. Jméno ještě neměly, byly označovány zkratkou NOV neboli „nový osobní vůz“.

V únoru 1960 byly dokončeny dva prototypy NOV nové řady s upravenými tvary karoserie. Jejich přední blatníky se světlomety lehce vystupujícími kupředu už zdobil decentní nápis Favorit. Po dvacetileté přestávce se znovu uplatnilo tradiční pojmenování. Dostaly je i další prototypy zhotovené v roce 1960, včetně dvoudveřových vozů bez středních sloupků, předchůdců pozdějšího modelu MBX, a 2+2místného automobilu Š 991 s dvoudveřovou otevřenou karoserií, jenž vyjel do zkoušek na podzim 1960.

Hlavní událostí roku 1961 byla montáž a zkoušky padesátikusové série automobilů NOV, ty se však obešly bez slovního označení. Na přelomu let 1961 a 1962 vznikly první prototypy s nově upravenou příďí se světlomety lehce zapuštěnými do předních blatníků. Od budoucího „emběčka“ se zvenku lišily jen detaily, především tvarem svislých členů na náraznících, absencí malých červeno-bílých svítilen na



V roce 1960 se na předních blatnících vozů Š 990 objevil nápis Favorit

zadních sloupčích kabiny a ozdobnými poklicemi kol bez loga s okřídleným šípem. Na čele karoserie však nesly jasně čitelný stylizovaný nápis Favorit. Snímky jednoho z těchto prototypů doprovázely průběžnou zprávu o vývoji nového automobilu vydanou v červnu 1962.

Sériové vozy představené na jaře 1964 však dostaly označení Škoda 1000 MB, připomínající objem jejich motoru a rodné město, zatímco jméno Favorit šlo opět na odpočinek. Tentokrát na celých pětadvacet let.



Na první pohled „emběčko“, ale ve skutečnosti Š 990 Favorit z roku 1962



Prototyp Š 990 ročníku 1962 se stylizovaným nápisem Favorit na přídi

LAURA TO NEBYLA

Titulní stranu týdeníku *Svět motorů* č. 10/87 z 13. března 1987 zdobil snímek jen lehce poodhalené předě vozu Š 781, na němž byl vidět pravý světlomet a znak s okřídleným šípem. „Pojmenujte novou škodovku“ hlásal titul doprovozený nápisem „Velká čtenářská soutěž o ceny“. Na následující dvoustraně vyzýval generální ředitel koncernu Automobilový průmysl Ing. Jindřich Peterka, CSc., čtenáře, aby pomohli najít vhodné jméno pro nový automobil Š 781, jenž se představí veřejnosti o půl roku později na veletrhu v Brně. Redakční text dále upřesňoval, že navrhovaná pojmenování se musejí obejít bez háčeků a čárek, přičemž přednost budou mít krátké jednoslovné výrazy. Čtenáři měli návrhy posílat na korespondenčních lístcích na adresu redakce do 31. března, přičemž rozhodující bylo datum poštovního razítka.

Na tomto místě se sluší připomenout, že týdeník *Svět motorů* tehdy vydával Svazarm, tedy Svaz pro spolupráci s armádou, který řídil a kontroloval vše, co v Československu souviselo s motorismem. *Svět motorů* vycházel každý týden v počtu kolem 360 000 výtisků, což se vyrovnalo nákladu, jímž se mohl pochlubit v té době nejoblíbenější francouzský motoristický časopis, čtrnáctideník *l'Auto-Journal*.

Výzva „pojmenujte novou škodovku“ našla mezi čtenáři živou odezvu: do uzávěrky prvního kola přišlo do redakce celkem 44 405 korespondenčních lístků a dopisů s návrhy jmen pro Škodu 781. Někteří čtenáři se v dopisech omlouvali, že patrně kvůli této soutěži nebyly v jejich lokalitě korespondenční lístky k sehnání, a tak museli psát do obálky. Třídění a vyhodnocování došlé korespondence zaměstnalo celou redakci časopisu, pomáhali i učni z letňanského podniku Avia a studenti žurnalistiky Univerzity Karlovy. Vše muselo být hotovo během necelých dvou týdnů.

V polovině dubna se v redakci *Světa motorů* sešla komise složená ze zástupců vedení automobilky AZNP, kombinátu Automobilový průmysl, podniku zahraničního obchodu Motokov a Mototechny. Do druhého kola hlasování komise přednostně zařadila jména Prima a Laura, která navrhlo 1649 a 918 respondentů, a k nim osm dalších: Bella, Berta, Bertonetta, Credo, Disco, Lucia, Optima a Poema. Z této desítky měli čtenáři vybírat ve druhém kole, jehož

uzávěrka byla stanovena na 5. června 1987. Zájem byl tentokrát ještě větší, svůj hlas poslalo celkem 54 748 čtenářů *Světa motorů*. Výsledky soutěže časopis zveřejnil koncem srpna, dva týdny před zahájením brněnského veletrhu. Pořadí bylo následující:

1. Laura	13 996 hlasů
2. Prima	12 285
3. Credo	9 181
4. Optima	5 585
5. Bella	3 570
6. Lucia	2 522
7. Poema	2 325
8. Disco	2 096
9. Bertonetta	1 677
10. Berta	1 511

V úvodu avizovaná „velká čtenářská soutěž o ceny“ skončila tak, že vylosovaní autoři tří nejúspěšnějších pojmenování dostali poukázky na odběr zboží v obchodních domech Prior za 6000, 4000 a 2000 Kčs, zatímco šťastlivec vylosovaný ze všech ostatních respondentů vyhrál televizor, barevný. Jak ovšem ve svých vzpomínkách prozradil Ing. Petr Hrdlička, CSc., o pojmenování vozu Favorit bylo rozhodnuto dávno před vyhlášením čtenářské soutěže. Akce organizovaná redakcí *Světa motorů* a ředitelstvím kombinátu Automobilový průmysl byla tedy zřejmě jen klamným manévrem, jenž měl desetitisícům čtenářů vnuknout mylnou iluzi, že „do toho mohou mluvit“. Tak to ovšem tenkrát u nás chodilo i v mnohem důležitějších záležitostech.

Mimochodem, na prvním prospektu vydaném kombinátem Automobilový průmysl a rozdáváném v září 1987 během premiéry na brněnském veletrhu se jméno Favorit neobjevilo, vůz byl označován jen jako Škoda 781. To samé platilo i pro zvláštní vydání týdeníku mladoboleslavské automobilky *Ventil*, distribuované v Brně při téže příležitosti.



CASOPIS PRACUJÍCÍCH AZNP, OBOROVÉHO PODNIKU V MLADÉ BOLESLAVI

Ročník 41 – Číslo 34/35 – 11. září 1987 – Cena 80 haléřů

Vychází v pátek

■ MONOTEMATICKÉ DVOUČÍSLO PŘIPRAVENÉ K MEZINÁRODNÍMU STROJIRENSKEMU VELETRHU V BRNĚ ■

ŠKODA 781 - bezpečný vůz

moderní koncepce

KOMPAKTNÍ STAVBA PRO VELKÉ NÁROKY

Nový automobil ŠKODA 781 s motorem napříč před poháněnou přední nápravou nabízí na pouhých 3,8 metru délky nadprůměrný komfort i prostor. Jeho čtyři dveře otevírají pohodlný přístup k pěti sedadlům, a výklopná zadní stěna otevírá se až k úrovni zadního nádrží, tzv. páté dveře, vedou k 240 dm³ (podle ISO) zavazadlového prostoru, který lze sklápěním zadních sedadel zvětšit až na 550 dm³ (ISO). Zvlášť náročná turistická mlou za tento vůz připojit ještě přívěs až do hmotnosti 750 kg (brzděný).

DEDICTVÍ

TISÍCLETÉ KULTURY TVARU

Estetická karosérie i účelný design vnitřního prostoru navrhlo špičkové světové studio STILE BERTONE, tvořící v zemi proslulé antických sochařstvím, neresančním uměním i nejkrásnějšími automobily. Funkční kreje je výsledkem zkoušek v aerodynamickém tunelu a plní velmi dobrou aerodynamiku vozu.

TRADICE

ČS. AUTOMOBILOVÉHO

STROJIRENSTVÍ

Při konstrukci nového vozu ŠKODA byly uplatněny zkušenosti z československé tradice výroby automobilů v Československu. Jeho pružný a spolehlivý motor má velmi malou spotřebu a plně vyhovuje přísným evropským předpisům. Pečlivě řešený podvozek spolu s optimálním rozložením hmotnosti mezi obě nápravy propůjčuje vozu jízdní vlastnosti lepší než mále dosáhnout většina dnešních konkurentů.

KVALITNÍ A BOHATÉ VNITŘNÍ

VYBAVENÍ

ŠKODA 781 má už v základním vybavení pětistupňovou převodovku, vyhřívané zadní okno, zevnitř ovládaná dvě vnější zpětná zrcátka se základní aretací v bezpečnostním kloubu, seřizování sklonu světlometů z místa řidiče, panel pro autorádio, automatický spící, elektrickou nánosnou základní lak, hliníkovou vrtvu chránící plech výfukového systému a přípravu ke konzervačnímu nástřiku dutin. Zaručuje tedy i velkou odolnost vůči korozi.

ČISTÝ A BEZPEČNÝ PROVOZ,

SNADNÝ SERVIS

Minimální podíl škodlivin ve výfukových plynech, bezostřevé obložení brzd i spojky, exponovaná nádobu v plnicího hrdla nádrže a další pokrokové vybavení vozu přispívají k ochraně životního prostředí. Jízdní komfort, velmi malá hlukost, znamení výhled rozměrnou zastavenou plochou, účinná větrání a vyhřívací soustava, vynikající jízdní stabilita vozu a diagonální dvouskruhový brzdový systém s posilovačem, to všechno přispívá ke zřejmému aktivní bezpečnosti nového vozu Škoda. Když i přesto člověk selže, pak posádka chráněná prvky proporcevného systému pasivní bezpečnosti, od účinné přední deformace zóny až po měkké obložení celého interiéru nebo poddajnou plastovou nádrž v bezpečném místě před zadní nápravou. Kompaktní stavba poháněcí soustavy snižuje nároky na servis. Motor s příslušenstvím i převodovka v předním prostoru jsou velmi dobře přístupné.

KAROSÉRIE

Konstrukce: samonosná ocelová dvoupřestorová
Druh: pětidveřová s výklopnými zadními dveřmi
Počet míst k sezení: pět

MOTOR

Druh: zážehový, čtyřdobý
Umístění ve vozidle: vpředu napříč, skloněný o 20° vpřed
Počet a uspořádání válců: 4 v řadě

Zdvihový objem: 1289 cm³

Vrtání a zdvih: 75,3 × 72,0 mm

Kompresní poměr: 9,7:1

Největší výkon (ISO): 46 kW

– při otáčkách: 5000 min⁻¹

Největší točivý moment (ISO):

100 N.m

– při otáčkách: 3000 min⁻¹

Rozvod: OHV, vačkový hřídel v bloku poháněný řetězem

Karburátor: dvojitý postupný spádový Pierburg 2E 3

Chlazení: kapalinové s čerpadlem a elektrickým větrákem ovládaným tepelným spínačem

Mazání: tlakové oběhové s plnopřetokovým čističem oleje

Zapalování: elektronické bezdotykové s odštěpovou a podtlakovou regulací předstihu zážehu

ELEKTRICKÁ VYSTROJ

Alternátor: 14 V – 55 A



Akumulátor: 12 V – 37 Ah

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Poháněná kola: přední

Spojka: jednokotoučová suchá s tařiovou pružinou a bezostřevým obložení, mechanicky ovládaná

Vnější průměr obložení: 190 mm

Převodovka: pětistupňová s plným řazením a synchronizovaným I. až V. stupněm

Převody rychlostních stupňů: 3,308 – 1,913 – 1,267 – 0,927 – 0,717 – 2,293

Stálý převod nápravy: číselní součinem s šikmým ozubením 3,895 (74/17 zubů)

NAPRAVA

Přední náprava: typu McPherson se spodními trojúhelníkovými příčnými rameny a tlumičovým vzpěrami

Zadní náprava: kliková s vlečnými rameny spojenými torzní podstavou příčnou působící jako stabilizátor bočního naklonění

Převodní: vpředu vinutými pružinami s uvnitř uloženými teleskopickými tlumiči a příčnými progresivními polyuretanovými pružinami

Řízení

Druh: hříbenový

Celkový převod: 21,18

Zadní náprava: kliková s vlečnými rameny spojenými torzní podstavou příčnou působící jako stabilizátor bočního naklonění

Převodní: vpředu i vzadu vinutými pružinami s uvnitř uloženými teleskopickými tlumiči a příčnými progresivními polyuretanovými pružinami

Řízení

Druh: hříbenový

Celkový převod: 21,18

Užitná: 450 kg

Celková: 1290 kg

Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného: 750/400 kg

Dovolená hmotnost nákladu na střeše: 50 kg

PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Největší rychlost: 150 km/h

Zrychlení z 0 na 100 km/h: 14 s

Stoupavost: 34,2 %

Vnější průměr zatáčení:

– stopový: 10,5 m

– obrátový: 11,3 m

Spotřeba paliva (EHK A 70):

– 90 km/h: 5,2 l/100 km

– 120 km/h: 7,2 l/100 km

– město: 7,4 l/100 km

ROZMĚRY

Rozvor náprav: 2450 mm

Rozchod kol vpředu/vzadu:

1400/1365 mm

Délka: 3615 mm

Šířka: 1620 mm

Výška (nezatížená): 1415 mm

Světla výška (zatížená): 120 mm

Zadní sedadlo v základní poloze:

– k hornímu okraji opěrky:

0,251 m³

– ke stropu: 0,353 m³

zadní sedadlo sklápěné:

– ke stropu: 1,038 m³

Objem palivové nádrže: 47 l, z toho rezerva 5 l

HMOTNOSTI

Pohotovostní: 840 kg

Užitná: 450 kg

Celková: 1290 kg

Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného: 750/400 kg

Dovolená hmotnost nákladu na střeše: 50 kg

PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Největší rychlost: 150 km/h

Zrychlení z 0 na 100 km/h: 14 s

Stoupavost: 34,2 %

Vnější průměr zatáčení:

– stopový: 10,5 m

– obrátový: 11,3 m

Spotřeba paliva (EHK A 70):

– 90 km/h: 5,2 l/100 km

– 120 km/h: 7,2 l/100 km

– město: 7,4 l/100 km

ROZMĚRY

Rozvor náprav: 2450 mm

Rozchod kol vpředu/vzadu:

1400/1365 mm

Délka: 3615 mm

Šířka: 1620 mm

Výška (nezatížená): 1415 mm

Světla výška (zatížená): 120 mm

Zadní sedadlo v základní poloze:

– k hornímu okraji opěrky:

0,251 m³

– ke stropu: 0,353 m³

zadní sedadlo sklápěné:

– ke stropu: 1,038 m³

Objem palivové nádrže: 47 l, z toho rezerva 5 l

HMOTNOSTI

Pohotovostní: 840 kg

Užitná: 450 kg

Celková: 1290 kg

Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného: 750/400 kg

Dovolená hmotnost nákladu na střeše: 50 kg

PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Největší rychlost: 150 km/h

Zrychlení z 0 na 100 km/h: 14 s

Stoupavost: 34,2 %

Vnější průměr zatáčení:

– stopový: 10,5 m

– obrátový: 11,3 m

Spotřeba paliva (EHK A 70):

– 90 km/h: 5,2 l/100 km

– 120 km/h: 7,2 l/100 km

– město: 7,4 l/100 km

ROZMĚRY

Rozvor náprav: 2450 mm

Rozchod kol vpředu/vzadu:

1400/1365 mm

Délka: 3615 mm

Šířka: 1620 mm

Výška (nezatížená): 1415 mm

Světla výška (zatížená): 120 mm

Zadní sedadlo v základní poloze:

– k hornímu okraji opěrky:

0,251 m³

– ke stropu: 0,353 m³

zadní sedadlo sklápěné:

– ke stropu: 1,038 m³

Objem palivové nádrže: 47 l, z toho rezerva 5 l

HMOTNOSTI

Pohotovostní: 840 kg

Užitná: 450 kg

Celková: 1290 kg

Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného: 750/400 kg

Dovolená hmotnost nákladu na střeše: 50 kg

PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Největší rychlost: 150 km/h

Zrychlení z 0 na 100 km/h: 14 s

Stoupavost: 34,2 %

Vnější průměr zatáčení:

– stopový: 10,5 m

– obrátový: 11,3 m

Spotřeba paliva (EHK A 70):

– 90 km/h: 5,2 l/100 km

– 120 km/h: 7,2 l/100 km

– město: 7,4 l/100 km

ROZMĚRY

Rozvor náprav: 2450 mm

Rozchod kol vpředu/vzadu:

1400/1365 mm

Délka: 3615 mm

Šířka: 1620 mm

Výška (nezatížená): 1415 mm

Světla výška (zatížená): 120 mm

Zadní sedadlo v základní poloze:

– k hornímu okraji opěrky:

0,251 m³

– ke stropu: 0,353 m³

zadní sedadlo sklápěné:

– ke stropu: 1,038 m³

Objem palivové nádrže: 47 l, z toho rezerva 5 l

HMOTNOSTI

Pohotovostní: 840 kg

Užitná: 450 kg

Celková: 1290 kg

Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného: 750/400 kg

Dovolená hmotnost nákladu na střeše: 50 kg

PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Největší rychlost: 150 km/h

Zrychlení z 0 na 100 km/h: 14 s

Stoupavost: 34,2 %

Vnější průměr zatáčení:

– stopový: 10,5 m

– obrátový: 11,3 m

Spotřeba paliva (EHK A 70):

– 90 km/h: 5,2 l/100 km

– 120 km/h: 7,2 l/100 km

– město: 7,4 l/100 km

ROZMĚRY

Rozvor náprav: 2450 mm

Rozchod kol vpředu/vzadu:

1400/1365 mm

Délka: 3615 mm

Šířka: 1620 mm

Výška (nezatížená): 1415 mm

Světla výška (zatížená): 120 mm

Zadní sedadlo v základní poloze:

– k hornímu okraji opěrky:

0,251 m³

– ke stropu: 0,353 m³

zadní sedadlo sklápěné:

– ke stropu: 1,038 m³

Objem palivové nádrže: 47 l, z toho rezerva 5 l

HMOTNOSTI

PŘEDNÍ POHON

2

Myšlenka předního pohonu se v poválečné historii mladoboleslavské automobilky objevovala opakovaně a až do počátku osmdesátých let vždy neúspěšně. V padesátých letech byla na tuzemské poměry příliš odvážná, v letech sedmdesátých byla součástí ideologicky motivovaných a zcela nereálných projektů kooperace s východoněmeckými výrobci.



Š 976 s předním pohonem, karosovaná vysokomýtskou Karosou (1956)

START 900 A ŠKODA 976

Počátkem července 1953, krátce po měnové reformě, která v Československu znehodnotila bankovní vklady i peníze uložené v soukromých trezorech a slavnících, vyhlásilo ministerstvo strojírenství úkol vyvinout a připravit do výroby lidový vůz. Podle zadání měl mít uzavřenou čtyřmístnou karoserii, hmotnost do 700 kg a co nejnižší výrobní i provozní náklady. V lednu 1954 ministerstvo upřesnilo, že lidový vůz má na 100 km jízdy vystačit se 6 až 7 litry benzínu, jeho motor musí do generální opravy vydržet 50 000 až 60 000 km a výrobní cena automobilu nesmí překročit 10 000 Kčs.

Návrhy musely být zpracovány za necelé dva měsíce, na 10. března 1954 bylo do Prahy svoláno zasedání odborné komise, na němž měly být projekty posouzeny. Na stole se ocitly celkem čtyři, předkladatelem všech byly formálně Automobilové závody, n. p., Mladá Boleslav. Z AZNP však pocházely jen tři: Š 978 s motorem vpředu a pohonem zadních kol, Š 977 s motorem za poháněnou zadní nápravou a třetí s označením Š 976 a motorem vpředu pohánějícím přední kola. Čtvrtý projekt, označovaný Start 900, vytvořil Ing. Rudolf Vykoukal (1905–1987), pracovník hlavní správy ministerstva strojírenství, pověřené řízením automobilového průmyslu.

Připomeňme, že inženýr Vykoukal zkonstruoval ve třicátých letech malé vozy Praga Baby a Jawa Minor, za okupace pak Minor II, těsně po osvobození představený pod značkou Jawa, ale vyráběný od října 1946 do února 1951 v Leteckých závodech Praha coby Aero Minor. V roce 1951 se Vykoukal pokusil zachránit výrobu malého vozu s dvoudobým dvouválcem a pohonem předních kol modernizovaným typem Minor III, ale marně. Zůstalo jen u jediného prototypu.

Díky svému postavení na ministerstvu a renomé úspěšného konstruktéra si Vykoukal mohl dovolit vstoupit do omezené soutěže na lidový vůz, jako partnery přizval konstruktéry z vysokomýtské Karosy, kteří navrhli čtyřmístnou dvoudveřovou karoserii.

Podle projektu měl mít Start 900 podélně před přední poháněnou nápravou uložený kapalinou chlazený plochý čtyřválec OHV s protilehlými páry válců o objemu 923 cm³. Chladič měl být za motorem, nad skříní spojky a třístupňové převodovky, na kterou navazovala rozvodovka. Poháněcí ústrojí a kompletní přední nápravu měl nést pomocný rám, připevněný čtyřmi šrouby k zadní stěně motorového prostoru, jež byla součástí nosného skeletu samonosné karoserie. Podle výkresů měl být Start 900 s rozvorem náprav 2200 mm dlouhý 3830 mm, široký 1490 mm a vysoký 1430 mm.



Model vozu Start 900, zhotovený v Karose Vysoké Mýto v roce 1954



Start 900 měl mít podle návrhu Ing. Rudolfa Vykoukala chladič za motorem



Karoserii oblých tvarů navrhli pro model Start 900 v Karose Vysoké Mýto

*Lehce žertovná
průhledová kresba vozu
Start 900 s předním
pohonem*



Mladoboleslavský projekt s předním pohonem a označením Š 976 nabízel pokrokové a prostorově optimální řešení: vodou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 902 cm³ a výkonu 31 k (23 kW) umístěný vpředu napříč, na který doleva navazovala čtyřstupňová převodovka v bloku s rozvodovkou.

Hnací hřídele předních kol měly mít pružný kloub u výstupu z rozvodovky a mechanický homokinetický kloub v hlavě kola. Projekt počítal s hřebenovým řízením. Celý agregát, uložený ve čtyřech pružných lůžkách těsně za přední nápravou, byl skloněn o 20° kupředu, chladič byl před motorem a přitom délka předního převisu karoserie nepřesahovala 500 mm.

Připomeňme, že se stejně uspořádaným poháněcím ústrojím debutoval o více než deset let později, v říjnu 1964, italský vůz Autobianchi Primula a v březnu 1969 jeho přímý následovník Fiat 128, první typ turínského velkovýrobce s předním pohonem, vzápětí ověřený evropským titulem Vůz roku 1969.

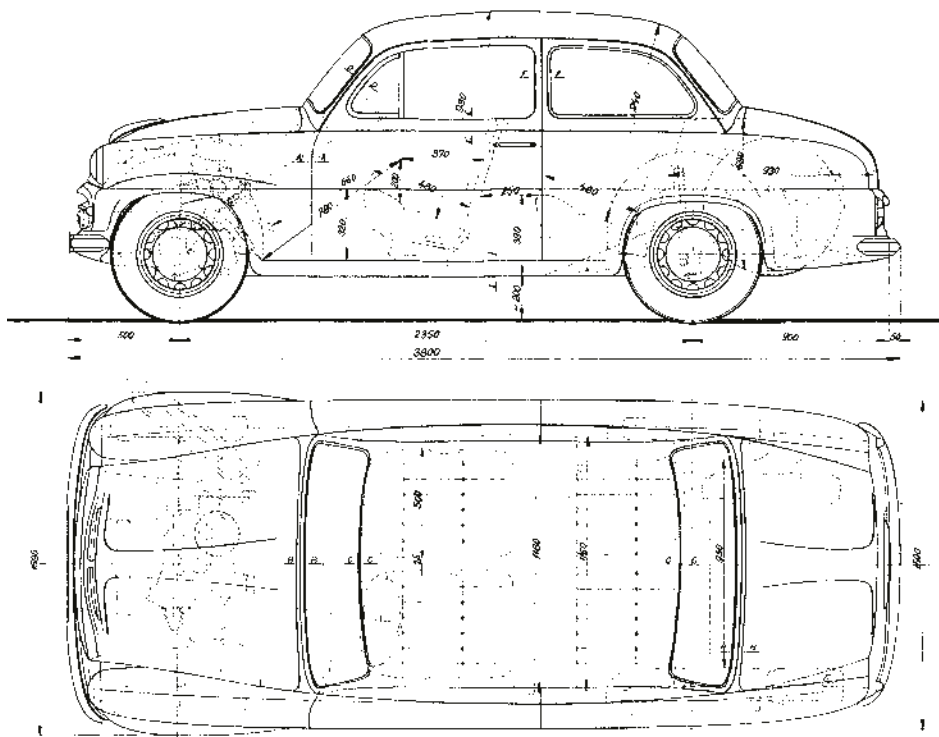
Vůz měl mít přední kola nezávisle zavěšená na lichoběžníkových polonápravách opatřených vinutými pružinami a trubkovou tuhou zadní nápravu odpruženou podélnými půlelipsoid-

kými listovými pery. Při rozvoru náprav 2350 mm a rozchodu kol 1250 mm vpředu i vzadu měl být dvoudveřový čtyřmístný automobil se samonosnou karoserií dlouhý 3800 mm, přes přední blatníky široký 1580 mm a vysoký 1420 mm.

Měl vykazovat pohotovostní hmotnost 695 kg a užitečnou hmotnost 340 kg. Na čtrnáctipalcových kolech, obutých do pneumatik 5,00–14, měl podle projektu jezdit rychlostí až 100 km/h a průměrně spotřebovat 6 l benzínu na 100 km. Palivová nádrž o objemu 25 l měla být vpředu pod kapotou, u zadní stěny motorového prostoru. Konstrukteři AZNP, které vedl Ing. Antonín Kryštof, tak v březnu 1954 výrazně předběhli dobu, bohužel však zůstalo jen u sady devíti výkresů a šestistránkového dokumentu s nadpisem „Předběžný projekt lidového vozu Š 900 – provedení 976 (přední náprava hnací)“.

Označení Š 976 převzal na příkaz z vyšších míst upravený projekt inženýra Vykoukala. Hlavní změnou bylo nahrazení původně plánovaného plochého „boxeru“ řadovým čtyřválcem mladoboleslavské konstrukce. Na podélně

*Projekt Š 976 z konstrukce
AZNP s motorem vpředu napříč
z března 1954*



před přední nápravou uložený motor navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka, také z AZNP. Chladič byl opět za motorem, ale i tak měřil přední převis karoserie do délky 740 mm.

Vysokomýtští konstruktéři provedli řadu změn na karoserii, jež dostala zaoblené čelní okno, lehce sníženou střechu a ostřeji tvarované zadní blatníky, opatřené trojúhelníkovými zadními světly. Navenek neviditelnou, ale podstatnou změnou bylo, že přední podběhy se staly nosnou součástí samonosné karoserie.

V červnu 1955 byla zahájena stavba tří prototypů: Š 976 s předním pohonem, Š 977 s motorem vzadu a Š 978 klasické koncepce. Prvně jmenovaný vůz byl dokončen jako druhý v pořadí v březnu 1956. Mezitím bylo v polovině října 1955 v Praze ustaveno ministerstvo automobilového průmyslu a zemědělských strojů, známé pod zkratkou MAP. Existovalo pouhé tři roky, v říjnu 1958 bylo zrušeno a automobilový průmysl přešel do působnosti ministerstva všeobecného strojírenství. S naším příběhem to však souvisí jen okrajově.

Prototyp Š 976 poháněl podélně před přední nápravou uložený vodou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 987 cm³ a výkonu 40 k (29 kW). Čtyřstupňová převodovka

se synchronizací 2. až 4. převodového stupně měla řadičí páku na víku. Podvozek si zachoval původní řešení inženýra Vykoukala, přední kola nezávisle zavěšená na lichoběžníkových polonápravách byla odpružena podélnými zkrutnými tyčemi, trubkovou tuhou zadní nápravu nesla podélná půleliptická listová pera. Během jízdních zkoušek byla přední náprava doplněna příčným stabilizátorem. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, čtrnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 5,00–14. Palivová nádrž o objemu 34 l byla vzadu, u zadní stěny zavazadlového prostoru.

Vůz s rozvorem náprav 2250 mm a rozchodem kol 1250 mm vpředu i vzadu byl podle zprávy z léta 1956 dlouhý 3800 mm, široký 1550 mm a v nezatíženém stavu vysoký 1385 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 781 kg, z níž 56 % připadalo na přední a 44 % na zadní nápravu. Celková hmotnost vozu měla hodnotu 1145 kg. Prototyp dosahoval rychlosti 110 km/h a z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za necelých 19 s. Při průměrné rychlosti 60 km/h spotřeboval 6,28 l benzínu na 100 km, při 80 km/h 7,65 l. Už v září 1956 se však nad projektem Š 976 začaly stahovat mraky, z ministerstva přišel příkaz zastavit plánovanou stavbu dvou dalších exemplářů. Koncem listopadu 1956 byly prototypy všech tří kon-



Funkční prototyp Š 976 s motorem podélně byl dokončen v březnu 1956



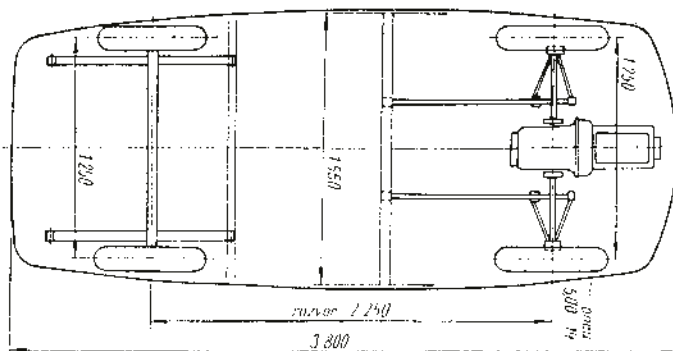
Prototyp Š 976 dostal nahoru na zadní blatníky decentní „ploutvičky“

cepcí předvedeny vládní komisi, jež měla vybrat ten, jehož vývoj bude dále pokračovat. Komise, které bůhvíproč předsedal jeden z náměstků ministra vnitřního obchodu, k žádnému rozhodnutí nedospěla. Po řadě marných urgencí se v prosinci 1956 sešli zástupci ministerstva automobilového průmyslu a vedení AZNP a k dalšímu vývoji vybrali vůz s motorem vzadu.

Zázrak se tedy nekonal, Škoda 976 vypadla ze hry a přední pohon se v Mladé Boleslavi uplatnil až o tři desetiletí později. Vládní komise volbu koncepce s vodou chlazeným motorem za zadní nápravou formálně potvrdila až v polovině února 1957, tentokrát jí však předsedal jeden z vedoucích pracovníků MAP, Ing. Karel Výška, odborník s dlouholetými zkušenostmi z automobilek Praga a Tatra.

A jaký byl další osud odmítnutého prototypu Š 976? V říjnu 1958 jej odkoupil mladoboleslavský dentista, který vůz v únoru 1960 odprodal jednomu ze zaměstnanců AZNP. Druhý soukromý majitel unikátního automobilu s předním pohonem jej opatroval celých šestnáct let a z továrny si k němu přikoupil četné náhradní díly, původně určené ke stavbě dvou dalších prototypů.

Koncem ledna 1976 se Škoda 976 vrátila do automobilky, AZNP ji odkoupily do tovární sbírky historických vozidel. Dodnes patří k nejvzácnějším kouskům, jimiž se mladoboleslavské muzeum chlubí.



Š 976 měla poháněná přední kola odpružená podélnými zkrutnými tyčemi



Š 976 s řadovým čtyřválcem před přední nápravou a chladičem za motorem

ŠKODA 760

Od léta 1970 probíhala jednání o společném vývoji a výrobě osobních automobilů mezi Československem (ČSSR) a Německou demokratickou republikou (NDR). Na politickou objednávku z nejvyšších míst je vedli vedoucí představitelé Československých automobilových závodů (ČAZ) a východoněmeckého trustu VVB Automobilbau.

První měsíce rozhovorů znamenal nesoulad v zásadní otázce: zatímco soudruzi z NDR trvali na tom, že společný projekt musí mít pohon předních kol, československá strana se snažila prosadit moderní podobu klasické koncepce s motorem vpředu a pohonem nezávisle zavěšených zadních kol.

V Mladé Boleslavi už v té době probíhal vývoj kompaktního typu Š 740 klasické koncepce, ten však musel jít stranou. Šéfové československého a východoněmeckého automobilového průmyslu se na příkaz z nejvyšších pater komunistických stran obou zemí dohodli v prosinci 1970 na koncepci s předním pohonem.

V dubnu 1971 pak československá vláda svým usnesením potvrdila, že se problematika osobních automobilů třídy 1100 cm³ bude řešit ve vývojové a výrobní spolupráci s NDR. Na adresu Š 740 klasické koncepce uvedla důvodová zpráva doprovázející vládní usnesení, že „s výrobním využitím tohoto typu se v navrhované koncepci rozvoje motorizace v ČSSR nepočítá“.

Mezitím vznikl počátkem roku 1971 společný československo-východoněmecký projekt vozu Š 750 třídy 1100 cm³ s motorem nad přední nápravou a pohonem předních kol. Po kritických připomínkách československé strany týkajících se výšky navrhovaného poháněcího ústrojí s rozvodovkou umístěnou pod motorem byla koncepce vozu změněna. Čtyřválec OHC byl posunut podélně před přední nápravu, rozvodovka a převodovka byly za ním. Přední pohon zůstal samozřejmě zachován. Koncepce odpovídala té, s níž na podzim 1969 debutoval francouzský Renault 12 a následně i jeho rumunská licenční obměna Dacia 1300. V této podobě byl projekt přeznačen u nás na Š 760 a v NDR na P 760.

Ideologicky motivovaný megalomanský projekt počítal s roční výrobou 600 tisíc automobilů typu 760, z toho 300 tisíc v NDR a 300 tisíc v Československu. V Mladé Boleslavi

se mělo vyrábět všech 600 tisíc motorů a montovat 200 tisíc vozů, dalších 100 tisíc Š 760 měly produkovat v létě 1971 formálně založené Bratislavské automobilové závody (BAZ). To vše počínaje lety 1978–1979.

Ke stavbě prvních tří funkčních vzorků Š 760, z nichž první byl zkompleťován počátkem prosince 1972 a dva další koncem ledna a března 1973, posloužily upravené karoserie typu Š 727, bezprostředního předchůdce budoucích vozů Škoda 105/120. Funkční vzorky Š 760 s motorem uloženým podélně před přední nápravou a pohonem předních kol měly rozvor lehce prodloužený na 2480 mm, delší přední převis a celkovou délku 4260 mm.

Do motorového prostoru vozů Š 760 se spolu se čtyřválcem OHC o objemu 1091 nebo 1281 cm³ vešlo i náhradní kolo, přičemž přední kapota se u nich neodklápěla do strany jako u Š 727, ale směrem kupředu. Vozy Š 760 měly vpředu lichoběžníkové polonápravy s vinutými pružinami a příčným stabilizátorem, vzadu byla příčná kyvná ramena, odpružená příčným listovým perem. Palivová nádrž o objemu 44 l měla své místo před zadní nápravou.

Čtvrtý funkční vzorek Š 760 karosovala v létě 1973 turínská firma Ital Design, kterou řídil renomovaný designér Giorgetto Giugiaro. Kovově modrý sedan s motorem 1,3 l přicestoval do Mladé Boleslavi v září 1973 – v době, kdy už se nad budoucností Š 760 stahovala mračna.



První funkční vzorek Š 760 s předním pohonem byl hotov v prosinci 1971