

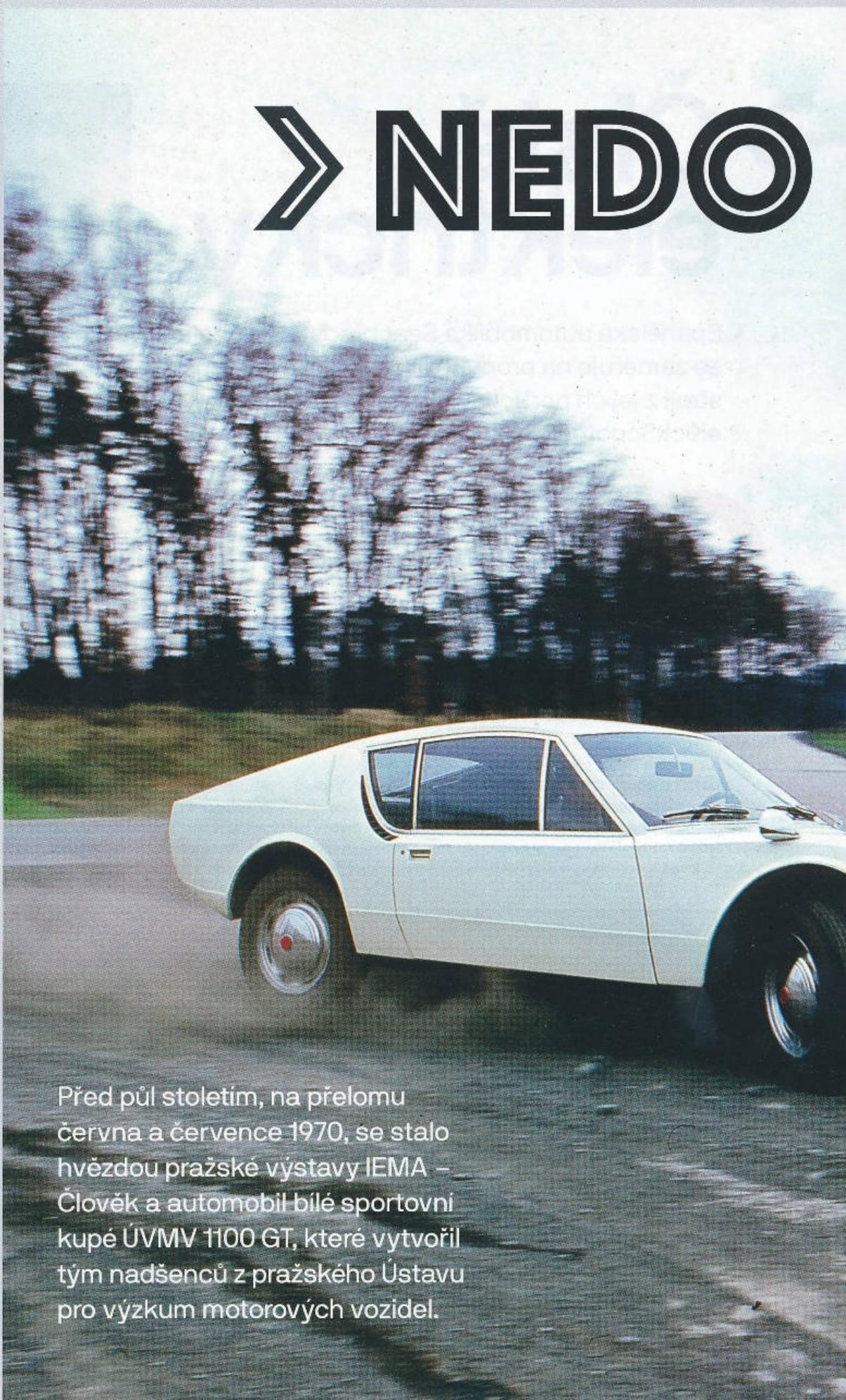
SERIÁL HISTORIE

> ÚVMV 1100 GT (1968–1970)
> CITROËN GS/GSA (1970–1987)

2000
1990
1980
1970
1968–1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1900

◀ Historie ▶ ÚVMV 1100 GT ▶ TEXT: JAN TUČEK FOTO: ARCHIV AUTORA

➤ NEDO



Před půl stoletím, na přelomu června a července 1970, se stalo hvězdou pražské výstavy IEMA – Člověk a automobil bílé sportovní kupé ÚVMV 1100 GT, které vytvořil tým nadšenců z pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel.

SNĚNÝ SEN



Kupé
ÚVMV 1100 GT při
jízdních zkouškách
v předjaří roku 1970



Atrakční kupé v červnu 1970
na výstavě IEMA – Člověk a automobil

Během každého výstavního dne bylo
sportovní kupé v obléžení publika



Projekt dvoumístného sportovního kupé s poháněcím ústrojím značky Škoda se v pražském Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV) začal rodit počátkem roku 1968, v poněkud uvolněné atmosféře Pražského jara.

Skupina profesionálů, kteří se běžně zabývali zkoušením automobilů, jejich aktivní i pasivní bezpečnosti a dopadem na životní prostředí, se rozhodla postavit vůz podle svých snů a představ. Měl co nejvíce využívat mechanické skupiny tuzemské provenience, aby jej bylo možné malosériově vyrábět.

Tým nadšenců vedl Ing. Milan Vacek (1933–1991), zkušený konstruktér, který do výzkumného ústavu nastoupil v roce 1966 po desetiletém působení v pobočném závodě AZNP ve Vrchlabí. Linie budoucího kupé navrhovalo hned několik členů pracovní skupiny, nakonec ze soutěže vyšlo vítězné řešení, které vytvořil designér ÚVMV Milan Strejček.

Několik modelů prošlo ofukováním v aerodynamickém tunelu vojenské akademie VAAZ v Brně a ukázalo se, že empiricky vytvořené tvary vychovují i z hlediska proudění vzduchu.

Od počátku bylo jasné, že základem vozu bude podvozková plošina modernizovaného „emběčka“, typu Škoda 110. Po úvahách o umístění motoru před zadní nápravu podle francouzského vzoru Matra 530 dostalo při oponentním řízení v září 1968 přednost řešení s motorem za zadní nápravou, proti sériovému provedení ovšem výrazně vylepšené. >

Jeden z četných snímků kupé pořízených na starém letišti v Praze-Ruzyni



Skupina vývoje podvozku, kterou vedl Ing. Julius Mackerle (1909–1988), navrhla nové zavěšení poháněných zadních kol na vlečených trojúhelníkových ramenech se šíkmou osou kívání. Navíc byl motor s převodovkou posunut o 70 mm kupředu pro přiznivější rozložení hmotnosti na nápravy. Hnací hřidele kol proto byly opatřeny stejnoběžnými klouby Löbro u výstupů z rozvodovky i u kol.

Přední náprava pocházela ze Škody 110, jen příčný stabilizátor byl přemístěn za nápravu, aby uvolnil prostor pro vpředu umístěny chladiče motoru. Brzdy byly kotoučové na všech čtyřech kolech, upravené z předních brzd „stodesítky“. Třídilný bezpečnostní sloupek řízení konstrukce ÚVMV umožňoval seřizovat polohu volantu podélně i na výšku.

Základ karoserie tvořil ocelový skelet s vestavěným bezpečnostním obloukem, který podle dokumentace dodané z ÚVMV vyrobili v továrně Letov v Praze-Letňanech.

Povrchové díly karoserie zhovobili členové týmu ÚVMV ručně, laminováním do negativních forem. Ty byly také z laminátu, vznikly tvarováním na modelu karoserie v měřítku 1:1. Karosářské díly z 2,5 mm silného laminátu byly k ocelovému skeletu připevněny lepením a nýtováním. Lepená ohýbaná skla vyrobil na zakázku

podnik Sklo-Union Řetenice, čelní sklo bylo do karoserie vlepeno pomocí speciálního profilu Bostik Solbit.

Čalounění interiéru kupé bylo dílem zkušených pracovníků podniku Karosa Vysoké Mýto, kteří ještě pamatovali časy renovované karosárny Josefa Sodomky. Z neobvyklé zakázkové práce měli radost a dali si na ni obzvlášť záležet.

Koncem prosince 1969 byla karoserie kompletní a připravená k montáži mechanických skupin. Ta probíhala v lednu a v první polovině února 1970, ve finále na „kupátka“ současně pracovalo až třicet lidí, takže na dílně nebylo k hnuti.

V druhé polovině února 1970 absolvovalo čerstvě dokončené kupé ÚVMV 1100 GT první zkušební jízdy, při nichž se projevily některé dětské nemoci, jež byly následně léčeny i pomocí menších konstrukčních změn. Během dvou měsíců se vůz podařilo doladit tak, aby jej bylo možné představit odborným novinářům i nadřízeným orgánům.

Počátkem června 1970 představil kupé na titulní straně i uvnitř číslo měsíčník Automobil, Svět motorů vyčkal do 26. června, kdy se v pražském Parku kultury a oddechu Julia Fučíka (dnešní výstaviště v Holešovicích) otvíraly brány výstavy IEMA – Člověk a automobil.

Sportovní vůz dostal na jaře 1970 anglická litá kola Rubery Owen



Palubní deska nesla sedm kruhových přístrojů značky Jaeger včetně hodin





Nastupování a vystupování z nízkého vozu vyžadovalo trochu gymnastiky

Tam bilé kupé denně obdivovaly desetitisice návštěvníků, které mimo jiné navnadily zvěsti o tom, že by se mohlo malosériově vyrábět v počtu až 400 kusů ročně. K tomu však nedošlo, sportovní vůz zcela vybočující z nudné tuzemské reality se stal obětí Husákovy normalizace.

Kupé z ÚVMV bylo ještě v březnu 1971 vystaveno na autosalonu v Ženevě, ale spíš jen proto, aby na stánku Škoda posloužilo coby neokoukané lákadlo. V srpnu 1971 se znova prezentovalo v Praze na výstavě Autoprocess, tím však jeho veřejná kariéra skončila.

Kupé ÚVMV 1100 GT s rozvorem náprav 2200 mm a rozchodem kol 1280 mm vpředu a 1245 mm vzadu bylo dlouhé 3880 mm, široké 1505 mm a vysoké jen 1125 mm.

V ploché přídi laminátové karoserie se za chladičem motoru skrývalo náhradní kolo a laminátová palivová nádrž o objemu 46 l. Na úrovni chladiče byly do karoserie zamontovány francouzské vyklápěcí světlomety Cibié. Do pracovní polohy je vysouvala zkrutná pružina, jež se aktivovala spinačem světelné houkačky. Nazpět světlomety zasouval řidič se slápnutím pedálu umístěného u levého podběhu.

Čisté dvoumístné kupé mělo anatomická sedadla s opěrkou hlavy, sportovní volant se třemi děrovanými příčkami a palubní

deskou osazenou sedmi kruhovými přístroji francouzské značky Jaeger včetně elektrických hodin. Prim ovšem hrály dva velké: vlevo otáčkoměr se stupnicí do 7000 ot/min a červenou zónou od 5850 ot/min, vpravo rychloměr do 180 km/h.

Za zadní nápravou uložený kapalinou chlazený čtyřválec OHV převzatý ze Škody 110 byl převrtaný na 1140 cm³ a s pomocí dvojitýho karburátoru Weber dával 75 k (55 kW) při 5750 ot/min. Čtyřstupňová převodovka byla sériová, dostala jen kratší radici páku a upravené ovládání.

Kupé s pohotovostní hmotností 843 kg mělo užitečnou hmotnost jen 180 kg, z celkové hmotnosti 1023 kg připadalo 43 % na přední a 57 % na zadní nápravu. Jezdilo na čtrnáctipalcových kolech, zpočátku plechových a později litých anglických Rubery Owen, obutých do radiálních pneumatik Metzeler Monza 155 SR 14. Dosahovalo největší rychlosti 173 km/h, z 0 na 100 km/h dokázalo zrychlit za 13,7 s a při ustálené rychlosti 115 km/h mu naměřili spotřebu 9,8 l benzingu Super na 100 km.

Kupé ÚVMV 1100 GT se vyznačovalo výbornými jízdními vlastnostmi

Laminátová karoserie měla pevnou zadní stěnu s lištou simulující nárazník

V tuzemsku nevídaným prvkem byly vyklápěcí světlomety značky Cibié

