

BÍLÁ A ČERNÁ

Na jaře 1971 vzniklo v Kvasinách osobitě střížené bílé kupé Škoda Super Sport s motorem před zadní nápravou a odklápacím krytem kabiny. O deset let později se tento solitér nevratně proměnil v černou filmovou hvězdu jménem Ferat.

JAN TUČEK

Foto: archiv Škoda Auto

Vroce 1969 doznívala poněkud rozvolněná atmosféra roku předchozího, tuhá normalizace byla teprve za dveřmi. V tomto meziobdobí se v mladoboleslavské automobilce AZNP a v jejím pobočném závodě v Kvasinách zrodil projekt dvoumístného sportovního vozu s motorem před zadní nápravou. Měl se stát předobrazem malosériových sportáků určených především k vývozu na Západ. K ničemu takovému ovšem nedošlo.

Jednou z motivací byla i rivalita vývojářů AZNP s kolegy z pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV), kteří už od roku 1968 stavěli dvoumístné sportovní kupé 1100 GT s motorem Škoda za zadní nápravou a velmi pohlednou laminátovou karoserií. Vůz dokončili v polovině února 1970, v době, kdy v AZNP teprve probíhalo úvodní oponentní řízení projektu s interním označením Š 724.

Kupé z ÚVMV se na přelomu června a července 1970 stalo hvězdou druhého (a posledního) ročníku výstavy „IEMA – Člověk

a automobil“, jež proběhla v tehdejším Parku kultury a oddechu Julia Fučíka (PKOJF) na dnešním výstavišti v Praze-Holešovicích. Tovární kupé Š 724 bylo v té době teprve ve stadiu zrodu, dokončili je 30. dubna 1971.

Bílé kupé osobitých linií s černými nárazníky a na ně navazujícími ochrannými pásy na bocích se veřejnosti poprvé před-

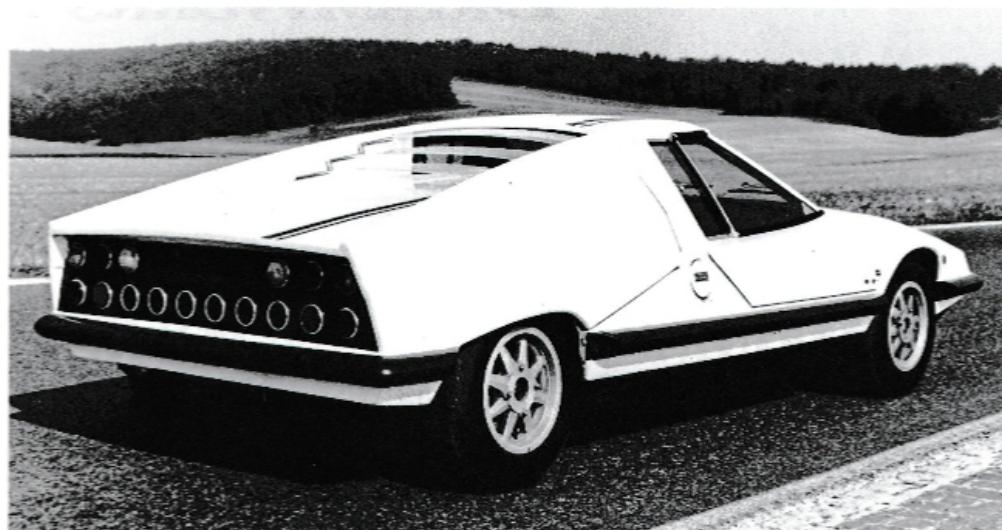
V červenci 1971 se kupé Š 724 představilo v Klatovech jako vývojová studie Š 110

stavilo počátkem července 1971 na výstavě pořádané v městských sadech v Klatovech při příležitosti mezinárodní automobilové Rallye Vltava. Bylo označeno jako Škoda 110 – vývojová studie a o přízeň diváků soutěžilo s další poprvé vystavenou novinkou, červeným – v pořadí čtvrtým – prototypem limuzíny Tatra 613.

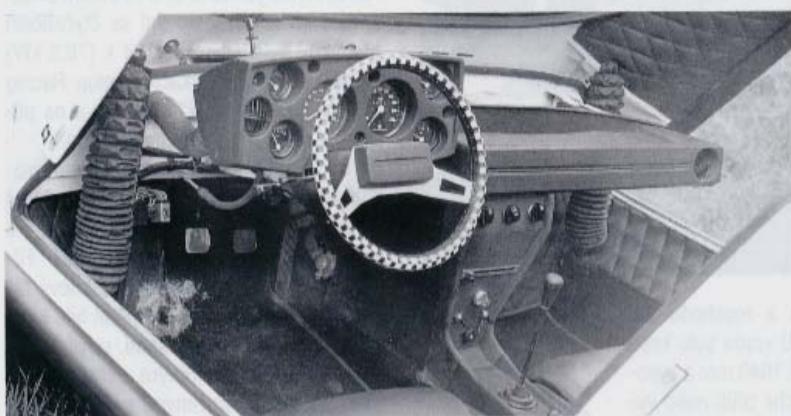
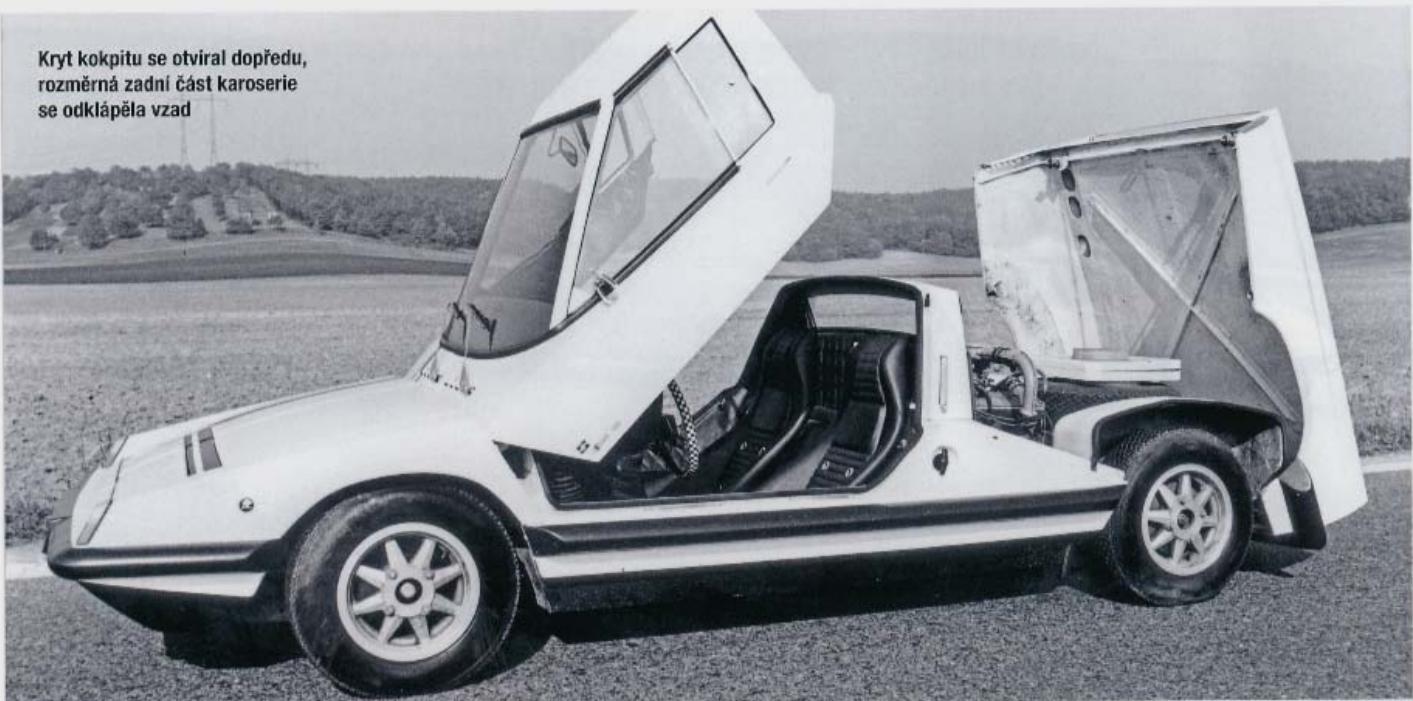
Oficiální premiéru si kupé s motorem před zadní nápravou odbylo v září 1971 na veletrhu v Brně, stále ještě coby Škoda 110 – vývojová studie. Brzy nato bylo označení změněno na Škoda Super Sport. V říjnu 1971 byl tentýž vůz vystaven na londýnském autosalonu, přičemž na boku vyvýšeného pódia byl nápis Škoda Supersport, zatímco na zadní poznávací značce stálo Škoda Š 110 GT (v obou případech ovšem bez háčků).

Základ kupé tvořila podlahová plošina, na kterou vzadu navazoval pomocný rám,несoucí poháněcí ústrojí a zavěšení zadních kol. Zavěšení předních i zadních kol bylo převzato ze sériové Škody 110, brzdy byly

Objemná záď kupé Škoda Super Sport působila poněkud těžkopádným dojmem



Kryt kokpitu se otvíral dopředu, rozměrná zadní část karoserie se odkládala vzad



Blok s přístroji se při nastupování a vystupování posádky odkládal spolu s volantem

vpředu kotoučové a vzadu bubnové, dvouokruhové s posilovačem z vozu Polski Fiat 125 P. Litá osmipaprsková kola, známá ze soutěžních vozů Škoda, nesla pneumatiky Barum 175 SR 13 se vzorkem OR 6.

Součástí skeletu samonosné karoserie byl bezpečnostní oblouk, jenž se klenul nad hlavami posádky. Povrchové díly karoserie byly zhotoveny z laminátu tloušťky 2 až 2,5 mm s kovovými výztuhami a zesílením ve spojovacích partiích. Laminátové díly vyrobil podnik Vertex v Hradci Králové, montáž karoserie probíhala ve vývojovém oddělení v Kvasinách.

Kupé mělo rozměrný, dopředu odkládací kryt kabiny, jenž zabíhal od spodního okraje čelního okna přes boky a střechu až k bezpečnostnímu oblouku. V bočních sklech byla jen malá posuvná okénka, jimiž mohla posádka větrat a komunikovat s okolím. Manipulaci s rozměrným krytem kokpitu usnadňoval pružinový využívající mechanismus, který dodal pražský výrovný závod továrny Jawa.

Prakticky celá zadní část karoserie za bezpečnostním obloukem se odkládala dozadu a otvírala přístup k poháněcímu ústrojí. Podélne před zadní nápravou uložený ka-

palinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1107 cm³ dával v soutěžní úpravě A2 s dvojitým karburátorem Weber výkon 73 k (54 kW).

Chladič vody opatřený elektrickým ventilátorem se nacházel v přídi karoserie, vzadu vpravo vedle motoru byl jen chladič oleje. Palivová nádrž o objemu 70 l měla své místo za sedadly, její nalévací hrdlo



Motor byl uložen podélne před zadní nápravou, náhradní kolo bylo nad převodovkou



Kupé bylo vybaveno skořepinovými sedačkami, pevně přišroubovanými k podlaze



Tři přibuzní: odleva
kupé UVMV 1100 GT,
Škoda 110 R a Škoda
Super Sport



SKODA SUPERSPORT

ústilo na pravé straně bezpečnostního obloku.

Přemístění motoru před zadní nápravu si vyžádalo úpravu rozvodovky, pouzdro satelitů a talířové kolo byly ve skříni diferenčálu otočeny o 180°. Čtyřstupňová převodovka umístěná za nápravou byla sériová typu Š 110, dostala jen jiné víko s vývodem táhla řazení vlevo směrem dopředu. Nad převodovkou bylo připevněno náhradní kolo a na něm se nacházela plochá schránka na náradí.

Při rozvoru 2500 mm a rozchodu kol 1310 mm vpředu a 1300 vzadu bylo kupé dlouhé 4060 mm, široké 1640 mm a vysoké jen 1120 mm. V ploché přídi mělo vyklápěcí rampu se šesti kruhovými světlomety, dvěma potkávacími, dvěma dálkovými a dvěma mlhovými. Za rampou, mezi předními podběhy, bylo 350 l prostoru pro zavazadla.

Z pohotovostní hmotnosti 898 kg připadalo 46 % na přední a 54 % na zadní nápravu, u plně zatíženého vozu (dvě osoby

Škoda Super Sport alias Škoda Š 110 GT v říjnu 1971 na londýnském autosalonu

a 50 kg zavazadel) o hmotnosti 1098 kg se tento poměr změnil na 51:49 %.

Škoda Super Sport s motorem o výkonu 73 k (54 kW) jezdila největší rychlosťí 180 km/h a zrychlil z 0 na 100 km/h zvládla za 15,3 s. Při testování se čtyřválcem 1147 cm³ vyladěným na 104 k (76,5 kW) dosáhla na pneumatikách Dunlop Racing maximální rychlosti 211,5 km/h a na původním obutí značky Barum 207 km/h.

Od roku 1974 bylo kupé exponátem mladoboleslavského Autosalonu Škoda, který tenkrát suploval značkové muzeum, ale v roce 1981 se dočkalo reinkarnace. Filmový výtvarník a bývalý automobilový závodník Theodor Pištěk proměnil bílé kupé v černé s červenými linkami, nově tvarovanou přídí a mohutným „křídlem“ na zadní, opatřeným sdruženými světly z tehdy nového kupé Garde. Exotický vzhled dokreslovaly lité disky kol BBS s pneumatikami Firestone.

Černý vůz se stal hvězdou filmového hororu „Upír z Feratu“ režiséra Juraje Herze, podle scénáře měl jezdit na lidskou krev. Řídila jej ambiciozní závodnice Mima (Dagmar Veškrnová), již sekundoval trener a spolujezdec Kříž (Petr Čepek), záhadu se snažil rozluštit MUDr. Marek (Jiří Menzel).

Během natáčení ovšem Ferat jezdil na benzin a většinou jej řídil pracovník vývojového oddělení automobilky Stanislav Cinkl. Po krátké filmové kariéře a následné účasti v propagační kampani Herzova hororu se kupé vrátilo do továrny. Ve sbírce mladoboleslavského muzea v pokoji odpočívá dodnes. ■



Ferat s upravami, které navrhl výtvarník a bývalý závodník Theodor Pištěk (1981)



Během natáčení se Ferat těšil mimořádné pozornosti mladoboleslavských fanoušků