VYCHÁZÍ OD ROKU 1957 8/2022 66. ROČNÍK

automobil

CAR OF THE YEAR

64,90 KČ / 3,49 €
www.automobilrevue.cz

HISTORIE

- Goodwood Festival of Speed
- Retro Classics Stuttgart
- Tour Auto

HONDA CIVIC

PO JEDENÁCTÉ A OPĚT SKVĚLE!

ASTON MARTIN

V12 VANTAGE

NEPŘEHLÉDNĚTE

- Cupra Formentor VZ5
- Audi S6 vs. BMW 540d
- 4x Hyundai Tucson

ŠKODA GARDE

Cesta ke vzniku českého kupé

KUPÉ SE DVĚMA JMÉNY

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto a autor

V září 1981 slavilo na brněnském veletrhu premiéru kupé Škoda Garde odvozené ze sedanů řady Š 105/120. Do výroby se dostalo s jistým zpožděním, zato nabízelo několik konstrukčních zlepšení.

První funkční vzorek Š 743 dokončili v Kvasinách 30. listopadu 1973

Vývoj nového kupé s typovým označením Š 743 odstartoval počátkem roku 1973, koncem listopadu 1973 už byl hotov první funkční vzorek. V letech 1974 a 1975 následovalo několik prototypů, nejméně tři, pak byl ale vývoj Š 743 na příkaz generálního ředitelství trustu ČAZ (Československé automobilové závody) přerušen.

V Kvasinách se v letech 1976 a 1977 museli soustředit na kupé klasické koncepce Š 763 s motorem vpředu a pohonem zadních kol, jež bylo součástí megalomanského projektu společné výroby československých a východoněmeckých automobilek. Nereálné, ideologicky založené a z nejvyšších politických míst vyžadované plány se nikdy nenaplnily, z celého projektu Š 761-765 zůstalo jen pár prototypů, včetně již zmíněného 2+2místného kupé Š 763 s povrchovými panely karoserie z laminátu.

Až v květnu 1978 povolil generální ředitel ČAZu pokračovat ve vývoji a technické přípravě výroby kupé Š 743 s motorem vzadu a celokovovou karoserií. Sedany Š 105/ /120, od nichž bylo kupé odvozeno, se v té době již půldruhého roku sériově vyráběly. V roce 1978 byly zhotoveny dva nové pro-

Funkční vzorek kupé z roku 1973 měl svisle orientované zadní svítilny

Jeden z prvních vozů Škoda Garde v definitivní podobě z roku 1981

totypy, v roce následujícím dalších pět. Koncem roku 1979 vývoj kupé Š 743 výrazně ovlivnily požadavky podniku zahraničního obchodu Motokov. Kupé mělo dostat zdokonalený podvozek, který by mu zaručil o poznání lepší jízdní vlastnosti.

A tak v roce 1980 vyjely do zkoušek nové prototypy se zadní nápravou doplněnou šikmými rameny, jež spolu se stávajícími podélnými rameny vytvářela vlečené trojúhelníkové závěsy s šikmou osou kývání. Dalšími významnými změnami bylo použití hřebenového řízení a montáž čtyřpístkových kotoučových brzd na přední kola.

Dosud používané nárazníky, provizorně zhotovené z laminátu, byly nahrazeny nárazníky z plastické hmoty Prepreg, což byla rohož z krátkých skelných vláken nasycená polyesterovou pryskyřicí a zpracovaná lisováním za tepla. Nová byla i palubní deska s obložením z polyuretanové pěny Ipur.

Ve dnech 6. až 10. dubna 1981 se jeden z nových prototypů kupé Š 743 v červené

Prototyp z roku 1980 s kruhovými světlomety a hřebenovým řízením. Až na provizorní nárazníky už měla záď kupé definitivní uspořádání

metalíze představil pečlivě vybranému publiku, delegátům XVI. sjezdu Komunistické strany Československa, který probíhal v nově otevřeném pražském Paláci kultury. Veřejnost si na premiéru kupé pojmenovaného Škoda Garde musela počkat do září 1981 na v úvodu zmíněný brněnský veletrh.

Škoda Garde bylo 2+2místné dvoudveřové kupé se splývavou zádí, motorem za zadní nápravou a chladičem umístěným v přídi karoserie. Poháněcí ústrojí kupé tvořil čtyřválec OHV o objemu 1174 cm³ a výkonu 58 k (43 kW) při 5200 min⁻¹ spolu s jedno-

Garde dostalo jako první prepregové nárazníky a nové zadní svítilny

Škoda Rapid v exportním provedení se sportovními koly z lehké slitiny

kotoučovou spojkou s talířovou pružinou a čtyřstupňovou převodovkou.

Plnému rejdu hřebenového řízení odpovídalo 3,8 otáčky volantu, brzdy byly vpředu kotoučové čtyřpístkové a vzadu bubnové, dvouokruhové s posilovačem. Třináctipalcová kola nesla radiální pneumatiky rozměru 165 SR 13. Palivová nádrž pod zadním sedadlem měla objem 37 l.

Při rozvoru náprav 2400 mm a rozchodu kol 1320 mm vpředu a 1290 mm vzadu bylo kupé dlouhé 4175 mm, široké 1610 mm a v nezatíženém stavu vysoké 1380 mm, plně zatížené měřilo do výšky 1345 mm. Vykazovalo pohotovostní hmotnost 915 kg a užitečnou 350 kg. Z celkové hmotnosti 1265 kg připadalo 540 kg na přední a 725 kg na zadní nápravu, tedy v poměru 43:57. Podle údajů výrobce dosahovalo Garde největší rychlosti 150 km/h, při ustálené rychlosti 90 km/h spotřebovalo 6,5 l benzínu Super na 100 km, při 120 km/h 9,2 l a v městském provozu 8,9 l.

V době uvedení trh na přelomu let 1981 a 1982 kupé existovalo ve čtyřech základních barvách karoserie: bílé, béžové champagne, šípkové červeni a olivové zeleni. Za příplatek byly k mání tři metalické barvy: stříbrná, bronzová a červená.

Sériová výroba kupé Garde se začala v Kvasinách pomalu rozbíhat v říjnu 1981, místo plánovaných dvou stovek vozů jich zhotovili do konce roku jen pět desítek. V roce 1982 už produkce vzrostla na 2400 kupé, z nichž většina byla určena na export do západoevropských zemí.

Tam kupé odcházelo většinou s pojmenováním Škoda Rapid, jméno Garde zůstalo jen pro tuzemský trh. Ve Francii a v Belgii se nové vozy prodávaly pod označením Škoda Coupé 120 R, čímž připomínaly dřívější oblíbené „erko". V roce 1983 výroba kupé Garde-Rapid kulminovala, z Kvasin jich vyexpedovali 4854. Do letní dovolené

Garde a Rapid měly přední sedadla s integrovanými opěrkami hlavy

Palubní deska kupé Garde a Rapid s obložením z polyuretanové pěny

roku 1984 následovalo téměř 3800 dalších kupé, celková výroba těchto vozů tak překonala hranici 11 tisíc.

Od září 1984 už se vyráběla výrazně modernizovaná Škoda Rapid 130, kterou si připomeneme v příštím vydání Automobilu. Od května 1982 se kupé Garde montovala také na Slovensku, v Bratislavských automobilových závodech (BAZ). Tyto vozy byly určeny výhradně pro domácí trh, prodávala je Mototechna. Prosluly nevalnou kvalitou zpracování. Podle dobové statistiky jich do léta 1984 v Bratislavě zhotovili 2385. ■

V téhle podobě se exportní verze kupé Rapid vyráběla do léta 1984