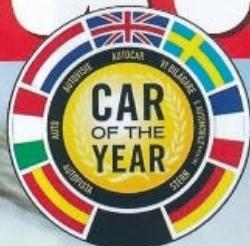


VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

1/2022 66. ROČNÍK

automobil



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

HISTORIE

- | Giorgetto Giugiaro
- | Jaguar Continuation
- | Gran Premio Nuvolari



FERRARI ROMA

ITALSKÝ DOLCE VITA



ŠPANĚLSKÝ MODERNISMUS

CUPRA BORN

NEPŘEHLEDNĚTE

- | COTY 2022: finalisté
- | Volkswagen Multivan T7
- | Toyota GR86



ŠKODA LOCUSTA

Nesplněný sen od Dunaje





V roce 1982 vzniklo v Bratislavě třídveřové kupé Locusta s předním pohonem

PŘEDNÍ POHON OD DUNAJE

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

Počátkem osmdesátých let vznikly ve vývojovém oddělení Bratislavských automobilových závodů (BAZ) dva funkční vzorky vozů Škoda s předním pohonem. Nejprve sedan odvozený ze Škody 120 LS a poté kupé Locusta, přestavěné ze Škody Garde. Oba převzaly poháněcí ústrojí jugoslávské Zastavy 101, licenčního Fiata 128 (viz AR 12/’21).

Na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let procházel československý automobilový průmysl obdobím deziluzí. Postupně skončila bez výsledků řada nadějných projektů nových osobních vozů a zdálo se, že zastaralá koncepce s motorem vzadu zůstane tuzemským automobilům souzena až do konce světa a času. Vývojáři v Mladé Boleslaví i v Bratislavě se urputně snažili najít nějaké přechodné řešení. Pokud mělo mít alespoň nějakou naději na zavedení do výroby, muselo vycházet z karoserií stávající řady sedanů Š 742 a kupé Š 743.

V roce 1980 se v Bratislavě pustili do přestavby čtyřdveřové Škody 120 LS. Rozhodli se pro koncepci s motorem vpředu

napříč a pohonem předních kol, přičemž nepřicházela do úvahy kooperace s dodavateli ze Západu, požadujícími „tvrdé“ měny.

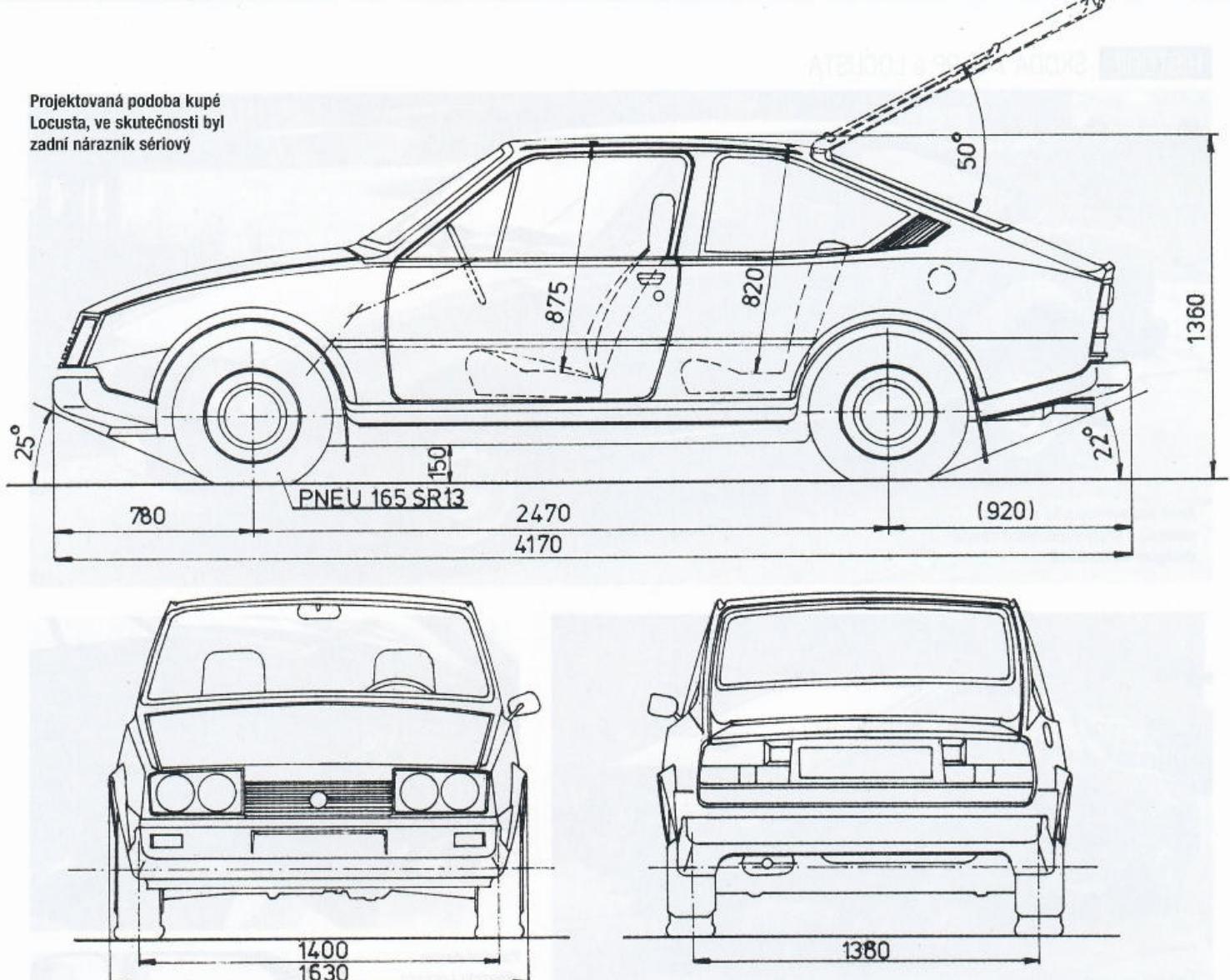
Prakticky jediná schůdná cesta tak vedla přes srbský Kragujevac, kde automobilka Crvena Zastava vyráběla pod označením Zastava 101, resp. 1100, licenční Fiat 128 s upravenou karoserií se splývavou zadí, opatřenou nahoru vyklápěcími dveřmi (AR 12/’21). A tak se zrodila bratislavská Škoda 742 PP.

Jejím základem se stala čtyřdveřová karoserie vozu Škoda 120 LS s přídí opticky rozšířenou umístěním předních blikáčů po stranách masky, do rohů předních blatníků. Zadní čelo karoserie se obešlo bez



Sedan Škoda 742 PP měl vpředu napříč uložený motor a pohon předních kol

Projektovaná podoba kupé Locusta, ve skutečnosti byl zadní nárazník sériový



mřížky a zdobily je výrazně zvětšené, svisle orientované sdružené svítlinky. Každá z nich vznikla rozříznutím a spojením dvou původních užších svítidel sériového vozu.

Přední kapota nebyla zavěšena po straně jako u sedanů řady Š 105/120, ale vzadu. Pod ní se skrývalo napříč uložené poháněcí ústrojí, které tvořil kapalinou chlazený čtyřválec OHC o objemu 1116 cm³ a výkonu 55 k (40,5 kW), spojený s mechanickou čtyřstupňovou převodovkou umístěnou vlevo vedle motoru. Ze Zastavy 101 pocházela také rozvodovka, hnací hřídele, zavěšení předních kol se vzpěrami MacPherson, kotoučové brzdy a hřebenové řízení. Třináctipalcová kola byla obuta do pneumatik rozměru 165 SR 13. Změna koncepce umožnila vytvořit v zádi zavazadlový prostor o objemu téměř 400 l, nevhodou byl jen jeho vysoko umístěný práh a ne zrovna ideální přístupnost původním zadním víkem.

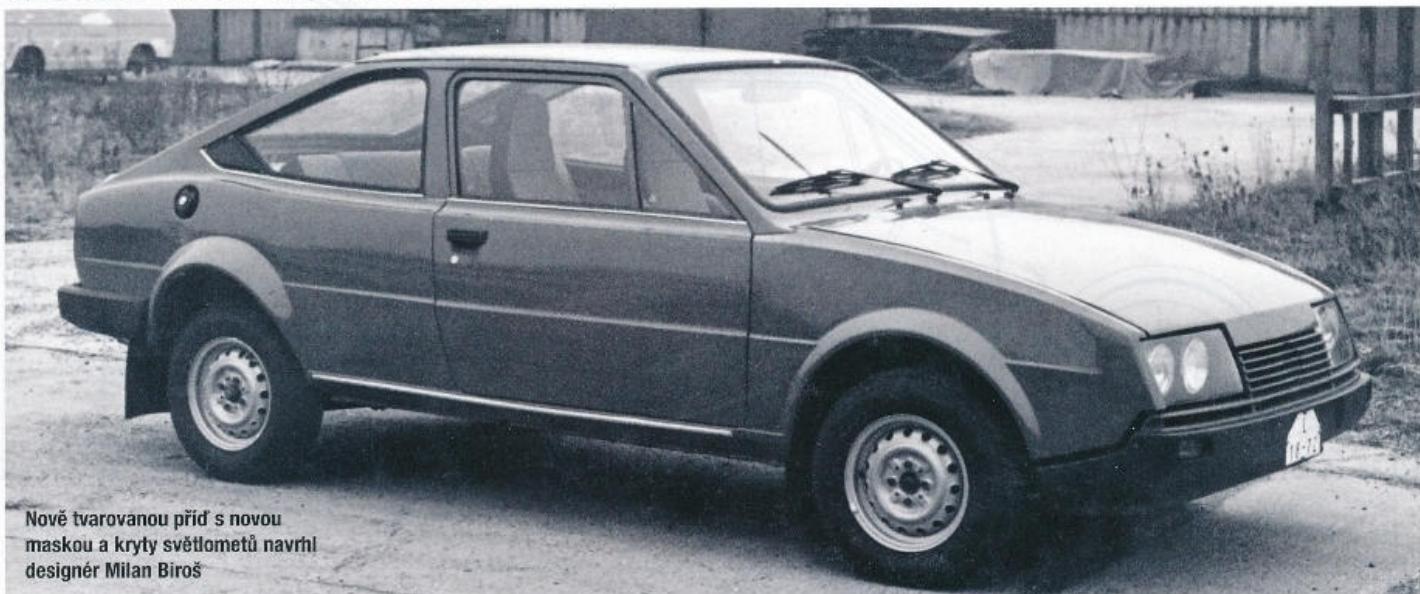
Škoda 742 PP zůstala solitérem, pro bratislavské vývojáře však byla významným povzbuzením k dalšímu, konstrukčně náročnějšímu pokusu. Ten nesl v zadání z prosince 1980 označení „Vývoj třídverového coupé s motorem vpředu“. Vyústil ve stavbu vozu, který po dokončení v roce 1982 dostal pojmenování Locusta. Byl odvozen z kupé Š 743 Garde připravovaného



Pod kapotou vozu Škoda 742 PP se skrýval čtyřválec 1,1 l z vozu Zastava 101

Bratislavská Škoda 742 PP se odlišovala i výrazně zvětšenými zadními svítidly





Nově tvarovanou přídí s novou maskou a kryty světlometů navrhl designér Milan Biroš



Locusta se vyznačovala rozšířenými lemy výřezu blatníku a třetími dveřmi v zádi

k výrobě v pobočném závodě AZNP v Kvasinách, koncepcí ovšem navazoval na výše popsaný sedan Š 742 PP. Kromě motoru umístěného vpředu napříč a pohánějícího přední kola se mohl pochlubit i třetími, nahoru vyklápěcími dveřmi ve splývavé zádi a modernizovaným prostorem pro cestující.

Původní projekt počítal s možností využít pro tento vůz poháněcí ústrojí nově vyvíjeného mladoboleslavského typu Š 780, předchůdce pozdější Škody 781 Favorit, to však ještě nebylo k dispozici, takže opět přišla ke slovu jugoslávská cesta.

Pod přední kapotou, jež se tentokrát odkládala směrem kupředu, proti směru jízdy, byl napříč uložený čtyřválec OHC 1116 cm³ o výkonu 55 k (40,5 kW), perspektivně však tvůrci vozu uvažovali o montáži jeho většího sourozence o objemu 1290 cm³ a výkonu 75 k (55 kW).

Ve srovnání se sériovým kupé Š 743 měla Locusta posunutím přední nápravy o 70 mm vpřed rozvor prodloužený na 2470 mm a rozchod kol rozšířený na 1400 mm vpředu a 1380 mm vzadu. Výřezy blatníků proto dostaly nepřehlédnutelné lemy.

Vůz měl i nově tvarovanou, výrazně se svažující přídí s novou maskou, dvěma páry

kruhových světlometů pod společnými kryty a velkoplošný přední nárazník s vestavěnými blikáči. Designér Milan Biroš původně navrhl ve stejném stylu i zadní nárazník, z úsporných důvodů se však Locusta nakonec musela spokojit se sériovým.

Splývavá záď byla opatřena nahoru vyklápěcími třetími dveřmi s rozumným oknem, vybavenými dvojicí plynových vzpěr. Chloubou bratislavských vývojářů byla přední sedadla s bočními opěrkami a vysokými opěradly plynule přecházejícími v opěrky hlavy. Locusta byla dlouhá 4170 mm, široká 1630 mm a vysoká 1360 mm, její třináctipalcová kola nesla pneumatiky 165 SR 13.



Palubní desku převzala Locusta z kupé Garde, dostala jen odlišné obložení volantu

Přední sedadla s bočním vedením měla opěradla plynule přecházející v opěrky hlavy

Nahoru vyklápěcí zadní dveře držela v otevřené poloze dvojice plynových vzpěr



Optimistické představy vedení Bratislavských automobilových závodů o stokusové ověřovací sérii kupé Locusta v roce 1984 a zahájení sériové výroby třídverových kupé s předním pohonem v roce následujícím vzaly záhy za své. Podle smlouvy uzavřené s AZNP smontovali v Bratislavě v letech 1982 až 1985 necelých 2400 kupé Škoda Garde s motorem vzadu, do roku 1987 pak ještě tisícovku kupé Škoda Rapid též koncepcy. Tyto vozy byly určeny jen pro vnitřní trh a kvalitou se nevyrovnaly automobilům vyráběným v Kvasinách.

Unikátní třídverové kupé Locusta s předním pohonem naštěstí během následujících desetiletí ze světa nezmizelo, počátkem nového tisíciletí se dočkalo zrestaurování a stalo se jedním z nejcennějších exponátů bratislavského Muzea dopravy sídlícího v těsné blízkosti hlavního nádraží. ■