



Škoda Elišky Junkové



Model malého osobního vozu Start 900 zhotovený v roce 1954 v Karose

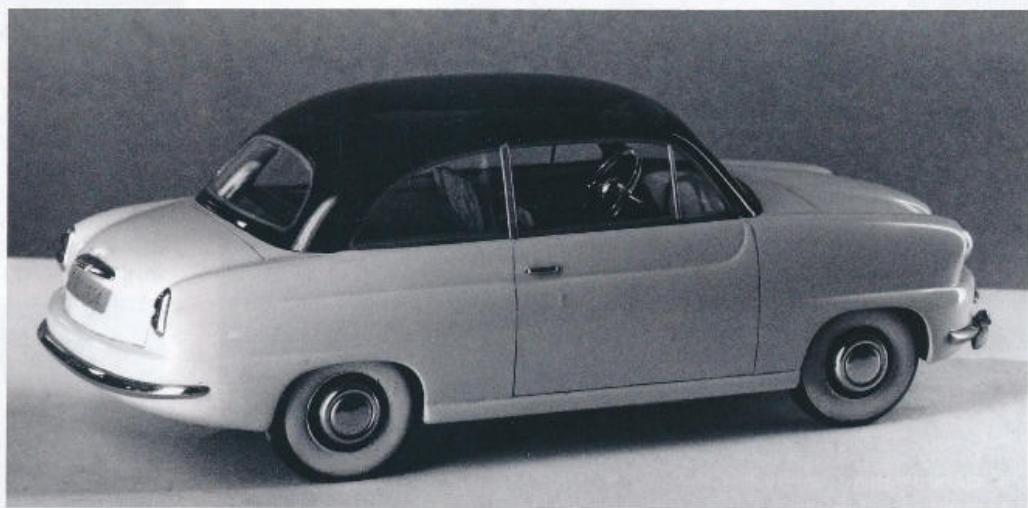
TÉMĚŘ ZAPOMENUTÝ PROJEKT

JAN TUČEK | Foto a kresby: archiv Iveco Czech Republic

V předjaří roku 1954 se zrodil projekt malého osobního vozu Start 900 s předním pohonem. Podvozek a poháněcí ústrojí zkonstruoval Ing. Rudolf Vykoukal, návrh karoserie vznikl ve vysokomýtské Karose.

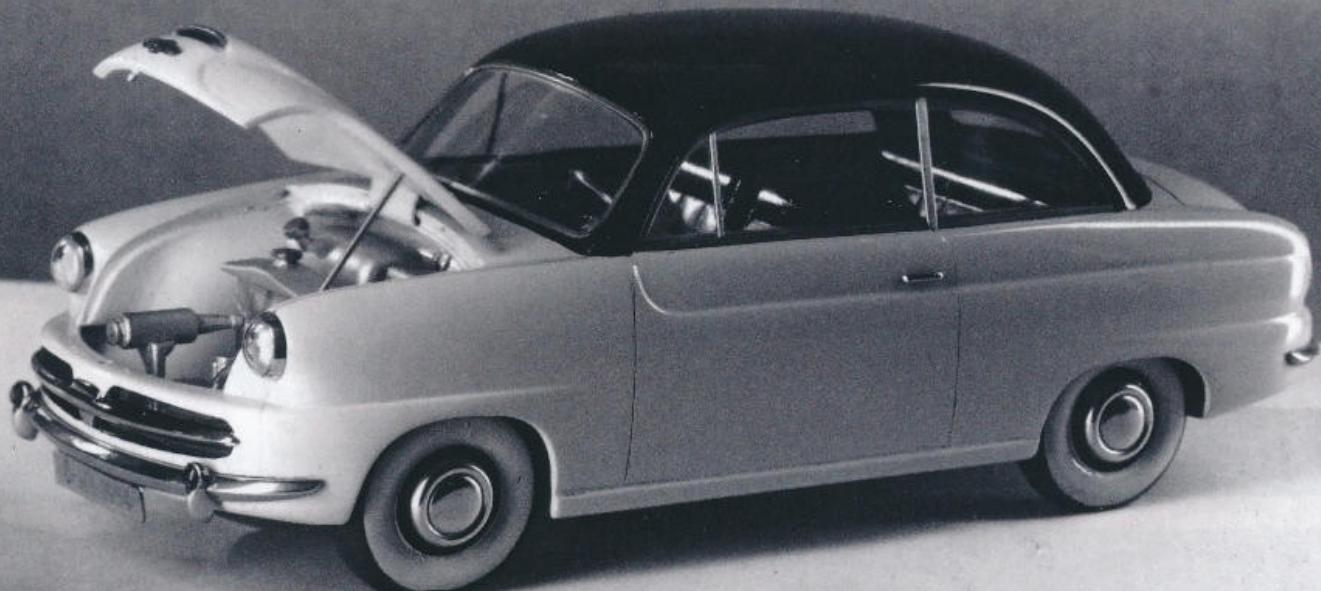
Počátkem července 1953, jen pádní po měnové reformě, která v Československu znehodnotila bankovní vklady i peníze uložené v soukromých trezorech a slamnících, vyhlásilo ministerstvo strojírenství úkol vyvinout a připravit do výroby lidový vůz. Měl mít uzavřenou čtyřmístnou karoserii, hmotnost do 700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

Návrhy musely být vypracovány do počátku března, tedy za necelé dva měsíce. Na 10. března 1954 bylo do Prahy svoláno



Návrh čtyřmístné dvoudveřové karoserie se vyznačoval zaoblenými tvary

Model vozu Start 900 s otevřenou kapotou – chladič měl být za motorem



zasedání odborné komise, na němž měly být projekty posouzeny. Předloženy byly celkem čtyři, přičemž předkladatelem všech byly formálně Automobilové závody n. p. Mladá Boleslav.

Projekt malého vozu Start 900 ovšem v mladoboleslavské konstrukci nevznikl, jeho autorem byl zkušený konstruktér Ing. Rudolf Vykovský (1905–1987), v té době pracovník hlavní správy ministerstva strojírenství pověřen řízením automobilového průmyslu. Připomeňme, že Ing. Vykovský zkonstruoval ve třicátých letech malé vozy Praga Baby a Jawa Minor a za okupace pak Minor II, těsně po válce představený pod značkou Jawa, ale vyráběný od října 1946 do února 1951 v Leteckých závodech Praha coby Aero Minor. Ještě v roce 1951 se Ing. Vykovský pokusil zachránit výrobu malého vozu s dvoudobým dvouválcem a pohonem předních kol modernizovaným typem Minor III. Marně, zůstalo jen u jediného prototypu.

Díky svému postavení na ministerstvu a renumé úspěšného konstruktéra si Ing. Vykovský mohl dovolit vstoupit do omezené soutěže na lidový vůz, potřeboval ovšem partnera z karosářského obooru. Tím se mu stalo konstrukční oddělení vysokomýtského podniku Karosa. Pro jeho pracovníky představoval projekt samonosné karoserie malého osobního automobilu vitané odreagování se od rutiny autobusů a užitkových nástaveb. Start 900 se vyznačoval osobitým řešením poháněcího ústrojí, jež bylo celé umístěné podélně před přední nápravou. Zcela vpředu, těsně za maskou, byl kapalinou chlazený plochý čtyřválec OHV s protilehlými páry válců o objemu 923 cm³.

Chladič byl instalován za motorem, nad skříní spojky a třístopňové mechanické převodovky, na kterou dozadu navazovala rozvodovka. Chlazení motoru bylo koncipováno jako termosifonové, tedy bez vodního čerpadla. Nad plochým čtyřválcem byly na

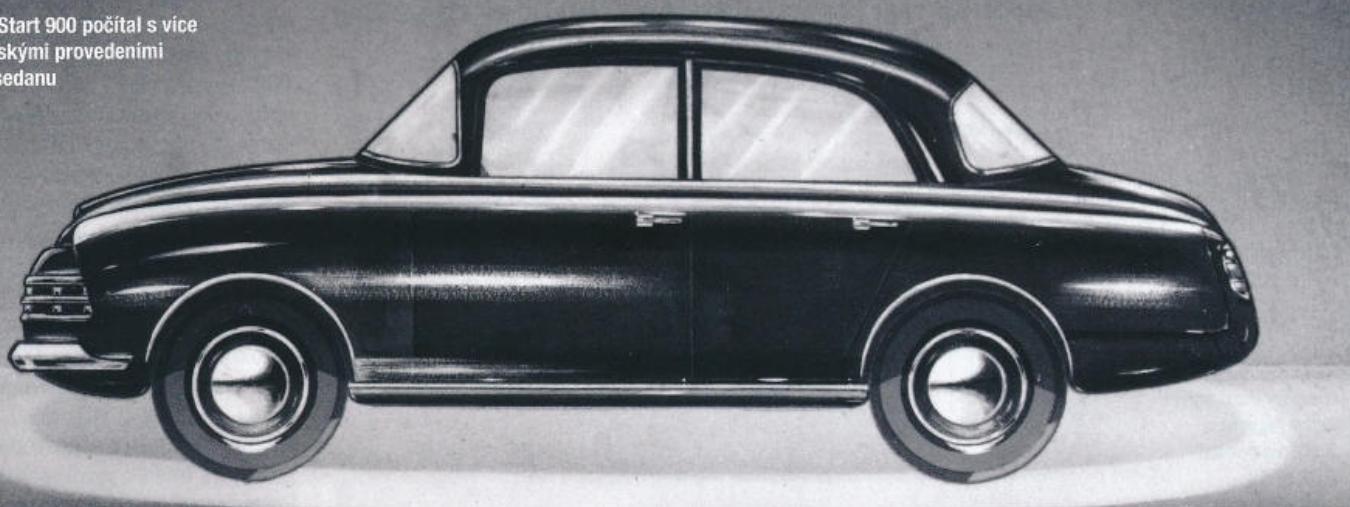
Malý osobní vůz Start



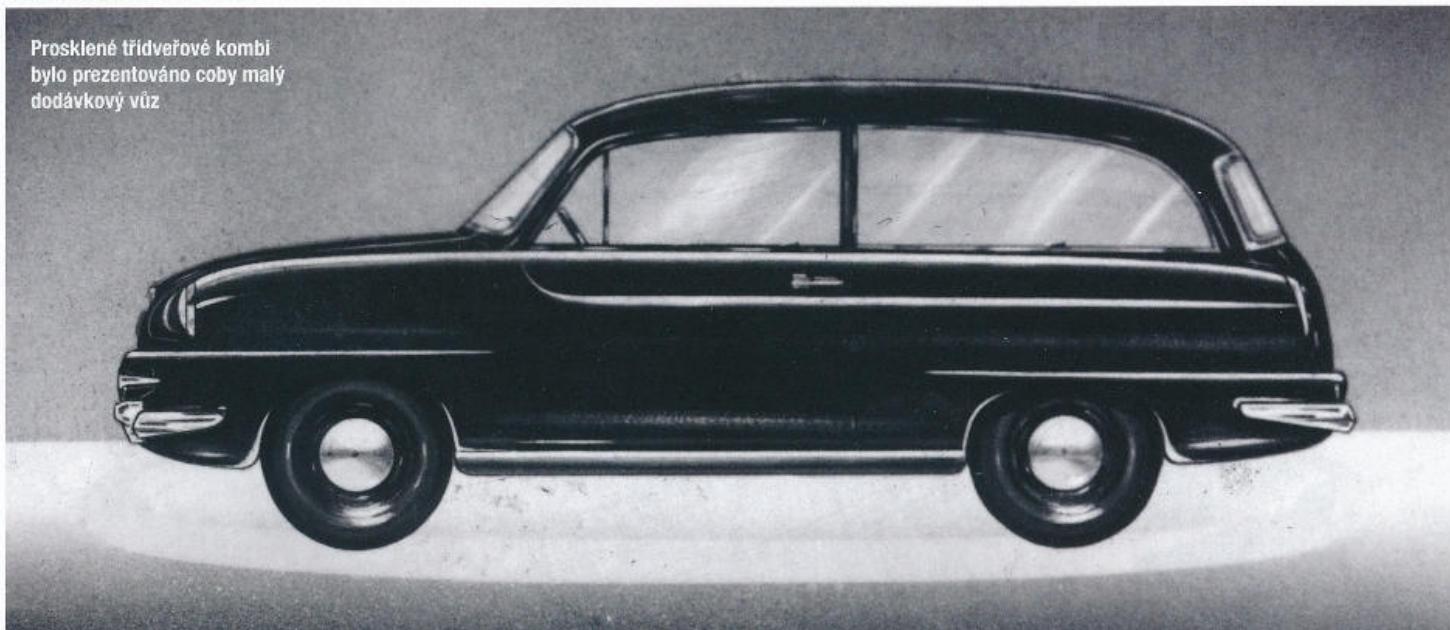
Jeden z prvních stylistických návrhů malého tudoru Start 900 z roku 1954

společném hřídeli vpředu dynamo a těsně před chladičem umístěný ventilátor. Poháněcí ústrojí uložené ve třech silentbločích a kompletní přední nápravu nesl pomocný rám připevněný čtyřmi šrouby k zadní stěně motorového prostoru. Přední podběhy přitom nebyly nosnými prvky karoserie. Převodovku ovládala řadicí páka umístěná uprostřed pod palubní deskou.

Projekt Start 900 počítal s více karosářskými provedeními včetně sedanu



Prosklené třídveřové kombi bylo prezentováno coby malý dodávkový vůz



Poháněná přední kola byla zavěšena na dvojicích přičních rámů odpružených podélnými zkrutnými tyčemi. Hřebenové řízení opatřené pružným pryžovým kloubem mělo krátké spojovací tyče umístěné za

osou předních kol. V zadní části motorového prostoru, nahoře u dělicí stěny, byla umístěna palivová nádrž.

Lehká trubková zadní náprava byla odpružena dvěma podélnými půleliptickými listo-

Motor i převodovka měly být uloženy před přední poháněnou nápravou

vými pery, obě nápravy byly opatřeny kapalinovými tlumiči. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání.

Čtrnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozložení 5,00 – 14, náhradní kolo mělo své místo ve svislé poloze po směru jízdy u levého zadního podběhu, aby je bylo možné vyjmout bez manipulace se zavazadly. Prostor pro čtyři dospělé cestující měl rovnou podlahu bez výstupků. Vpředu byla dvě samostatná sedadla široká 480 mm, zadní nedělené sedadlo bylo široké 1070 mm. Vnitřní výška mezi sedákem a stropem kabiny měla vpředu hodnotu 950 mm a vzadu 900 mm.

Při rozvoru náprav 2200 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu i vzadu byl dvoudverový tudor Start 900 dlouhý 3830 mm, široký 1490 mm a vysoký 1430 mm. Všechny výše uvedené údaje pocházejí z výkresů a z oponentního posudku, který pro ministrskou komisi vypracoval počátkem března 1954 Ing. Antonín Kryštof, vedoucí konstrukce podvozků mladoboleslavské automobilky.

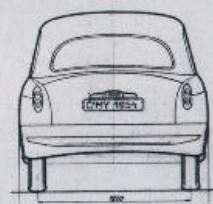
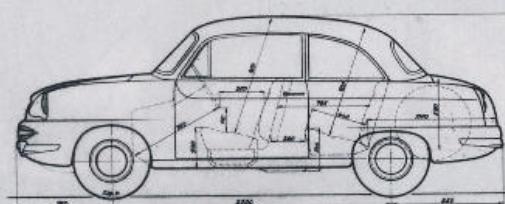
Dvoudverový Start 900 se v roce 1954 dočkal jediné trojrozměrné podoby – byl jí model zhotovený v Karose. Jeho přesné měřítko bohužel neznáme, podle dobových fotografií to snad mohlo být 1:20 nebo 1:25. Na kresbách vysokomýtských karosářů se ovšem Start 900 objevoval i jako čtyřdveřový sedan a třídveřové prosklené kombi, jež bylo patrně z takto důvodů označeno coby „malý dodávkový vůz“.

Projekt Start 900 se v původní podobě nedočkal realizace v životní velikosti, stal se však základem prototypu s označením Š 976, který vyjel na silnice na jaře 1956. Ten byl výsledkem nelehkých kompromisů mezi Ing. Vykoukalem a konstruktéry AZNP.

Musel převzít mladoboleslavské poháněcí ústrojí, zachoval si však pohon předních kol, původní konstrukci podvozku i upravené tvarové řešení z vysokomýtské Karosy. Příště se k němu vrátíme podrobněji. ■

Třípohledová kresba malého osobního vozu Start 900 v provedení tudor

Malý osobní vůz Start



Vnější a vnitřní rozměry vozu Start 900 s rozvorem 2,20 m a délkom 3,83 m

