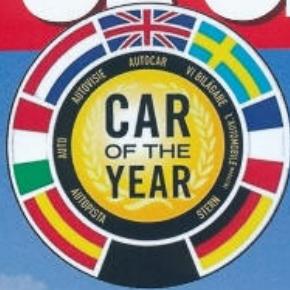


VYCHÁZÍ ÓD ROKU 1957

8/2021

65. ROČNÍK

automobil



59,90 Kč / 3,20 €
www.automobilrevue.cz



HISTORIE

- | Mille Miglia 2021
- | Subaru Leone
- | Bill Mitchell

VOLVO CONCEPT RECHARGE

VÝHLED DO BUDOUCNOSTI



ELEKTRICKÝ OBÝVACÍ POKOJ

HYUNDAI IONIQ



NEPŘEHLEDNĚTE

- | Land Rover Defender V8
- | BMW řady 4 Cabrio
- | Škoda RE-X1 Kreisel

ŠKODA 976

Rozplynutý sen o předním pohonu





Národní Muzeum Škoda Auto



Škoda 976 s předním pohonem
a karoserií z Karosy Vysoké
Mýto (1956)

ZÁZRAK SE NEKONAL

JAN TUČEK | Foto a kresby: archivy Iveco Czech Republic a Škoda Auto

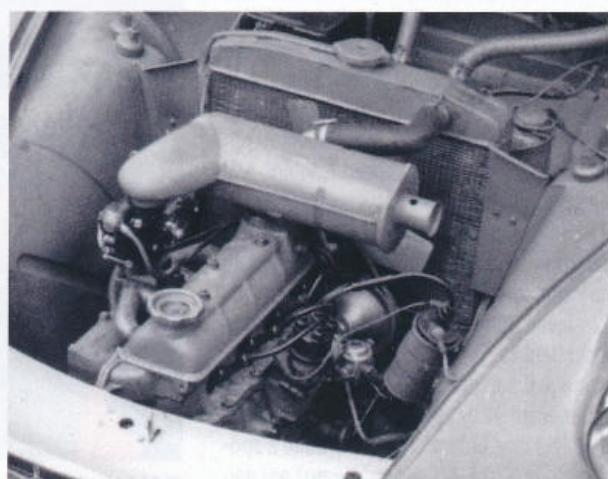
Na jaře roku 1956 vyjela na silnice Škoda 976 s pohonem předních kol a karoserií z vysokomýtské Karosy. Vznikla zkřížením dvou různých projektů lidového vozu a zůstala solitérem. Naštěstí se dochovala dodnes.

Vbřeznu 1954 proběhlo první kolo posuzování projektů tzv. lidového vozu. Na stole byly celkem čtyři, z nichž tři pocházely z AZNP. Š 978 s motorem vpředu a pohonem zadních kol, Š 977 s motorem za zadní nápravou a třetí s označením Š 976 a motorem vpředu, pohánějícím přední kola.

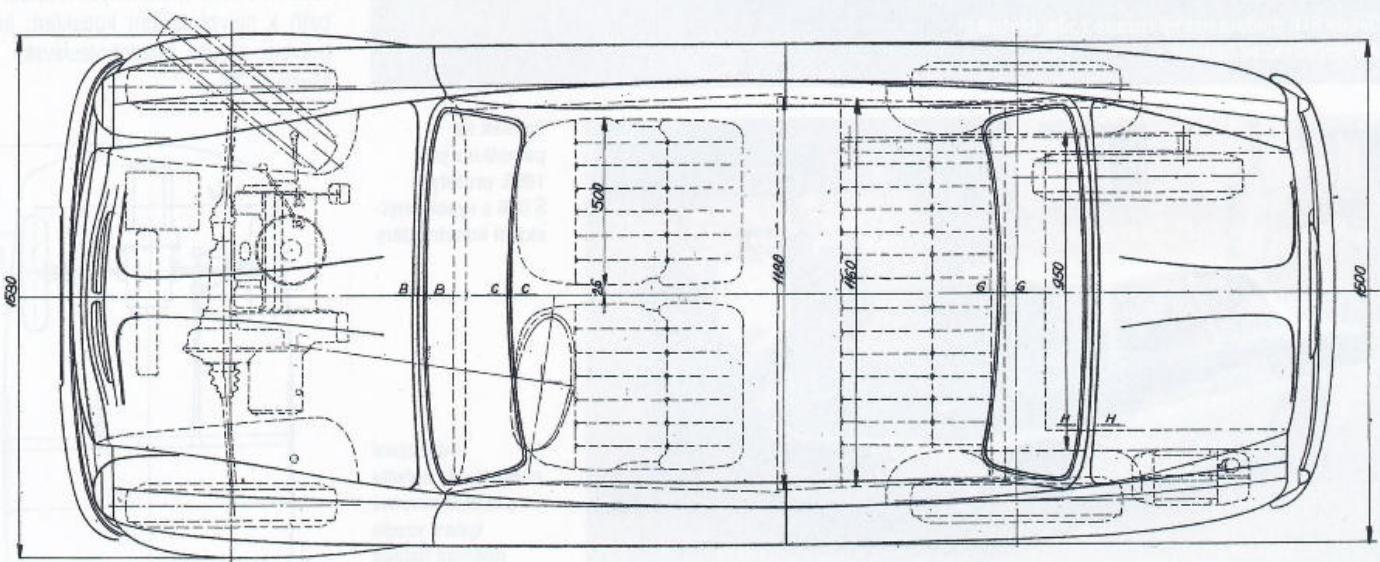
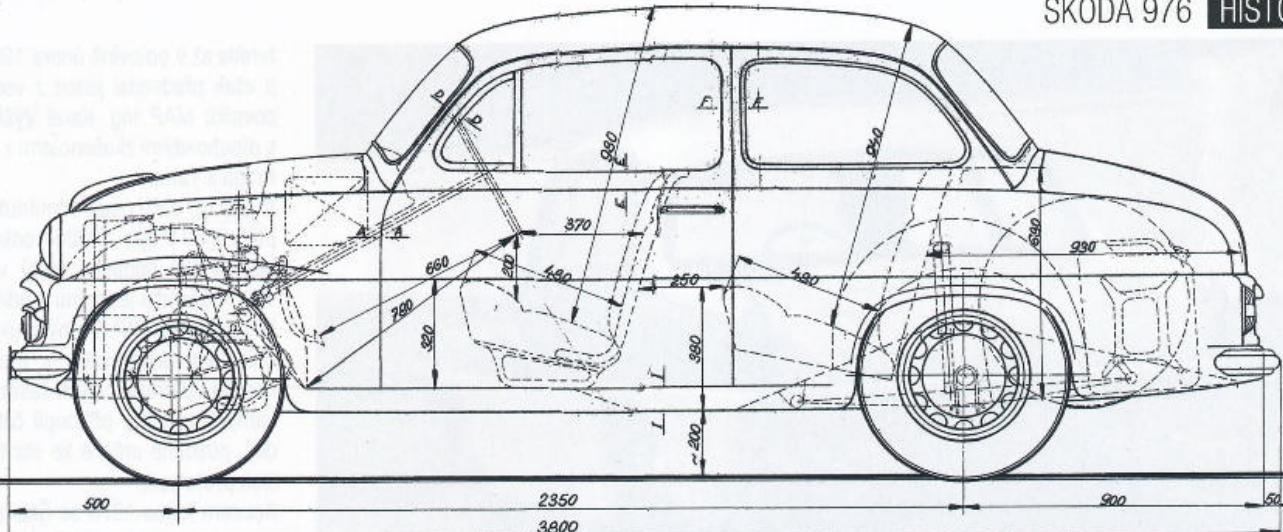
Čtvrtý projekt označovaný Start 900, o němž jsme podrobně psali před měsícem, vytvořil pracovník ministerstva strojírenství Ing. Rudolf Vykoukal ve spolupráci s konstruktéry z vysokomýtské Karosy. Jeho přední kola měl pohánět podélně před přední nápravou uložený plochý čtyřválec s protilehlými páry válců.

Po řadě jednání padlo rozhodnutí, že bude zpracována výkresová dokumentace po-

třebná ke stavbě prototypů všech tří konцепcí. Pro tentokrát ponechme stranou dva ostatní návrhy a věnujme se jen přednímu pohonu. Mladoboleslavský projekt Š 976 nabízel velmi pokrokové a prostorově optimální řešení: řadový čtyřválec umístěný vpředu napříč, na který vlevo navazovala čtyřstupňová převodovka v bloku s rozvodovkou. Celý agregát uložený ve čtyřech pružných lůžkách těsně za přední nápravou byl skloněn o 20° kupředu, chladič byl před motorem a přitom délka předního převisu karoserie nepřesahovala 500 mm. Připomeňme, že se stejně uspořádaným poháněcím ústrojím debutoval o více než deset let později, v říjnu 1964, italský vůz Autobianchi Primula a v březnu 1969 jeho přímý následovník Fiat 128, první typ turín-



Řadový čtyřválec uložený před přední nápravou s chladičem za motorem



ského velkovýrobce s předním pohonem, vzápětí ovněšený evropským titulem Vůz roku 1969 (COTY). Konstruktéři AZNP tak v roce 1954 výrazně předběhli dobu, bohužel však zůstalo jen u sady výkresů a šestistránkovému dokumentu s nadpisem „Předběžný projekt lidového vozu Š 900 – provedení 976 (přední náprava hnací)“. Označení Š 976 převzal upravený projekt Ing. Vykoukal. Hlavní změnou bylo nahrazení původně plánovaného plochého „boxeru“ řadovým čtyrválcem mladoboleslavské konstrukce spojeným s rozvodovkou a čtyřstupňovou převodovkou též provenience. Chladič byl opět za motorem, ale i tak měřil přední převis karoserie do délky 740 mm.

Vysokomýtští konstruktéři provedli řadu změn na karosérii, jež dostala zaoblené čelní okno, lehce sníženou střechu a ostřejší tvarované zadní blatníky opatřené trojúhelníkovými zadními svítílnami. Navenek neviditelnou, ale podstatnou změnou bylo, že přední podběhy se staly nosnou součástí samonosné karoserie.

V červnu 1955 byla zahájena stavba tří prototypů: Š 976 s předním pohonem, Š 977 s motorem vzadu a Š 978 klasické konцепce. Prvně jmenovaný vůz byl dokončen jako druhý v pořadí v březnu 1956. Mezitím bylo v polovině října 1955 v Praze ustaveno

ministerstvo automobilového průmyslu a zemědělských strojů, známé pod zkratkou MAP. Existovalo pouhé tři roky, v říjnu 1958 bylo zrušeno a automobilový průmysl přešel do působnosti ministerstva všeobecného strojírenství. S naším příběhem to však souvisí jen okrajově.

Prototyp Š 976 poháněl podélně před přední nápravou uložený, vodou chlazený řadový čtyrválec OHV o objemu 987 cm³ a výkonu 40 k (29 kW). Čtyřstupňová převodovka se synchronizací 2. až 4. převodo-

Původní návrh Š 976 z března 1954 s motorem uloženým vpředu napříč

vého stupně měla řadicí páku na svém viku.

Podvozek si zachoval původní řešení Ing. Vykoukala, přední kola nezávisle zavěšená na lichoběžníkových polonápravách byla odpružena podélnými zkrutnými tyčemi, trubkovou tuhou zadní nápravu nesla podélná půleliptická listová pera. Během jízdních zkoušek byla přední náprava doplněna příčným stabilizátorem.

Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, čtrnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 5,00 – 14. Palivová nádrž o objemu 34 l byla vzadu, u zadní stěny zavazadlového prostoru.

Vůz s rozvorem náprav 2250 mm a rozchodem kol 1250 mm vpředu i vzadu byl podle zprávy z léta 1956 dlouhý 3800 mm, široký 1550 mm a v nezatiženém stavu vysoký 1385 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 781 kg, z nichž 56 % připadalo na přední a 44 % na zadní nápravu. Celková hmotnost vozu měla hodnotu 1145 kg. Prototyp dosahoval rychlosti 110 km/h a z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za necelých 19 s. Při průměrné rychlosti 60 km/h spotřeboval 6,28 l benzínu na 100 km, při 80 km/h 7,65 l.

Už v září 1956 se však nad projektem Š 976 začaly stahovat mraky, z ministerstva přišel příkaz zastavit plánovanou stav-



Karoserie navržená a vyrobená v Karose měla oblou příd a klenuté čelní sklo



bu dvou dalších exemplářů. Koncem listopadu 1956 byly prototypy všech tří koncepcí předvedeny vládní komisi, která měla vybrat ten, jehož vývoj bude dále pokračovat. Komise, již bůhvíproč předsedal jeden z náměstků ministra vnitřního obchodu, k žádnému rozhodnutí nedospěla. Po řadě marných urgencí se v prosinci

1956 sešli zástupci ministerstva automobilového průmyslu a vedení AZNP a k dalšímu vývoji vybrali vůz s motorem vzadu. Zázrak se tedy nekonal, Škoda 976 vypadala ze hry a přední pohon se v Mladé Boleslavě uplatnil až o tři desetiletí později. Vládní komise volbu koncepce s vodou chlazeným motorem za zadní nápravou formálně po-

tvrdila až v polovině února 1957, tentokrát ji však předsedal jeden z vedoucích pracovníků MAP Ing. Karel Výška, odborník s dlouholetými zkušenostmi z automobilek Praga a Tatra.

A jaký byl další osud odmítnutého prototypu Š 976? V říjnu 1958 jej odkoupil mladoboleslavský dentista, který vůz v únoru 1960 odprodal jednomu z řidičů dopravního oddělení AZNP. Druhý soukromý majitel unikátního automobilu s předním pohonom jej opatroval celých šestnáct let a z továrny si k němu přikoupil četné náhradní díly, původně určené ke stavbě dvou dalších prototypů.

Koncem ledna 1976 se Škoda 976 vrátila do automobilky, AZNP ji odkoupily do tovární sbírky historických vozidel. Dnes patří k nejvzácnějším kouskům, jimiž se právem chlubí mladoboleslavské Škoda Muzeum. ■

Snímek na památku z jara 1956: prototyp Š 976 s vysokomýtskými konstruktéry

Odpružení obstarávaly vpředu podélné zkrutné tyče a vzadu podélná listová pera

Návrh samonosné karoserie Š 976 vznikl v roce 1955 ve vysokomýtské Karose

