

► Automobily ► ŠKODA 978 A 990 FAVORIT



První Škoda 978, prototyp s motorem vpředu, ale už se samonosnou karoserií (1956)

Foto TH Motormedia

ZAPOMENUTÉ...



Foto TH Motormedia

TOM HYAN

Škoda
1000 MB
ging vor
55 Jahren
vom
Fließband



vergessene

ZAPOMENUTÉ...



TOM HYAN

Škoda
1000 MB
vyjela
před 55 lety,
ale co jí
předcházelo?



V padesátých letech začaly AZNP Mladá Boleslav, předchůdce dnešní akciové společnosti Škoda Auto, hledat koncepci nového vozu, protože tehdejší produkce s centrálním rámem a čtyřválcí 1089/1221 cm³ vycházela ještě z předválečných typů. Vcelku logicky padlo rozhodnutí, že karoserie musí být samonosná, ale kde bude motor a zda pohánět přední nebo zadní kola, to se teprve řešilo. Nakonec vznikly prototypy všech tří koncepcí! Za vlády komunistické strany se to řešilo centrálně, a tak se úkolu ujal vyznavač předního pohonu Ing. Rudolf Vykoukal, známý konstruktér Minorů I a II, a na základě jeho návrhu vznikla Škoda 976 s pohonem předních kol a hliníkovým čtyřválcem OHV 988 cm³ (ø 68 x 68 mm), jaký nakonec zůstal pro sériový vůz Š1000MB, ale uložený vzadu! Tatra svůj projekt T604 se vzduchem chlazeným motorem vzadu nedokázala dokončit, po různých peripetiích se změnil na Š977, čtyřválcový boxer OHV dostal objem 1016 cm³ (ø 68 x 70 mm), ale brzy ho vystřídal známý kapalinou chlazený řadový



Škoda 990
Favorit vom
1962 schon
praktisch wie
1000 MB Serie

Soudruzi prohlížejí a hodnotí, Š978 na jakémsi dvoře podniku pro opravy či výrobu vojenské techniky

čtyřválec 988 cm³. Do třetice se zrodil vůz se čtyřválcem 988 cm³, který poháněl zadní kola, ale jeho konzervativní tvary připomínaly známý Spartak, tedy Š440/445, rozdílem byla zmíněná samonosná konstrukce. A to je právě ten neznámý automobil Škoda, jaký představujeme na našich snímcích. Druhá vyrobená Škoda 978 měla hezčí dvoubarevnou karoserii.

Další vývoj je dobře známý. Přednost dostala koncepce vše vzadu, jakou používali u Dauphine 5CV francouzští soudruzi ze znárodněného podniku Régie Nationale des Usines Renault, jenž spolupracoval na strojním vybavení nového závodu v Mladé Boleslavi. V roce 1962 už měly prototypy Š990 čtyřdveřovou karoserii shodnou jako sériová Škoda 1000MB (typ 990), uvedená do sériové výroby před 55 lety. Jen na předí nesly jméno Favorit, jež bylo nakonec zavrženo, aby se objevilo až v roce 1987 na novém typu Š781 s pohonem předních kol. ■

Praktisch schon eine vergessene Vorgeschichte des späteren 1000 MB – des Erfolgreichen... trotz seiner «1000 kleiner Problemchen»

Es wurden drei Prototypen mit selbsttragender Karosserie gebaut.

Sogar mit Motor vorn und Frontantrieb, aber auch Hinterradantrieb, und schliesslich mit Heckmotor