

# Škoda 440

s karoserií z plastické hmoty

Padesátá léta se chýlí ke konci, použití plastických hmot v automobilovém průmyslu je na postupu. Nejsou to jen celé karoserie z plastických hmot, jejichž výroba má své specifické problémy, pak různé části vybavy vozidel, ale také jednotlivé části karosérie, jako blatníky, kapoty, kryty, podběhy, sedadla, nádrže a podobně. Nehledě k malé hmotnosti plastických hmot a snadné opracovatelnosti, k výhodným vlastnostem hlučným, představují plasty za určitých okolností značné úspory ve výrobě. To tehdy, jestliže se jedná o výrobu menšího počtu kusů (nejen celých karoserií, ale na příklad některých částí karoserie menší série speciálních autobusů), kdy se nevyplatí nákladné kovové raznice na lisování plechu a ruční klempířské práce s plechem jsou velmi drahé.

Národní podnik Karosa ve Vysokém Mýtě vyráběl nám všem dobře známé autobusy Škoda 706 v nejrůznějších uspořádání. Také vysokomýtští chtěli pro své výrobky používat různé části z plastických hmot. Aby získali s jejich vlastnostmi a zpracováním co nejvíce zkuše-

ností, rozhodli se pro vývojovou práci, která v oboru plastických hmot rozhodně nepatří mezi nejjednodušší – postavit z tohoto materiálu karoserii na podvozek automobilu Škoda 440. A tak na automobilové soutěži v Mladě Boleslavi v roce 1956 již budil vůz Škoda 440 s karoserií z plastické hmoty zaslouženou pozornost účastníků i přihlížejících. *Zusdau 21*

Vůz s touto karoserií byl řešen jako dvousedadlový, otevřený sportovní roadster s panoramatickým předním sklem. Jeho líbivé tvary si můžete prohlédnout na uveřejněných obrázcích, pokud jste již vůz nezhledli na jedné z jeho zkušebních jízd. Střecha, která má rám rovněž z plastických hmot, je řešena jako odnímatelná a je zasklena plexisklem.

Celá karosérie je zhotovena z polyestrových pryskyřic, zpevnovaných skelným vláknem, tzv. polytex. Je to stejný materiál, jakého má být použito k výrobě postranních vozíků pro motocykly.

Karoserie je složena ze sedmi výlisků. Jsou to: víko kapoty, víko zavazadlového prostoru, dvojitě dveře (celkem čtyři výlisky) a pak hlavní část, která tvoří celou „vanu“ karoserie, včetně blatníků. Karo-

série tak, jak byla přivezena z vývojového střediska pro plastické hmoty n. p. Kovona v Karviné, kde zhotovili surový výrobek, vážila 65 kg. V Karose pak surovou karosérii dali do „půjzdňého stavu“.

Celý vůz vážil asi 825 kg. Větší rozdíl vah (v průměru k vozu s normální karoserií – 950 kg), se zatím neprojevil, protože karoserie je vyztužena v místech maximálního namáhání kovovými prvky a kovovými díly. V dalším vývoji by ovšem kovových výtuh ubylo tou měrou, jakou by se konstrukčně a technologicky zvládly silové problémy plastické karoserie.

Mluvíme-li o výliscích, není to v tomto případě zcela správný název. Všechny díly karoserie se totiž lepily po vrstvách na dřevěnou formu. Takový postup výroby je velmi jednoduchý, má však tu nevýhodu, že získaný povrch je poměrně drsný, a není možno jej přímo lakovat. Při výrobě více kusů se pak jednotlivé části lisují pod slabým tlakem do forem, takže povrch je hladký. Dalším stupněm je použití barvených plastických hmot, na nichž se v Kovoně pracovalo, kdy povrchová úprava, včetně lakování, zcela odpadá.



Prototyp Škoda 440 se sklolaminátovou karoserií z Vysokého Mýta z roku 1956

Otázky „Kdy se něco takového bude vyrábět a co to bude stát“ byly více než předčasné. Vůz Škoda 440 s plastickou karoserií nebyl prototypem pro sériovou výrobu, nýbrž prototypem vývojovým, který má přinést zkušenosti s plastickým materiálem. O jeho výrobě, byť i jen v menších sériích, nebylo uvažováno, i když by nepochybně v té době o vozidlo byl zájem u nás i v zahraničí. Cena použitých materiálů byla dosti vysoká a pak také od výroby první karoserie z nových materiálů, s nimiž doposud nebyly zkušenosti, je k sériové výrobě daleko. Vůz nyní prodělával zatěžkávací zkoušky na různých soutěžích, na cestách i necestách, aby se zjistilo, jak se „polytex“ chová v provozu, jak snese různá zatížení, jak vydrží lakování.

I když zkušenosti z provozu byly uspokojující, s větším rozšířením se nepočítalo. Výkonný motor umožňuje vozidlu dosáhnout vyšší rychlosti, zvláště proto, že je vůz lehčí a aerodynamicky příznivějších tvarů, než sériový automobil Škoda 440. To dává dobré zkušenosti pro všestranné vyzkoušení karoserie.

Dobré zkušenosti jsou s opravou takovýchto karoserií. Při mladoboleslavské soutěži se pro defekt pneumatiky poško-



dila přední část karosérie. Opravil ji jeden pracovník za pět pracovních hodin a za dvanáct hodin bylo opravené místo obroušeno a nalakováno tak, že bylo k nerozeznání od původních dílů.

Vůz Škoda 440 s plastickou karoserií našich pracovníků automobilového průmyslu mohli zhlédnout návštěvníci výstavy čs. strojírenství v Brně.

Vysokomýtští předpokládali, že nezůstane jen při těchto vývojových pracích

všeobecného charakteru a byli by jí rádi, kdyby tato první, hezká sportovní karoserie z plastických hmot, která pochopitelně ještě i tvarově nese některé znaky prvního výrobku, nebyla v blízké budoucnosti také jen ojedinělým výrobkem tohoto druhu u nás. Skutečnost byla však odlišná.

autor: Ing. J. Poliaček

foto: archiv OldtimerDataSystem

