



ŠKODA



zapomenuté vozy

1960 – 1990

J a n T u č e k



GRADA

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.



Copyright © Grada Publishing, a.s.



ŠKODA



z a p o m e n u t é v o z y

1 9 6 0 – 1 9 9 0

J a n T u č e k

Grada Publishing



Jan Tuček
Zapomenuté vozy Škoda



Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz
tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400
jako svou 3058. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková
Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák

Počet stran 176
První vydání, Praha 2007

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.
Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a. s., 2007
Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2007

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-2012-8 (tištěná verze)
ISBN 978-80-247-7004-8 (elektronická verze ve formátu PDF)
© Grada Publishing, a.s. 2011

Obsah

| | | |
|-----------|--------------------------------------|------------|
| 1 | Pár vět na úvod | 7 |
| 2 | Variace na „embéčko“ | 11 |
| 3 | Říkali mu Agromobil | 21 |
| 4 | Trocha exotiky | 29 |
| 5 | Škoda 720 | 37 |
| 6 | Kompaktní klasika | 55 |
| 7 | Dva sportovci | 61 |
| 8 | Buginy | 73 |
| 9 | Společně s NDR | 81 |
| 10 | Jiné kupé | 99 |
| 11 | Pozdravy z NDR | 105 |
| 12 | Variace na téma Š 742 | 113 |
| 13 | Bratislavské pokusy | 121 |
| 14 | Přední pohon | 131 |
| 15 | S karoserií Bertone | 147 |
| 16 | Tabulky technických údajů ... | 161 |
| 17 | Pár slov na závěr | 173 |



1

Pár vět na úvod



Je-li počet vyrobených kusů měřítkem úspěšnosti automobilů, pak se v téhle knize setkáte povětšinou s vozy navýsost neúspěšnými. Některé vznikly v jediném exempláři, jiné v pár kusech a o sériové výrobě si mohly jen nechat zdát. Přesto bychom na ně neměli zapomenout. Nezaslouží si to pro pestrost technických řešení, jež v sobě skrývají, ale především kvůli lidem, kteří jim věnovali kus života a spolu s ním nemalou míru invence a úsilí. Zapomenuté vozy Škoda z let 1960 až 1990 tvoří nedílnou součást historické paměti své značky. Jsou hmatatelným důkazem toho, že i neúspěch má svoji hodnotu.

O autech a lidech

Od počátku šedesátých do druhé poloviny osmdesátých let prošel československý automobilový průmysl mnoha peripetemi, jedna jistota mu však po celou tu dobu vydržela. Byl jí vzadu uložený motor sériově vyráběných osobních vozů. Pravda, v rozdílných podobách: na jedné straně skromný kapalinou chlazený mladoboleslavský čtyřválec pro prostý lid, na druhé honosný vzduchem chlazený kopřivnický osmiválec do V pro ty nahoře.

Zatímco osobní vozy Tatra si tradiční koncepci zachovaly až do trpkého, byť logického konce, v Mladé Boleslavi předběhli sametovou revoluci o více než dva roky, když v září 1987 představili moderní Favorit, vůz evropské úrovně s motorem vpředu napříč, pohonem předních kol a karoserií Bertone.

Skupina vzdělaných a pracovitých nadšenců tehdy vlastně obrátila naruby údernické heslo „Překonej sám sebe a vytrvej!“ a jaksi mimochodem přitom popřela většinou populace uznávanou tezi o neměnnosti pomalu skomírajícího „reálného socialismu“. Že tím značce Škoda zajistili budoucnost a umožnili automobilce bez větší úhony přejít z jednoho společensko-hospodářského uspořádání do zcela jiného, je nasnadě a patří jim za to dík.

Zapomenout bychom však neměli ani na projekty, které z mnoha různých důvodů úspěšné nebyly. Nebylo jich málo a obvykle doplatily na absenci jasné a realisticky postavené koncepce tuzemského automobilového průmyslu, impotenci tehdejšího ekonomického systému, ale také na politickou neprozíravost a na obyčejnou lidskou hloupost. O většině z nich se obyčejní smrtelníci v šedesátých až osmdesátých letech dozvídali jen málo, mnohdy vůbec nic, případně zkresleně a s několikaletým zpožděním. Tato kniha se snaží alespoň částečně splatit dluh těm, kteří před lety v dobré víře investovali kus života a nezměrné úsilí do automobilových projektů, z nichž nakonec nic kloudného nevyšlo.

Zajímavých automobilů Škoda, jež v letech 1960 až 1990 nepřekročily stádium funkčních vzorků a prototypů, bylo pochopitelně víc, než kolik se vejde do jediné publikace. Snad se podařilo vybrat dostatečně reprezentativní přehled dnes už téměř zapomenutých vozů různých koncepcí – od

neobvyklých verzí Škody 1000 MB, přes rustikální Agromobil Š 998 s pohonem čtyř kol a dnes už legendární klasicky stříženou Škodu 720 a její menší sestru Š 740 až po rodilé sportovce, půvabné kupé ÚVMV 1100 GT z pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel a osobitě řešený Super Sport z AZNP, který se po deseti letech proměnil v krvelačnou filmovou šelmu jménem Ferat. Sportovního ducha měly ovšem i atraktivní „buginy“ s motory Škoda, ať už se zrodily v tuzemsku, nebo třeba v Itálii či Belgii.

Stranou pochopitelně nezůstaly plody dlouhodobé, politicky vynucené a beznadějně neúspěšné spolupráce s východoněmeckým automobilovým průmyslem včetně těch, jež vznikly s motory Škoda na druhé straně od Krušných hor. A protože se ohlížíme do časů někdejšího Československa, nesmíme opomenout ani aktivity bratislavských konstruktérů a vývojářů, kteří nepolevovali v sympatických pokusech o kvadraturu kruhu. Ještě exotičtějšími případy jsou ovšem automobily ze zámoří – novozélandská Trekka a pákistánský Skopak, stavěné v malých sériích na podvozcích Škoda.

Obloukem času se dostaneme až do roku 1990, kdy se tehdy ještě mladý Favorit dočkal dvoumístné sportovní verze jménem MTX Roadster. Není to tak dávno – a přece už se otevřený vůz podle návrhu Václava Krále řadí mezi málem zapomenuté kousky, byť vznikl v půldruhé stovce exemplářů a je vlastně výjimkou potvrzující pravidlo citované na začátku.

Ted' už ale dost úvodů – příjemnou četbu Vám přeje

Jan Tuček



Škoda Super Sport s motorem před zadní nápravou z roku 1971



Kupé Locusta s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol



2

Variace na „embéčko“



Od jara 1959 probíhal v AZNP Mladá Boleslav vývoj typu Š 990, budoucí Škody 1000 MB představené o pět let později. Mezi funkčními vzorky a prototypy měly samozřejmě drtivou převahu čtyřdveřové sedany, sporadicky se objevovaly i dvoudveřové tudory bez středních sloupků, předchůdci modelu Škoda 1000 MBX. Nás však zajímá trojice téměř zapomenutých automobilů této řady, které se do výroby nedostaly. Dva z nich měly otevřenou dvoudveřovou karoserii, třetí bylo pětidveřové kombi. Spolu s nimi si připomeneme i unikátní sportovní vůz na podvozku „embéčka“ s indiánským jménem Winnetou.

Roadstery Š 991 a Š 990

Od počátku vývoje nového osobního vozu počítal projekt Š 990 i s otevřenou sportovní verzí. Bylo to logické – špičkovým modelem vyráběným v té době pod značkou Škoda byla sportovně střížená Felicia Super klasické koncepce a podobně řešený vůz ji měl nahradit i v nové řadě automobilů s motorem vzadu. Vznikl na podzim roku 1960 a jako jediný ze sedmi tehdy zhotovených prototypů nedostal typové označení Š 990, ale Š 991 s dodatkem Roadster. Jeho karoserii zhotovili v pobočném závodě v Kvasinách, konečná montáž vozu proběhla ve vývojových dílnách v Mladé Boleslavi.

Přední část karoserie měl roadster prakticky shodnou s ostatními prototypy, v její spodní části bylo náhradní kolo, nad ním prostor pro zavazadla. Vpředu uložená palivová nádrž o objemu 34 l měla nalévací hrdlo pod čtvercovým odklápacím krytem na pravém předním blatníku, nahoře těsně před dveřmi. Před roadsteru chránil ve střední části dolů zalomený nárazník, vpředu byly na blatnících nápisy Favorit – tak se mělo „embéčko“ původně jmenovat.

Odlišnosti otevřené verze začínaly na úrovni rámu čelního okna. Na ten totiž nenavazovalo nic, nepočítáme-li malá trojúhelníková okénka vpředu na dveřích, za nimiž byla bezrámová boční okna. Otevřený 2 + 2místný vůz měl dvoje boční dveře dlouhé 1130 mm, samostatná přední sedadla pro řidiče a spolujezdce a nedělenou zadní lavici. Její opěradlo se dalo sklopit směrem dopředu i dozadu, čímž se buď zvětšil prostor pro zavazadla, nebo vznikla lůžková úprava. Sedadla

s koženkovými potahy měla bez větší úhony přečkat případnou dešťovou přeháňku. Stejně jako ostatní prototypy ročníku 1960 dostal roadster světlý volant a dvojici kruhových přístrojů v malé „kapličce“ nad sloupkem řízení.

Roadster Š 991 měl rozvor náprav 2400 mm, byl dlouhý 4115 mm, široký 1610 mm a s nataženou plátěnou střechou vysoký 1380 mm. V otevřeném provedení vykazoval pohotovostní hmotnost 808,5 kg, z níž připadalo 333,5 kg na přední a 475 kg na zadní nápravu v poměru přibližně 41 : 59 %. Pro lepší ochranu před nepohodou mohl být roadster opatřen pevnou odnímatelnou střechou hardtop vyrobenou z plechu a potaženou koženkou. Zadní, výrazně klenuté okno této střechy se skládalo ze tří dílů, dvou rohových a jednoho středního. S nasazenou střechou měl vůz pohotovostní hmotnost 832 kg, užitečná hmotnost nepřevyšovala 320 kg. Zatímco cestující na předních sedadlech měli pod pevnou střechou prakticky stejně místa pro hlavu jako pod plátěnou, vzadu se střecha hardtop výrazněji svažovala a vnitřní výška nad zadním sedadlem se snížila o 30 mm. Zád' karoserie roadsteru se velmi podobala pozdější Škodě 1000 MB, zejména tvarem blatníků a zadních skupinových světel, zadní nárazník však byl ještě – stejně jako přední – ve střední části zalomený směrem dolů.

Roadster Š 991 poháněl jeden ze dvou prvních dvoukarburátorových motorů Š 990 Sport, druhý byl v téže době (listopad–prosinec 1960) zamontován do dvoudveřového tudoru bez středních sloupků Š 990 TS. Čtyřválec o objemu 988 cm³,



Roadster Š 991 s odnímatelnou střechou



Dvoudveřový otevřený vůz Š 991

osazený dvěma spádovými karburátory Jikov, dával se stupněm komprese 9,0 výkon 48 k SAE (35 kW) při 5250 ot/min a největší točivý moment 72 N.m při 3500 ot/min, převodovka byla stejná jako u ostatních prototypů této řady, čtyřstupňová s řadicí pákou na středním tunelu. Při zkouškách prováděných po zajetí vozu na jaře 1961 dosáhl roadster maximální rychlosti 128 km/h s pevnou střechou hardtop a 127 km/h s nataženou plátěnou střechou. Otevřený vůz s větším aerodynamickým odporem jel nejvíce 117 km/h. Z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za 13,7 s, z 0 na 100 km/h za 23 s a při průměrné rychlosti 70 km/h spotřeboval 6,6 l benzínu na 100 km.

Do konce září 1961 najezdil prototyp Š 991 přes 24 tisíc kilometrů, opakovaně se však projevovaly potíže s nedostatečnou tuhostí otevřené karoserie. Ve zprávě z října 1961 je tato skutečnost zmíněna decentně: „Z výsledků je patrné snížení tuhosti v některých partiích vozu a nutnost výztuh těchto míst.“ Po skončení zkoušek sloužil roadster jako kurýrní vůz – pendloval mezi vývojovým oddělením v Česaně a hlavním závodem AZNP. Protože nevozil jen spisy a výkresy, vysloužil si přezdívku „svačinář“.

V říjnu 1961 byly smontovány poslední z celkem padesáti prototypů Š 990 NOV (zkratka výrazu „nový osobní vůz“), mezi nimiž jako padesátý figuroval druhý exemplář roadsteru nesoucí tentokrát typové označení Š 990. Od svého předchůdce se odlišoval především pravostranným řízením a tvary příděl se světlomety lehce zapuštěnými do blatníků, stejně jako u pozdějšího sériového „embéčka“. Víčko nalévacího hrdla nádrže bylo vtipně ukryto pod ozdobným znakem na pravém předním blatníku, blízko světlometu.

Změnil se i tvar mřížek pro vstup vzduchu na zadních blatnících, přední i zadní nárazníky byly rovné, bez dřívějšího



Unikátní sportovní vůz z nadhledu



Interiér 2 + 2místného roadsteru Š 991



Roadster Š 991 s plátěnou střechou



Na dveřích byla trojúhelníková okénka

zlomu, neměly však ještě definitivní podobu. Pevná odnímatelná střecha hardtop byla tentokrát z laminátu a dostala nedělené klenuté zadní okno. Pod zadní kapotou se skrývala jednodobý motor o výkonu 42 k (31 kW) spojená se čtyřstupňovou převodovkou.

Roadster Š 990 vznikl v Kvasinách, kde také prošel zajištěním a zkouškami, do konce června 1962 najezdil přes 51 tisíc km. Opět trpěl nedostatečnou tuhostí karoserie a jeho vývoj byl předčasně ukončen. „Nadřiznými orgány byl zastaven další vývoj této aplikace (roadster) dřív, než bylo dokončeno řádné vyztužení. Základním nedostatkem je, že u výchozího typu sedan nebylo počítáno s úpravou nosné části pro otevřený sportovní vůz“, konstatoval dobový dokument AZNP Kvasiny pojmenovaný „Komplexní rozbor technického rozvoje v roce 1962“.

Neslavný konec atraktivního vozu urychlil karambol, k němuž došlo při jedné z jízd mezi Prahou a Kvasinami. Roadster obsazený dvěma zkušebními jezdci dostal na hradecké výpadovce u Horních Počernic smyk, k němuž přispěla nejen kaluž vody na vozovce, ale i poněkud sjeté pneumatiky. Vůz se zastavil až nárazem na hranu příkopu, na níž se karoserie zlomila. V Kvasinách sice dali roadster znovu dohromady, karoserii svařili a opatřili základovou barvou, další práce však byly zastaveny a vůz byl prodán mimo továrnu. Nový majitel unikátní automobil znovu uvedl do chodu, opatřil modrým lakem a v roce 1963 přihlásil do provozu. Pět let pak s roadsterem běžně jezdil a dokonce se s ním vydal i na dalekou cestu do tehdejšího Sovětského svazu, kde budil největší pozornost zvědavců volant umístěný na pravé straně.



Sportovní vůz Š 990 s pravostranným řízením



Roadster Š 990 s pevnou střechou hardtop



Karoserie Š 991 při tensometrických zkouškách



Sportovní Š 990 se svými tvůrci v Kvasinách

Kombi Š 990

Po neúspěchu otevřených vozů Š 991 a Š 990 se v Mladé Boleslavi pokusili vyvinout další karosářskou variantu budoucího „embéčka“, pětidveřové kombi. Jeho karoserie dokončená v únoru 1963 vznikla přestavbou sedanu s pořadovým číslem 34 ze série padesáti vozů NOV, což navenek prozrazovala příď s vystupujícími světlometry stejně jako přední i zadní nárazník se zalomením typickým pro starší prototypy ročníků 1960 a 1961. Vůz, z něhož přestavba vycházela, měl najeto přes 31 tisíc km.

Automobil kombi s motorem v zádi nebyl počátkem šedesátých let tak absurdní představou, jak se nám dnes může zdát. Od jara 1960 se vyrábělo maličké, 3,2 m dlouhé třídveřové kombi Fiat 500 Giardiniera s vzadu uloženým ležatým dvouválcem 500 cm³, na podzim 1960 debutovalo v USA prostorné, 4,6 m dlouhé pětidveřové kombi Chevrolet Corvair Lakewood s plochým šestiválcem 2,4 l za zadní nápravou a od února 1962 se prodávalo třídveřové kombi Volkswagen 1500 Variant, dlouhé 4,2 m a poháněné čtyřválcovým „boxerem“ 1,5 l v zádi. Všechny jmenované vozy však měly motor chlazený vzduchem, zatímco mladoboleslavští vývojáři měli k dispozici jen kapalinou chlazený čtyřválec.

Problém blížící se kvadratuře kruhu se pokusili vyřešit tím, že litrový motor přestavěli na ležatý a umístili jej do téměř vodorovné polohy pod podlahu zavazadlového

prostoru kombi, hlavou válců směrem doleva. Výfukové potrubí bylo vyvedeno pod motorem, chladič byl napravo od čtyřválcce, rovněž pod podlahou, objem náplně chladiče soustavy přitom vzrostl na 9,2 l. Ne zrovna ideální přístup k ležatému motoru umožňovalo odnímatelné obdélníkové víko v podlaze zavazadlového prostoru. Celé poněkud krkolomné řešení si vyžádalo čtvrt roku práce – zatímco karoserie kombi byla hotová v únoru 1963, motor s příslušenstvím do ní zamontovali až koncem května téhož roku.

Pětidveřové kombi Š 990 bylo dlouhé 4150 mm, široké 1620 mm a vysoké 1400 mm, jednoduché páté dveře v zádi vysoké 760 mm a široké 1060 až 1100 mm se vyklápěly směrem vzhůru a v otevřené poloze je držela dvoudílná mechanická vzpěra. Vnitřní výška prostoru pro zavazadla (měřená po strop karoserie) měla za opěradly zadních sedadel hodnotu 650 mm, zatímco u zadní stěny jen 550 mm, sklopením zadních sedadel bylo možné vytvořit 1,6 m dlouhou ložnou plochu, jejíž využití však výrazně omezoval schod tvořený krytem motoru.

Vůz měl užitečnou hmotnost zvýšenou na 380 kg a mohl přepravovat čtyři cestující po 75 kg a dvě dávky nákladu, každou o hmotnosti 40 kg, umístěné v předním a zadním zavazadlovém prostoru. Z pohotovostní hmotnosti 811,5 kg připadalo necelých 39 % na přední a přes 61 % na



V roce 1963 vzniklo unikátní kombi Š 990



Kombi Š 990 mělo přezdívku „Hajaja“

zadní nápravu, u plně zatíženého vozu s celkovou hmotností 1191,5 kg se tento poměr změnil na 40,5 ku 59,5 %. S litrovým motorem o výkonu 42 k SAE (31 kW) kombi na čtrnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 6.00-14 dosahovalo největší rychlosti 115 km/h a spotřebovalo 7,6 l benzínu na 100 km při průměrné rychlosti 74 km/h.

Kombi Š 990 bylo předáno do zkoušek koncem května a během následujících tří týdnů absolvovalo téměř 7 tisíc km. Opakované problémy s chlazením, obtížný přístup k motoru a jeho příslušenství, ale také nevýhodné využití obestavěného prostoru zmařily – od počátku nevelké – šance tohoto vozu na sériovou výrobu. A tak až do prosince 1971 pokračovala v Kvasinách produkce poněkud obstarožního, ale solidně stavěného a oblíbeného automobilu Škoda Octavia Combi klasické koncepce.

Historicky cenné a technicky zajímavé kombi Š 990 (přínejmenším podle Cimrmanovy poučky „tudy cesta nevede“) naštěstí nezmizelo v propadlišti dějin a dnes patří k raritám tovární sbírky mladoboleslavské automobilky.



Kombi vzniklo přestavbou ze sedanu NOV



Zadní nahoru vyklápěcí dveře kombi Š 990



Kryt motoru tvořil schod v podlaze kombi



Přístup k ležatému motoru nebyl snadný

Škoda Winnetou

Počátkem března 1967 čekalo na návštěvníky stánku Škoda na ženevském autosalonu překvapení – červený roadster s laminátovou karoserií a jménem Winnetou. V jediném exempláři postavený sportovní vůz vzbudil tehdy v Ženevě nemalou pozornost, ale už o dva měsíce později bylo jasné, že se k uvažované malosériové výrobě z mnoha důvodů nehodí. Při zkouškách v mladoboleslavské automobilce propadl hned z několika předmětů a vysloužil si ne právě lichotivé vysvědčení. Přesto má exotický Winnetou v historii značky Škoda své místo, byť poněkud okrajové. A není bez zajímavosti, že v rozměrné knize vydané v roce 2005 ke stému výročí ženevského autosalonu je na dvoustraně otvírající kapitolu desetiletí 1960 až 1969 zobrazen v plné šíři jediný automobil: červený roadster Winnetou obdivovaný dvěma dobovými kráskami.

Vůz s indiánským jménem vznikl z iniciativy tehdejšího švýcarského dovozce automobilů Škoda, firmy A. P. Glättli z Dietlikonu u Curychu. Jeho základem byl rám svařený z uzavřených profilů, obě nápravy pocházely z „embéčka“, měly jen lehce rozšířený rozchod kol (vpředu na 1300 mm a vzadu na 1270 mm) a upravenou geometrií – u přední nápravy byl zmenšen náklon, vzadu byla zkrácena ramena. Ve srovnání se sériovým vozem měl Winnetou o 305 mm kratší rozvor náprav, 2095 mm. Hnací agregát měl stejné

uspořádání jako u modelu Škoda 1000 MBX, dvoukarburátorová verze litrového čtyřválce dávala výkon 46 k DIN (34 kW), chladič zůstal stejně jako u sériového vozu vzadu u motoru. Převodovka byla sériová, čtyřstupňová, zachované zůstaly bubnové brzdy stejně jako řízení se šroubem a maticí s 2,5 otáčkami volantu mezi krajními polohami.

Zcela novou osobnost vozu propůjčovala otevřená dvoumístná karoserie z laminátu s výrazně zaoblenými blatníky, panoramatickým čelním sklem a dveřmi širokými 665 mm a vysokými jen 350 mm. Poněkud rušivě působily zvenku umístěné chromované závěsy dveří i obou kapot, ze zadních blatníků vyčnívaly sdružené svítilny převzaté z Brouka VW. Na první pohled bylo zřejmé, že tvary karoserie neodpovídaly módě druhé poloviny šedesátých let, vznikly totiž už v roce 1959. Tehdy začal laminátovou karoserii těchto linií v Los Angeles vyrábět Bill Devin, jeden z kalifornských průkopníků stavebnicových sportovních aut. Roadster Devin D měl zkrácený podvozek z Brouka VW, existovala však i ostřejší verze poháněná vzduchem chlazeným plochým šestiválcem z Chevroletu Corvair.

V Evropě Devinovu karoserii použil německý podnikatel Ulrich Otten a v roce 1963 začal v Brémách stavět automobily s označením MCA Jetstar, opět na podvozku VW se zkráceným rozvorem. Karoserie vozu Škoda Winnetou



Sportovní vůz Winnetou na podvozku „embéčka“



Dveře roadsteru měly zvenku viditelné závěsy



Před motorem byla plošina na zavazadla



Přístrojová deska roadsteru Winnetou

pochází také z Německa, nikoliv ale z Brém, nýbrž z Cách, kde ji zhotovila firma Hubert Souren KG. Mimochodem – vlastní hmotnost laminátové karoserie nepřevyšovala 85 kg. Konečná montáž vozu probíhala údajně v Curychu, v dílně místního zástupce mladoboleslavské značky.

Roadster Škoda Winnetou byl dlouhý 3815 mm, široký 1595 mm a s nataženou plátěnou střešou vysoký 1300 mm, prostor pro řidiče a spolujezdce byl uvnitř široký 1300 mm, výška od sedáku po plátěnou střešou měla hodnotu 930 mm. Vůz dostal sportovní volant s dřevěným věncem, palubní desku potaženou imitací dřeva zdobily tři kruhové přístroje – uprostřed větší rychloměr se stupnicí optimisticky cejchovanou až do 180 km/h, nalevo od něj ukazatel stavu paliva, napravo teploměr chladicí kapaliny. Skořepinová anatomicky tvarovaná sedadla byla pevně přišroubována k podlaze a nedala se posouvat ani jinak seřizovat, podélná vzdálenost mezi volantem a opěradlem řidičova sedadla měřila jen 545 mm.

Winnetou neměl zavazadlový prostor hodný toho jména: příď vyplňovalo náhradní kolo, akumulátor a za nápravou umístěná palivová nádrž o objemu 28,5 l, jejíž nalévací hrdlo bylo pod kapotou, blízko před čelním sklem. Nad náhradní kolo se vešla nanejvýš aktovka nebo brašna s náradím. K uložení menších zavazadel měla sloužit koberec pokrytá plošina v motorovém prostoru, těsně za zadní stěnou prostoru pro cestující, přepravované předměty tam však nebyly nijak chráněny před nečistotami ani před horkem přicházejícím od motoru. Zajímavostí bylo, že vůz neměl uzamykatelné dveře, jen víko motorového prostoru.

Navzdory provizornímu charakteru vozu a nejistým vyhlídkám celého projektu měla firma A.P. Glättli konkrétní představu o prodejní ceně roadsteru – chtěla ji stanovit na 7900 švýcarských franků. Nejlevnější čtyřdveřová Škoda 1000 MB Standard se tehdy ve Švýcarsku prodávala za 6400 franků, nejdražší dvou-dveřový tudor hardtop Škoda 1000 MBX s dvoukarburátorovým motorem byl za 7490 franků. Nejlevnějším otevřeným sportovním vozem na švýcarském trhu byl v roce 1967 klasický anglický MG Midget Mk III s motorem 1275 cm³ prodávaný za 8600 franků. Úvahy o uvedení na trh a ceně však byly v případě vozu Winnetou velmi předčasné.

Ve druhé polovině dubna a počátkem května 1967 prošel Winnetou zkouškami ve vývojovém oddělení AZNP, během nichž najel pouhou tisícovku kilometrů. Z jeho pohotovostní hmotnosti 661 kg připadalo 39 procent na přední a 61 procent na zadní nápravu, při plném využití užitečné hmotnosti 170 kg (dvě osoby po 75 kg a 20 kg zavazadel umístěných v motorovém prostoru) se tento poměr změnil jen málo na 38 ku 62 procentům. Při jízdách zkouškách dosáhl roadster nejvyšší rychlosti 126 km/h – motor se totiž nedařilo vytáčet nad 5000 ot/min, zatímco k dosažení v Ženevě avizované maximální rychlosti 160 km/h by musel točit kolem 6500 ot/min. Slavné to nebylo ani s akcelerací: z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za 17 s, z 0 na 100 km/h však až za dlouhých 30,2 s. Při průměrné rychlosti 60 km/h spotřeboval 7,2 l benzínu na 100 km, při 70 km/h pak 8,5 l.

Během zkoušek se několikrát uvolnil tlumič výfuku, špatně připevněný chladič si vynutil montáž dodatečné vzpěry, zlobilo i zavírání dveří a prasklo lanko ovládání plynu. Největší problémy ale byly s jízdními vlastnostmi – vůz s tvrdým pérováním a krátkým rozvorem nebyl dostatečně stabilní a odlehčená přední náprava měla neblahý vliv na přesnost řízení. Zkušební řidiči si také stěžovali na absenci odhlučnění a na netěsnosti karoserie.

Závěr zprávy ze 7. května 1967 můžeme citovat doslovně. „Po shrnutí všech posudků a měření jeví se vozidlo Škoda Winnetou jako značně konstrukčně nedořešené, v určitých detailech pouze provizorně smontované. Vozidlo vyráběné v takovémto stavu pod značkou Škoda by pravděpodobně nepřispělo k dobrému jménu značky, i když je nutno ohodnotit snahu zástupce o rozšíření sortimentu o sportovní vůz, který by nesl jméno Škoda. Při případné výrobě by bylo nutné provést poměrně značné rekonstrukce, a to nejen detailní, ale i celkové.“

K tomu ovšem nikdy nedošlo a Winnetou tiše zmizel ze scény. Kdepak asi skončil?



V oblé zádi se skrýval motor typu MBX



Obrázek nedokončeného vozu z prospektu



Anatomická sedadla vozu Winnetou



Winnetou v otevřeném provedení