

Začátek nových časů

Ani jsme se nenadáli a Favorit slaví třicítku. Vznikl za napjatých okolností a změnil dějiny. Především ale dokázal, že mladoboleslavská automobilka má právo na existenci i v 21. století.

TEXT Ladislav Čermák FOTO Martin Mičánek, archiv společnosti ŠKODA AUTO a Stanislava Cinkla



Atmosfera ve Škodovce nebyla počátkem 80. let dobrá. Výrobní program stál na opakovaně modernizovaném dvacetiletém modelu, export skomíral. Peníze pro továrnu odtékaly na Slovensko, kde za ně stavěli zbytečnou novou automobilku. Kompetentní manažery nahrazovali straníci a po zamítnutí dokončených projektů 740, 720 a 760 trpěly finance i motivace.

Jenže nový model byl potřeba čím dál více. A tak se koncem 70. let pustil Jaroslav Kindl do stavby malého hatchbacku 780 s přelomovou koncepcí motoru vpředu napříč. Dotáhl jej do stadia funkčních vzorků. Auto krásy příliš nepobralo a na konstrukci byl znát partyzánský přístup. Přesto se stalo základem zcela nové škodovky.

O jejím vzniku rozhodla vláda v listopadu 1982 a jako obvykle stanovila šibeniční termíny – vůz se měl začít vyrábět po celozávodní dovolené 1988. Automobilky se nikdo neptal, vládní komise oslovila Petra Hrdličku, vedoucího automobilového výzkumáku ÚVMV se zkušenostmi ze Škodovky, a ten dokázal nemožné: 1. března 1983 se pustil s 600členným týmem do práce, ještě v březnu se na ženevském autosalonu domluvil s Bertonem a za pár týdnů dostal pětinou maketu, v červnu s ním podepsal smlouvu a za pouhé dva roky stvořil zcela nový model (nesrovnatelně lépe financovaná vývojová oddělení západních automobilek na totéž potřebovala čtyři roky), z toho samotný vznik funkčního auta trval pouhý rok; zbytek zabraly zkoušky a dokumentace. Vůz musel vzniknout za každou cenu, proto se pov-

lila spolupráce s firmami z tzv. kapitalistických států. S vývojem pomohly mj. Porsche, Boge, Fichtel & Sachs a samozřejmě Bertone. Podařilo se zmobilizovat i subdávatele, aby většinu dílů dokázali vyrobit doma a levněji. I proto se náklady na vývoj vešly do 207 milionů a výroba jednoho auta do 36 500 Kčs.

Hlavním cílem byl model na úrovni konkurence. Vývojáři porovnávali podvozek s Golfem II, komfort s Peugeotem 205 a dynamiku s Escortem. Podle testů, provedených firmou Porsche, bylo cíle dosaženo a kvality budoucí škodovky sehrály rozhodující roli při námluvách s Volkswagenem. Šlo i o úspory. Favorit byl proti Škodě 120 o 40 cm kratší, o metr lehčí a karoserie sestávala z 227 výlisků proti 405. Svařovalo se 3600 bodů, tedy o čtvrtinu méně. Tři čtvrtiny navíc zvládly roboty. Nový motor OHC typu 790 se bohužel nestačil dokončit, proto došlo na modernizaci hliníkové třináctistovky OHV z typu 742. Litinovou hlavu nahradila osmikanálová hliníková, lehčí bimetalové písty se skládanými pístními kroužky lépe stíraly. Sací potrubí dostalo vodní plášť, ventily zase přípravu na bezolovnatý benzin. Zavěšení motoru na třetí, tzv. reakční vzpěře vyvinulo Porsche a poté jej převzal jako inovativní prvek i Volkswagen. Motor Písek dodal licenční karburátor Pierburg s elektronickou přívěrou, PAL Magneton Kroměříž zase tranzistorové zapalování. Motor byl připraven na Euro 1 (1993) a katalyzátor.

V červnu 1984 byl hotov prototyp, jen minimálně odlišný od série (víko kufru pouze k nárazníku, oblejší světlomety, >



Po třiceti letech jsme dovezli dva krásné Favority na „místo činu“ a vyfotili je na brněnském výstavišti. Tehdejší atmosféru napodobit bohužel nešlo.

odlišné výplně dveří), následující měsíc se rozjely prototypové, v lednu 1985 pak obořové zkoušky. V červnu byl podle plánu dokončen vývoj a schválena dokumentace. Příprava výroby stála téměř šest miliard, za něž se mj. postavila nová montážní hala a nakoupily roboty. Začalo vyjednávání s 560 subdodavateli, většinou z nich přineslo nutnost rozsáhlých investic. Liberecký Plastimat, výrobce nárazníků, nakoupil nové technologie, podobně i Chemopetrol Litvínov, který mu dodával plasty. Jedním z mála bezproblémových partnerů byl Sklotas Řetenice, který tehdy dodával mj. Fiatu. Pro Favorit chystal i bronzové a šedě tónovaná okna, ta se však do nabídky nedostala.

Zatímco maskované prototypy prodělávaly zrychlené zátěžové testy mj. na bulizníkovém polygonu Tatry či v Alpách, v Boleslavi se upřesňovala specifikace. Favorit měl původně vznikat ve čtyřech karosářských verzích (kromě hatchbacku, jemuž se tehdy říkalo polokombi, ještě kombi, kupé a sedan) a v provedeních Standard, Lux a Lux Super. Základní motor 1.15 pro verzi 115 S/L se do výroby nedostal. Komise vybrala pět barevných odstínů – sněhobílý, tmavě šedomodrý, béžový, kamenně hnědý a tmavě červený.

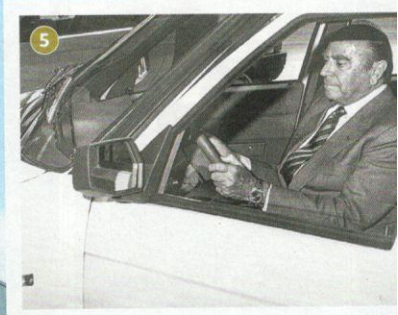
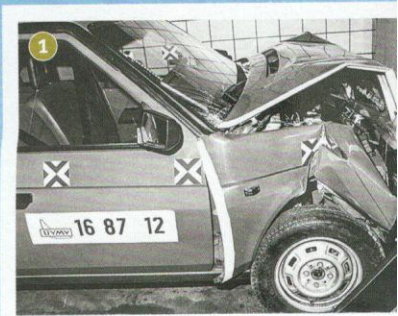
Na atraktivní metalízy, v nichž Favorit prodělal výstavní premiéru, nezbylo. V jiných ohledech byla nabídka velkorysá – standardem byla pětistupňová skříň, ze-

vnitř ovládaná zrcátka, výklopný kryt kufru a vyhřívání zadního okna. Za příplatek mělo být k dostání dělené zadní sedadlo, otáčkoměr, střešní okno, autorádio Tesla s kazetovým přehrávačem Philips, ostřikovače světel či větší autobaterie.

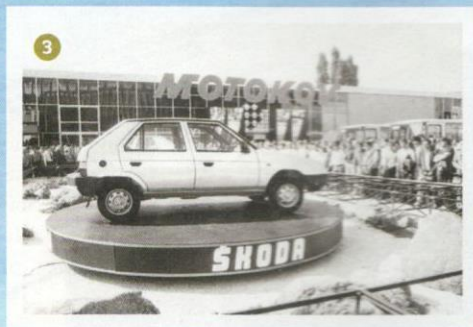
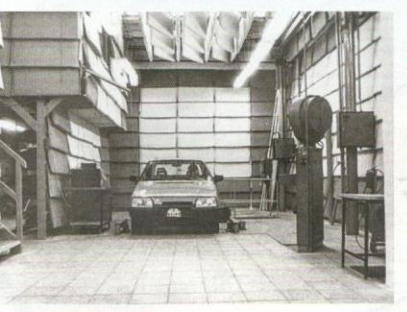
Novinka se veřejně představila 10. září 1987 v Hospodářském zápisníku na prvním programu ČST, kde také poprvé zaznělo jméno Favorit. Naživo si ji návštěvníci osahali o šest dní později na 29. Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně, kde prodělala oficiální světovou premiéru. Tam také zazněla základní cena 84 600 Kčs, o téměř 30 % vyšší proti Škodě 120L. Návštěvnost MSV se toho roku zdvojnásobila. Denní tisk však premiéru Favoritu odbyl, důležitější než popis auta byla douška, co u stánku dělal soudruh Husák a jak poradil tvůrcům, že mají zabezpečit sériovou výrobu...

Praze se Favorit ukázal 20. září v Parku kultury, následující týden se v Mladé Boleslavi neveřejně představily i ostatní tři karosářské verze. Prohlédnout si je přijel i sám Nuccio Bertone a vyjádřil prý uspokojení.

Favorit se tehdy stavěl ručně ve Vrchlabí, tamtéž od prosince naběhla předsériová výroba. Na plnou produkci došlo koncem srpna 1988 po celozávodní dovolené. A o první Favority se zákazníci téměř prali. Ale to už je zase jiný příběh. ✘



Děkujeme Škoda Muzeu a Retroautomuzeu Strnadice za zapůjčení vozů k testování a fotografování. Dále Stanislavu Cinklovi za poskytnutí unikátních fotografií.



nárazových testech Favorit splnil
ny s velkou rezervou. ② Hlučnost
odařilo proti Š 120 snížit o plných
decibelů. ③ Favorit byl na stánku
okovu v trvalém obležení. ④ Kupé se
vé a naposledy představilo o týden
ději v Mladé Boleslavi pozvaným
elům. ⑤ Na vystavené prototypy se přijel
vat i Nuccio Bertone osobně.



**ÚKOLEM FAVORITU BYLO ZACHRÁNIT
ŠKODOVKU A PŘINĚST REPUBLICE
DEVIZY ZA OBNOVENÝ VÝVOZ. OBOJÍ SE
MU PAVEDLO, STAL SE IKONOU SVÉ DOBY.**