

LEGENDÁRNÍ ŠKODA 105/120

a její sourozenci



Jan Tuček

 GRADA®



Jan Tuček

***LEGENDÁRNÍ
ŠKODA 105/120***

a její sourozenci

Grada Publishing

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**.

Jan Tuček

Legendární Škoda 105/120

a její sourozenci

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 8720. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 160
První vydání, Praha 2023
Vytiskla tiskárna PBtisk a. s., Příbram

© Grada Publishing, a. s., 2023
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2023

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

ISBN 978-80-271-6735-7 (ePub)
ISBN 978-80-271-6734-0 (pdf)
ISBN 978-80-271-3892-0 (print)

OBSAH

PÁR VĚT NA ÚVOD	6
1 S NOVOU KAROSERÍÍ	9
2 ŠKODA 105/120 STARTUJE	17
3 SKROMNÉ INOVACE	33
4 NA CESTĚ K MODERNIZACI	43
5 KUPÉ SE DVĚMA JMÉNY	57
6 MODERNIZACE PO ETAPÁCH	67
7 POSLEDNÍ ROKY	79
8 RAPID S NOVOU TVÁŘÍ	89
9 RAPIDY NAHOŘE BEZ	97
10 PROJEKTY, KTERÉ NEUSPĚLY	107
11 BRATISLAVSKÉ SAMOROSTY	121
12 NA SPORTOVNÍCH TRATÍCH	131
13 ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE	145
14 VÝROBA A PRODEJ	151
PÁR SLOV NA ZÁVĚR	157

PÁR VĚT NA ÚVOD

Když byly v září 1976 na brněnském veletrhu představeny nové automobily řady Škoda 105/120, nepřijala je veřejnost jednoznačně. Dostaly sice zcela novou a vcelku pohlednou karoserii, zachovaly si však zastaralou koncepci s motorem za zadní nápravou. Přitom se už dlouhá léta předtím hovořilo a psalo o tom, že škodovky příští generace budou mít motor vpředu, ať už s předním pohonem, nebo s klasickou koncepcí a zadními poháněnými koly.



Předsériové automobily Škoda 120 LS a 120 L na snímku z jara 1976

S MOTOREM VZADU

Mladoboleslavská automobilka prošla revoluční změnou na jaře roku 1964, kdy se místo klasicky stavěných vozů s páteřovým rámem zděděným od předválečného typu Popular začaly vyrábět automobily Škoda 1000 MB se samonosnou karoserií a motorem uloženým za zadní nápravou.

„Embéčko“, první skutečně nově vyvinutá poválečná škodovka, bylo stvořeno k velkosériové produkci, pro niž také v Mladé Boleslavi vyrostl nový výrobní závod s technologickým vybavením evropské úrovně. Koncepce s motorem vzadu se zdála být k tomuto účelu nejvhodnější, ve třídě kompaktních vozů ji ostatně v té době používaly uznávané západoevropské značky Fiat, Hillman, Renault i Simca, nemluvě o poněkud specifickém Volkswagenu a NSU.

Déle než sedm let trvající vývoj a příprava výroby se projevil na tvarovém řešení nové škodovky, zaoblené „embéčko“ stálo mimo nový módní trend ostřejších linií a rovných ploch, jejichž typickými reprezentanty byly Simca 1000 a Renault 8. Na domácím trhu to nic neznamenal, více než sto tisíc čekatelů na koupi osobního automobilu zapsaných v pořadnících Mototechny módní trendy nemohly zajímat. Na Západě tento drobný handicap vyrovnával výhodný poměr mezi prodejní cenou a užitnou hodnotou mladoboleslavského vozu.

Nové, modernější tvary nabídl vozy řady Škoda 100/110, představené koncem léta 1969, při jejichž konstrukci a výrobě byla využita tzv. panelová stavba karoserie, takže původní skelet zůstal bez větších změn a měnily se jen povrchové díly. Umístění motoru za zadní nápravou bylo samozřejmostí. Oživení poněkud nudné nabídky přineslo v létě 1970 v Kvasinách vyvinuté a vyráběné kupé Škoda 110 R s elegantně stříženou střechou. Stalo se výhodným exportním artiklem a v tuzemsku trvale nedostatkovým zbožím, o jehož oblibě svědčila mazlivá přezdívková „kupátko“.

S CHLADIČEM VPŘEDU

Podle opakovaně vyhlášených, měněných a rušených projektů se měly od první, posléze od druhé poloviny sedmdesátých let vyrábět škodovky s motorem vpředu, navíc v kooperaci s automobilovým průmyslem spřátelené Německé demokratické republiky a velkorysým zapojením nových výrobních kapacit dislokovaných na Slovensku. Ideologicky nafouknutá bublina ovšem v tichosti splaskla a mladoboleslavské automobilce hrozilo, že ve druhé polovině sedmdesátých let nebude mít co vyrábět a prodávat. Vedení AZNP tuto hrozbu odvrátilo původně neplánovanou výraznou modernizací vozů s motorem vzadu. Byla to z nouze ctnost, ale v tehdejších poměrech neměla reálnou alternativu.

A tak se zrodily „stopětky“ a „stodvacítky“ s novou karoserií, jejíž linie byly do značné míry inspirovány návrhy, které pro jiné – nikdy nevyráběné – typy škodovek vytvořil Giorgetto Giugiaro, šéf turínského studia Ital Design. Pozdvižené obočí vyvolal chladič přestěhovaný z motorového prostoru dopředu, před zavazadelník, čímž se objem chladicí soustavy prakticky zdvojnásobil, a také po straně zavěšená

přední kapota. Změnou nezbytnou pro splnění evropských bezpečnostních předpisů bylo přemístění palivové nádrže z předělu vozu do chráněné zóny před zadní nápravou.

Nová řada vozů s interním označením Š 742 přicházela na trh v letech 1976 a 1977 se čtyřmi stupni výbavy, od spartánské Škody 105 S přes střední modely Š 105 L a Š 120 L až po výkonnější a luxusnější sedany Š 120 LS a Š 120 GLS. Na nové kupé z Kvasin si zájemci museli počkat až do podzimu 1981, do prosince 1980 ještě dobíhala výroba „kupátka“ Š 110 R.

Nový vůz řady Š 743 nesl v tuzemsku jméno Garde, pro export byl ale přejmenován na Rapid. Neměl sportovní esprit svého předchůdce, působil spíše usedlým dojmem, ale prodával se dobře zejména na západoevropských trzích. Mimochodem – pod decentním zevnějškem nového kupé se skrývaly dvě významné technické inovace: přední náprava s hřebenovým řízením a nové zavěšení zadních kol s trojúhelníkovými závěsy se šikmou osou kývání.

Počátkem osmdesátých let bylo zřejmé, že koncepce s motorem vzadu zůstane ještě řadu roků zachována a škodovky budou potřebovat alespoň dílčí modernizace, aby si



Od léta 1983 měly modernizované vozy řady Š 105/120 novou před'

zachovaly prodejnost. V první etapě uskutečněné v létě 1983 dostaly vozy řady Š 105/120 nově tvarovanou před' i zadní čelo karoserie, širší rozchod kol a „stodvacítky“ také hřebenové řízení, jež se už dříve montovalo do sedanů s volantem vpravo určených pro britský trh. V létě 1984 následovala druhá etapa, která přinesla modernizované kupé nyní jednotně pojmenované Rapid a nový model sedanu Škoda 130 L s motorem 1,3 l, pětistupňovou převodovkou a zadní nápravou s vlečenými závěsy.

SPOLU S FAVORITEM

V září 1987 slavila na veletrhu v Brně výstavní premiéru zbrusu nová Škoda Favorit s motorem vpředu napříč, pohonem předních kol a pětidveřovou karoserií hatchback s liniemi z italského studia Bertone. Škodovky s motorem vzadu ovšem ještě zdaleka neřekly své poslední slovo. Nové modely s označením Š 135 a Š 136 převzaly s nevelkými úpravami motor z vozu Favorit opatřený novou osmikanálovou hliníkovou hlavou. V provedení Š 135 byl uzpůsoben pro spalování bezolovnatého benzinu, verze Š 136 jezdila na olovnatý Super. V obou případech byl spojen s pětistupňovou převodovkou.

Ještě v roce 1988 tvořily automobily s motorem vzadu 86 % celkové produkce osobních vozů Škoda, koncem dubna 1989 v Mladé Boleslavi bez velkých fanfár oslavili výrobu dvoumiliontého vozu řady Š 105/120/130. V historii československého automobilového průmyslu to bylo poprvé, kdy některá modelová řada překonala tuto hranici. V roce 1989 stále ještě 45 % produkce AZNP tvořily automobily s motorem za zadní nápravou, jejich dny však už byly definitivně sečteny. Jejich sériová výroba v Mladé Boleslavi oficiálně skončila 28. prosince 1989, v lednu 1990 tam však ještě smontovali sedm desítek sedanů Š 125 L.

V Kvasínách dokončili v lednu 1990 tři desítky čtyřdveřových vozů Š 136 GL, do konce ledna také vyrobili posledních bezmála pět stovek kupé Rapid 135 a 136.

Všem automobilům řady Škoda 105/120/130, ale také jejich nejrozumnějším variantám, derivacím a sourozencům všeho druhu je věnována kniha, kterou jste právě otevřeli.

Příjemnou četbu vám přeje

Jan Tuček

1. S NOVOU KAROSERÍÍ

Na jaře 1971 začali v Mladé Boleslavi vyvíjet nástupce vozů Škoda 100/110. Přebral koncepci s motorem vzadu i obě nápravy, zcela nová byla jen karoserie. Dostala o poznání modernější tvary, větší prosklenou plochu a víko zavazadlového prostoru v přídi zavěšené nezvykle po straně. Chladič motoru byl nově vpředu, palivová nádrž se přestěhovala pod zadní sedadla, takže vůz plnil zpřísněné evropské předpisy pasivní bezpečnosti.



Prototyp sedanu Škoda 120 GLS postavený v roce 1975 ve Vrchlabí

SÁZKA NA JISTOTU

Od léta 1970 probíhala jednání o společném vývoji a výrobě osobních automobilů mezi Československem a Německou demokratickou republikou (NDR). Na politickou objednávku z nejvyšších míst je vedli vedoucí představitelé Československých automobilových závodů (ČAZ) a východoněmeckého trustu VVB Automobilbau.

Počátkem roku 1971 vznikl společný československo-východoněmecký projekt kompaktního vozu Š 750 třídy 1100 cm³ s motorem nad přední nápravou a pohonem předních kol. Po kritických připomínkách československé strany byla koncepce vozu pozměněna, čtyřválec OHC byl posunut podélně před přední nápravu, přičemž přední pohon zůstal samozřejmě zachován. V této podobě byl projekt přeznačen na Š 760.

Ideologicky motivovaný megalomanský projekt počítal s roční výrobou 600 tisíc automobilů typu 760, z toho 300 tisíc v NDR a 300 tisíc v Československu. V Mladé Boleslavi se mělo vyrábět všech 600 tisíc motorů a montovat 200 tisíc vozů, dalších 100 tisíc Š 760 měly produkovat v létě 1971 formálně založené Bratislavské automobilové závody (BAZ). To vše počínaje lety 1978–1979.

V AZNP si byli vědomi, že velkorysé plány vyžadující miliardové investice na obou stranách od Krušných hor nemusejí dojít naplnění, natož v direktivně určeném nereál-

ném termínu. Bylo třeba vsadit na jistotu, výrazně modernizovat vozy s motorem vzadu, a zajistit tak výrobní program a odbyt automobilky pro výhledově nejisté období druhé poloviny sedmdesátých let.

Na poradě vedení automobilky byl dne 21. června 1971 projednán dokument o modernizaci vozů Š 100/110 s novou karoserií s předpokládaným náběhem sériové výroby v posledním čtvrtletí roku 1975. V polovině listopadu 1971 schválila technická rada AZNP zadání pro všechny etapy přípravy sériové výroby typu Š 727. Projekt Š 727 alias Škoda 1000/1200 z léta 1971 řešil především otázku karoserie, která musela splnit připravované předpisy Evropské hospodářské komise (EHK) o pasivní bezpečnosti a zároveň zajistit prodejnost v tuzemsku i v zahraničí po roce 1975. Stávající řada vozů Š 100/110 už tyto požadavky splnit nedokázala.

Karoserie sedanu Š 727 měla výrazně modernější linie, v nemalé míře inspirované tvarovými návrhy, které pro dřívější projekt Š 720 alias Škoda 1250/1500 klasické koncepce vytvořil Giorgetto Giugiaro, šéf turínského studia Ital Design. Ve srovnání se „stovkou“ měla karoserie Š 727 o 36 % větší zasklenou plochu, přičemž dojem prostornosti dodávala kabině klenutá boční okna. Kromě zvýšení tuhosti střední části karoserie, tedy prostoru pro cestující, zvyšovalo pasivní bezpečnost přemístění palivové nádrže z příďe do chráněné



Prosklená předváděcí maketa sedanu Š 727, zhotovená v roce 1971



Maketa Š 727 s výbavou Super de Luxe nesla označení Škoda 1200



První funkční vzorek sedanu Š 727 byl dokončen v prosinci 1971



Š 727 měla jako první přední kapotu nezvykle zavěšenou po straně

zóny pod zadními sedadly. Nádrž tvořily dvě spojené nádoby o celkovém objemu 42 l, nalévací hrdlo bylo umístěno pod odklápěcím čtvercovým krytem pod pravým zadním sloupkem kabiny.

Kuriozitou bylo víko zavazadlového prostoru v přídi, jež bylo zavěšené po levé straně a odklápělo se do strany. Připomeňme, že toto řešení – byť v poněkud jiné podobě – se objevilo už na čtveřici prototypů Š 989 zhotovených v letech 1957 a 1958 během vývoje „embéčka“ a opatřených tzv. polovagonovou karoserií s prostorem pro cestující posunutým kupředu. Vzadu měly tyto vozy dlouhou, po levé straně za-

věšenou kapotu, jež se odklápěla do strany. Pod ní se skrýval motor i před ním za přepážkou umístěný prostor pro zavazadla.

Uspořádání poháněcího ústrojí funkčního vzorku Š 727 se ve srovnání se „stovkou“ nezměnilo, čtyřválec s rozvo-dem OHV zůstal podélně za zadní nápravou a kupředu na něj navazovaly rozvodovka a převodovka. Významnou novinkou bylo přemístění chladiče motoru do příde karoserie. Mělo se tím zlepšit odhlučnění vozu a rozložení hmotnosti na obě nápravy, v chladicím okruhu však nyní obíhalo 13,5 l kapaliny místo dřívějších 6,8 l.



Kryt nalévacího hrdla nádrže byl u Š 727 na pravém zadním blatníku

Legendární Škoda 105/120



Palubní deska funkčního vzorku Š 727 měla ještě provizorní uspořádání



Zadní čelo karoserie Š 727 neslo vodorovné obdélníkové sdružené svítelníky



Druhý exemplář Š 727 v provedení Super de Luxe z počátku března 1972



I druhá Š 727 se obešla bez trojúhelníkových okének v předních dveřích

První funkční vzorek Š 727 byl dohotoven v prosinci 1971. Měl karoserii v provedení Standard s předí osazenou dvěma kruhovými světlomety o průměru 160 mm. Projekt počítal s tím, že vozy s výbavou De Luxe budou mít dva páry kruhových světlometů průměru 130 mm a špičková verze Grand de Luxe (následně přejmenovaná na Super de Luxe) se odliší dvěma obdélníkovými světlomety.

Při rozvoru náprav 2400 mm a rozchodu kol 1280 mm vpředu a 1250 mm vzadu byl vůz Š 727 dlouhý 4100 mm, široký 1590 mm a vysoký 1390 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 897 kg, užitečná hmotnost měla hodnotu 400 kg. Za zadní nápravou měl čtyřválec OHV o objemu 1174 cm³ odvozený z motoru 1107 cm³ prodloužením zdvihu z 68 na 72 mm při stejném vrtání 72 mm. Dával výkon 58 k DIN (43 kW) při 5000 min⁻¹.

Sedan Š 727 se čtrnáctipalcovými koly obutými do pneumatik 155/70 SR 14 dosahoval největší rychlosti 136 km/h a vykazoval základní spotřebu 8,3 l benzinu na 100 km. Podle záznamů zkušebny vykazoval vyšší hladinu vnějšího i vnitřního hluku než sériové vozy Š 100/110. Patrně to souviselo s nedostatečným odhlučněním jeho narychlo stavěné karoserie. První

funkční vzorek Š 727 červené barvy jezdil ve zkouškách od 21. prosince 1971, počátkem března 1972 měl najeto přes 17 tisíc kilometrů. V té době při testování v Sovětském svazu havaroval a vrátil se do Česany s poškozenou přídílí.

Mezitím byl počátkem března 1972 dokončen druhý, světle zelený funkční vzorek Š 727, který poněkud paradoxně kombinoval nejvyšší stupeň výbavy Super de Luxe se slabším motorem 988 cm³ ze „stovky“. Měl potahy sedadel ze syntetického veluru kombinovaného s koženkou, na přístrojové desce nechyběl otáčkoměr. Přídíl zdobily ob-

délníkové světlomety, kola nesla velkoplošné okrasné kryty z výrobního družstva Elko Nový Knín, jež se tehdy montovaly na kupé Š 110 R. V létě 1972 byl projekt modernizace vozu s motorem vzadu přeznačen na Š 742 neboli Škoda 100/120. Souviselo to s omezenými možnostmi investiční výstavby a s nutností přizpůsobit některé externě dodávané díly omezeným možnostem (a ochotě) dodavatelů. Po technické stránce se ale nic podstatného nezměnilo, ostatně snímek druhého exempláře Š 727 byl v jednom z úvodních materiálů k novému projektu prezentován jako funkční vzorek Š 742.

VE SLEPÉ ULICI

Upravené karoserie typu Š 727 posloužily i ke stavbě prvních tří funkčních vzorků Š 760, z nichž první byl zkompleťován 8. prosince 1972 a dva další koncem ledna a března 1973. Tyto vozy s motorem uloženým podélně před přední nápravou a pohonem předních kol měly rozvor lehce prodloužený na 2480 mm, delší přední převis zvětšil délku sedanu na 4260 mm.

Do motorového prostoru se spolu se čtyřválcem OHC o objemu 1091 nebo 1281 cm³ vešlo i náhradní kolo, přední kapota se u nich neodklápěla do strany jako u Š 727, ale směrem kupředu. Vozy Š 760 měly vpředu lichoběžníkové polonápravy s vinutými pružinami a příčným stabilizátorem, vzadu byla příčná kyvná ramena odpružená příčným listovým perem. Palivová nádrž o objemu 44 l měla své místo před zadní nápravou.

Čtvrtý funkční vzorek Š 760 karosovala v létě 1973 turínská firma Ital Design, kterou řídil renomovaný designér Giorgetto Giugiaro. Kovově modrý sedan s motorem 1,3 l přicestoval do Mladé Boleslavi v září 1973 v době, kdy už se nad budoucností Š 760 stahovala mračna. Až později vyšlo najevo, že šéf východoněmecké komunistické strany SED Erich Honecker (1912–1994) udělal nad projektem 760 kříž už 3. dubna 1973 na zasedání stranického politbyra. Důvodem byl údajně nejen nedostatek investičních prostředků, ale také rozepře mezi příznivci a odpůrci automobilek v Eisenachu a Zwickau z řad vysokých politických činitelů NDR.

Z nejvyšších politických pater vyžádaný společný projekt, jenž měl posílit ideology vyzývanou internacionální spolupráci socialistických zemí, se tak rázem ocitl ve slepé uličce. V Československu byly práce na projektu Š



Š 760 s předním pohonem a upravenou karoserií Š 727 z prosince 1972



Kapota Š 760 se odklápěla kupředu, k motoru se vešlo i náhradní kolo

760 oficiálně ukončeny až v listopadu 1974, mezitím však už 19. dubna 1973 přijalo předsednictvo vlády usnesení č. 113/73, o uskutečnění zásadní modernizace vozů Škoda 100/110. Tím se otevřela cesta k realizaci projektu Š 742 s motorem vzadu.

V překerní situaci byli politici nuceni přiznat, že zdánlivě opatrnický postoj vedení AZNP nejspíš zabránil citelným národohospodářským ztrátám. To, že ideologicky motivovaná nekompetentní rozhodnutí znemožnila na řadu let výraznější technický rozvoj automobilů Škoda, byla věc druhá.



V zádi karoserie Š 760 se místo motoru skrýval prostor pro zavazadla

PROTOTYPY Š 742

Během prvního pololetí roku 1973 byly zhotoveny první tři prototypy s označením Š 742. První z nich, bílý sedan v provedení Standard dokončený 30. dubna, měl ještě tvar přední kapoty podle vzoru Š 727 a v masce z černého plastu dvojici kruhových světlometů o průměru 160 mm. Víko zavazadelníku bylo opět zavěšeno po levé straně. Okna v zadních dveřích byla doplněna trojúhelníkovými okénky, zatímco v předních dveřích ještě nebyla. Uzamykatelné víčko hrdla nádrže z černého plastu už nemělo odklápěcí kryt, ale mírně vystupovalo z obrysu pravého zadního blatníku.

Na zádi tohoto vozu se poprvé objevily svisle orientované skupinové svítelníky tvarově shodné s pozdějším sériovým provedením. Bílý sedan měl na zadním čele karoserie štítek s nápisem Škoda 1000, ve skutečnosti jej však zpočátku poháněl čtyřválec o objemu 1174 cm³ v provedení TS, tedy se zvýšeným stupněm komprese a výkonem 56 k DIN (41 kW) při 5250 min⁻¹. Čtyřstupňová převodovka byla sériová, stejně jako stálý převod v rozvodovce 4,44.

Palubní deska s typickou „kapličkou“ s kruhovými přístroji se tvarem blížila pozdější sériové, odlišný byl kryt středu volantu. Vůz měl nestandardní přední sedadla s vysokým opěradlem přecházejícím v opěrku hlavy. Při rozvoru náprav 2400 mm a rozchodu kol 1280 mm vpředu a 1250 mm vzadu byl bílý sedan dlouhý 4160 mm, široký 1595 mm a vysoký 1400 mm.

Prototyp Š 742/1 absolvoval v roce 1973 velmi náročný program, po zkouškách jízdní stability provedených v prvním květnovém týdnu byl nasazen do třísměnného provozu, v němž do 21. října 1973 najezdil 83 tisíc kilometrů, během nichž průměrně spotřeboval 9,38 l benzínu na 100 km.

Koncem května 1973 byl ve výrobových dílnách AZNP dokončen druhý prototyp sedanu Š 742, vůz žluté barvy s výbavou Super de Luxe. Na první pohled se od staršího sourozence odlišoval nově upraveným hladkým předním okrajem víka zavazadlového prostoru a přidí osazenou čtyřmi kruhovými světlomety průměru 130 mm. Jako první měl pod předním nárazníkem malý spoiler, jehož střední část byla součástí sklopného držáku náhradního kola. Na zadních sloupcích kabiny tohoto vozu přibýly vodorovně orientované mřížky výdechů větrání.

Žlutý sedan s označením Š 742/2 měl volant vpravo a tomu odpovídající uspořádání palubní desky, na níž navzdory deklarované výbavě scházel otáčkoměr. Přední sedadla byla vybavena výškově nastavitelnými čalouněnými opěrkami hlavy. Pohon tohoto vozu obstarával čtyřválec 1174 cm³ se standardním stupněm komprese a výkonem 50 k DIN (37 kW) při 5000 min⁻¹.

Kariéra žlutého prototypu Š 742/2 trvala necelého půl roku. Absolvoval funkční a jízdní zkoušky a v listopadu 1973 jej parní raketa ÚVMV poslala rychlostí 50 km/h čelně proti železobetonové překážce. Příklad karoserie byla nárazem zkrácena na minimum, prostor pro cestující však byl neporušený a dveře se daly otevřít. Čelní sklo zůstalo na svém místě, bez prasklin. Také palivová nádrž pod zadními sedadly ve zkoušce obstála.

S novou karoserií



První prototyp sedanu s označením Š 742 byl dohotoven v dubnu 1973



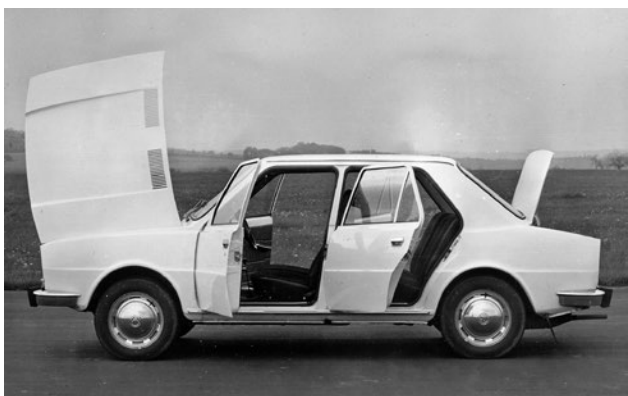
Maska prvního exempláře Š 742 měla ještě prolamovanou horní hranu



Prototyp Š 742/1 dostal jako první svislé zadní světlý kapkovitého tvaru



Ani prototyp Š 742/1 ještě neměl trojúhelníková okénka v předních dveřích



Po straně zavěšená přední kapota už byla definitivním řešením pro sérii



Palubní deska prvního prototypu Š 742 už se blížila k sériové podobě



Druhý prototyp Š 742 s rovnou horní hranou masky a spoilerem pod příděl



Žlutý prototyp Š 742/2, dokončený v květnu 1973, měl pravostranné řízení



Na zadních sloupcích druhého prototypu Š 742 nově přibily mřížky větrání

Mezitím koncem června 1973 vyjel na silnici třetí prototyp Š 742/3, zelený sedan v provedení De Luxe. Jako první byl vybaven čtyřválcem o objemu 1046 cm³ s vrtáním 68 mm shodným se „stovkou“, ale se zdvihem prodlouženým na 72 mm stejně jako u motoru 1174 cm³. Menší čtyřválec dával výkon 45 k DIN (33 kW) při 4800 min⁻¹.

Motor 1046 cm³ měl i čtvrtý prototyp Š 742, uvedený do provozu ve druhé polovině října 1973. Poznámka v továrním archivu prozrazuje, že karoserie tohoto vozu byla vyrobena v národním podniku Avia v Praze-Letňanech, konečná montáž ovšem proběhla v dílnách AZNP. Až do prosince 1974 pobýval tento vůz s označením Š 742/4 v pražském ÚVMV, kde absolvoval zejména zkoušky hluku a naježdil jen necelých 9 tisíc kilometrů. Zato v listopadu 1975 už měl na tachometru 93 840 km.

Koncem září 1973 bylo na poradě náměstků podnikového ředitele AZNP rozhodnuto, že se v pobočném závodě ve Vrchlabí bude vyrábět nejlépe vybavená „stodvacítká“ s interním označením Š 742.12 XG, pozdější model Š 120 GLS. Dokumentace potřebná ke stavbě prototypu v tomto provedení byla vyhotovena na jaře 1974. V polovině listopadu 1973 byl smontován prototyp Š 742/5, sedan v modré metalíze vybavený motorem 1174 cm³. Byl označen jako definitivní homologační prototyp určený ke zkoušce životnosti na 50 000 km v oborové zkušebně při ÚVMV. Ještě dříve, než byl počátkem prosince 1973 do zkušebny předán, absolvoval ve studiu na Barrandově tří denní fotografování pro potřeby propagačního oddělení Motokovu.

Druhý prototyp s pravostranným řízením vznikl v březnu 1974 pod označením Š 742/6 a poháněl jej motor 1046 cm³ se sníženým výkonem, zřejmě umožňující provoz na nízko-oktanový benzín. S volantem vpravo ladila palubní deska osazená rychloměrem v mílich za hodinu (mph) a počítadlem ujeté vzdálenosti v mílich.

V létě 1974 následovaly dva další prototypy s označením Š 742/7 a Š 742/8. První z nich naježdil do poloviny května 1975 přes 111 tisíc kilometrů, z nichž 50 449 km připadlo na zkoušku životnosti motoru 1174 cm³. Sedan Š 742/8 v barvě jarní zeleň byl v listopadu a prosinci 1974 nasazen do zkoušek topení, větrání a tlakových poměrů uvnitř karoserie. Zkušební protokol o něm prozradil, že nebyl vybaven spouštěcím mechanismem oken v zadních dveřích. Koncem srpna 1974 byl ve Vrchlabí dokončen prototyp Š 742 s nejvyšším stupněm výbavy, jenž byl předobrazem modelu Škoda 120 GLS. Během dvou let naježdil 13 500 km a úspěšně absolvoval typovou zkoušku v oborové zkušebně ČAZ.