

Exkurze do historie

aneb slavná Škoda 1203 žije!

Dovolte mi malou exkurzi do minulosti. I když ji vlastně inspirovala nedávná exkurze do bývalého závodu TAZ Trnava, kterou zorganizoval můj kamarád Roman Jirouš. Ale od začátku... Píše se rok 1958. Jsou mi dva roky a právě s mojí maminkou zajíždíme ve Slaném můj nový kabriolet – krásný kočárek s chromovanými blatníky a stahovací bílou střechou. Je to můj první vůz a tak si to užívám – pánové jistě pochopí. Automobilový



průmysl se u nás v té době vůbec velmi dobře rozbíhá. Ve stejném roce je opět přičleněn k národnímu podniku AZNP Mladá Boleslav závod ve Vrchlabí. Tam se vyráběly lehké užitkové verze vozů Škoda 1201 a od roku 1961 také Š 1202. Ano, jsou to známé „stejšny“, které jezdily také jako sanity, pohřebáky nebo pickupy. Zároveň se ve Vrchlabí vyvíjel také užitkový automobil trambusového typu, který na českých silnicích výrazně chyběl. Ten měl uspokojit velkou potřebu, protože dovoz těchto vozidel ze zahraničí nebyl reálný. Vývoj začal vlastně už v roce 1956 a první tři prototypy s označením 979 se třemi různými karosériemi a s motorem o objemu 1221 ccm se objevily na počátku roku 1957. Kolem roku 1962 bylo definitivně rozhodnuto – vozidlo dostalo název Škoda 1203 a interní typové označení 997. V tomto roce vzniklo také několik prototypů hospodářských vozů, tzv. „agromobilů“. Měly se vyrábět v kooperaci s podnikem ČZ Strakonice. Údajně vzniklo 23 prototypů, ale k sériové



výrobě nikdy nedošlo. První vozy Š 1203 se vyrobily ve Vrchlabí koncem roku 1968, kdy ještě dobíhala výroba vozů Š 1202. Přesto se podařilo splnit roční plán výroby na 103,6%. Výroba těchto vozů se v sedmdesátých letech přestěhovala na Slovensko – konkrétně do Trnavy do Corburgových závodů těžkého strojár-

stva. Toto vozidlo se pod označením TAZ v osmdesátých letech modernizovalo. Začalo se vyrábět s motorem 776/14 o obsahu 1433 ccm s pětistupňovou převodovkou, který vycházel z koncepce motorů vozidel Škoda. V roce 1989 přežila tato vozidla revoluci a v ekonomicky příznivé době, kterou přinesl rozvoj podnikání, prožila renesanci. Ale zastaralá koncepce a příliv ojetých vozidel ze západu ukončily oficiální výrobu v roce 1999. Výrobu potom zakoupila firma Roman Jirouš Ocelot. Ta pokračuje ve výrobě těchto vozidel v omezených sériích dodnes.

Na konci března tohoto roku uspořádal Roman Jirouš se svými kolegy a kamarády exkurzi do bývalého závodu TAZ Trnava, který jako jediná automobilka na světě provozoval ještě v roce 1992 ve své režii většinu dodavatelů – například slévárnu, kovárnu apod. Tyto provozy se odtrhly v roce 1993. Podnik nadále odhazoval své ztrátové výroby až do svého konce. Dnes je v areálu podniku přibližně 180 firem a jen spoře jsou





vidět torza budov bývalé svařovny a montáže, které postupně chátrají. V současné době probíhá kooperace firmy Ocelot se slévárnou. Účastníci exkurze měli možnost vidět také lisy, na kterých se vyráběly komponenty karosérie – např. střechy. Dnes toto zařízení vyrábí pro Škodu auto a.s.

Co dodat na závěr? Myslím, že má kamarádi – nadšenci a fandové z firmy Roman Jirouš Ocelot - odcházeli ze závodu s trochou nostalgie a smutku. Se stejnou nostalgií si prohlížím svoji fotografii, na které se chystám ochutnat svůj dvouletý narozeninový dort. Ve stejném roce začal příběh slavného lehkého užitkového automobilu Š 1203. Historicky je to sice konec jedné velké etapy velkosériové výroby. Ale samy vozy 1203 si vynutily skromné pokračování výroby a repasí. A stačí se projet po českých a slovenských silnicích – zjistíte, že slavné dvanáctsettrojky žijí, jezdí a pracují dál pro své majitele. Pro lidi, o kterých mohu s určitostí říci, že jsou to poctiví malí živnostníci, kteří poctivě podnikají a nekradou. Takže – král je mrtev, ať žije král!

Standa Berkovec, Roman Jirouš

Foto R. Jirouš

Studie Chevrolet Trax

Aktivně žijící zákazníci, kteří se nechtějí vzdát své sportovnosti nebo se chtějí prodírat městskou džunglí ve sportovním stylu – si určitě najdou cestu k Chevroletu Trax, městskému crossoveru s pohonem předních kol. Tento mikro-SUV prototyp má elektronicky řízený diferenciál. Elektromotor, napájený ze sady baterií, pohání zadní kola, takže v případě potřeby má Trax pohon všech čtyř kol.

Čtyřdveřový Trax má interiér v odstínu Blaze Orange. Ohnivě oranžové rohy karoserie zdůrazňují, že přes skromné vnější dimenze je Trax plnohodnotným automobilem. Jednoduchý tvar dveří usnadňuje nastupování i vystupování. Flexibilitu a funkčnost vozu umocňují sklopná zadní sedadla.

Dalšími prvky, které zvýrazňují dynamický off-road charakter modelu



Trax, jsou velké jednoduché nárazníky a blatníky, výrazné vyklenutí předních blatníků, dynamická boční linie, vzadu uchycené rezervní kolo a střední nosič. Nechybí ani ohnivě žluté třmeny brzd, prosvítající pod šestnáctipalcovými koly.

„Trax je automobilem, se kterým se

můžete pohybovat kdekoli, na silnicích i mimo ně,“ říká Sangyeon Cho, manažer týmu exteriérového designu miniautomobilů v designerském centru GM v Incheonu v jižní Koreji.

Chevrolet Trax je poháněn zážehovým motorem o objemu 1,0 l.

-chevrolet-