



Šestimístná Trekka Station Wagon 4/16 s dlouhou laminátovou střechou

OCTAVIA U PROTINOŽCŮ

V roce 1966 se na Novém Zélandu zrodil kompaktní víceúčelový automobil Trekka, který pod karoserií nápadně připomínající tradiční britský Land Rover skrýval zkrácený podvozek českého vozu Škoda Octavia Combi.

JAN TJIČEK | Foto: archivy Todda Nialla a autora

Příběh vozu Trekka se začal psát v roce 1964. Novozélandský dovozce automobilů Škoda Phil Andrews tehdy na pozvání Motokovu navštívil brněnský veletrh a vedle jednání o montáži vozů Škoda 1000 MB sondařoval i možnost dodávek podvozků typu Octavia Combi. Na Novém Zélandu tehdy existovala daňově zvýhodněná kategorie takzvaných zemědělských automobilů vhodných pro provoz na tamním venkově. Phil Andrews a Noel Turner, šéf společnosti Motor Industries International, která na jižním předměstí Aucklandu, v Otahuhu, montovala vozy Škoda, měli v úmyslu využít cenově výhodné a přitom solidně stavěné československé podvozky k výrobě vozů tohoto druhu.

Ještě před koncem roku 1964 navrhl konstruktér George Taylor prototyp, jehož ote-

vřená karoserie však působila těžkopádným a nepříliš pohledným dojmem. O pár měsíců později se do věci vložil Josef Velebný (1906–1989), vedoucí vývoje karoserií AZNP, jenž v roce 1965 v Otahuhu organizoval montáž „emběček“.

Velebný spolu s Taylorem projekt přepracovali, místo standardního podvozku s rozvorem náprav 2390 mm použili šasi s rozvorem zkráceným o 225 mm na 2165 mm, což umožnilo snížit hmotnost vozu a zlepšit jeho jízdní vlastnosti na nepevných cestách a v lehkém terénu. Tvary karoserie postupně vykrystalizovaly do pohledně rustikální podoby.

Během roku 1966 byly postaveny dva nové prototypy, na jejichž vzniku se nemalou měrou podílel vedoucí výroby firmy Motor Industries International John Catchpole. Všichni tři tvůrci nového vozu si na závěr



Noel Turner za volantem prvního prototypu, postaveného v roce 1964



George Taylor s druhým prototypem, předělaným na servisní vůz



zkoušek zapózovali před fotografem s třetím prototypem.

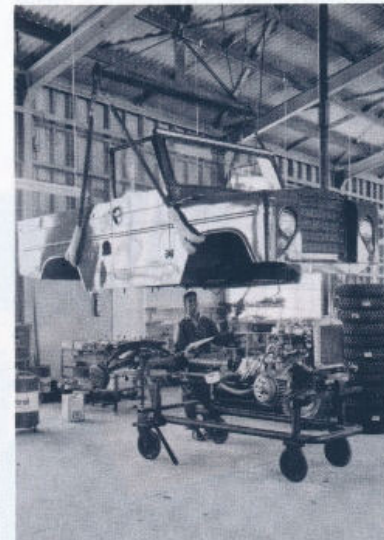
Ve druhém pololetí roku 1966 bylo v Otahuhu nainstalováno jednoduché výrobní zařízení. Svařovací přípravky na místě navrhl Josef Velebný a pracovníci montovny je sami zhotovili. Karosářské vylisky z ocelového plechu dodávala firma H. J. Ryan Ltd. z Aucklandu. Slavnostní okamžik nastal v pátek 2. prosince 1966: z montážní haly vyjely první dohotovené vozy Trekka. Do konce roku si je pořídilo prvních sedmáct novozélandských zákazníků. V roce

1967 následovalo sedm stovek dalších a v lednu 1968 v Otahuhu smontovali tisíců upravený podvozek. Montovnu tehdy opouštěly čtyři nové vozy denně. Základem automobilu Trekka byl již zmíněný upravený podvozek typu Octavia Combi s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol. Předních na příčných ramenech s vinutými pružinami, zadních poháněných na výkyvných polonápravách odpružených příčným listovým perem. Na Novém Zélandu se jezdilo vlevo, volant byl tedy vpravo.

Prezentace prvních automobilů Trekka v pátek 2. prosince 1966 v Otahuhu

Třetí prototyp a zleva John Catchpole, Josef Velebný a George Taylor (1966)

Pohon obstarával vpředu uložený, kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1221 cm³ a výkonu 47 k SAE (34,5 kW), na nějž navazovala standardní čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu. Charakteru vozu odpovídala rozvodovka s „kratším“ stálým převodem 5,25. Patnáctipalcová kola nesla pneumatiky 5,90 – 15, vůz měl světlou výšku 190 mm. Obutí s hrubým vzorkem dodávala místní firma Reid New Zealand Rubber Mills Ltd. Za příplatek se montoval samosvorný diferenčial s obchodním názvem „Balanced



Trekka se rodila ve skromných podmínkách: montáž karoserie na podvozek



Trekka 2/14 s kombinovanou střechou: vpředu laminátovou a za ní plátěnou



Traction", vyráběný novozélandskou firmou Performance Development, a závěsné zařízení pro přívěs o hmotnosti do 500 nebo do 1000 kg.

Trekka v základním provedení 2/10 měla otevřenou celokovovou karoserii se dvěma bočními dveřmi s posuvnými skly oken a sklopnými dveřmi v zadním čele. Kromě sedadla řidiče a spolujezdce mohla za příplatek do zadní části dostat dvě podélné

Tenhle snímek obletěl celý svět: otevřená Trekka v roli plážového vozu

Pick-up Trekka 2/13 opatřený krátkou laminátovou střechou kabiny

čalouněné lavice s opěradly, na nichž seděly dvě dvojice cestujících tváří v tvář bokem ke směru jízdy. Verze 2/11 měla plátěnou střechu jen nad předními sedadly, model 2/12 i nad zadní částí vozu s bočním okénkem na každé straně.

Při rozvoru náprav 2165 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu byla Trekka dlouhá 3556 mm a široká 1600 mm. K hornímu okraji rámu čelního

okna měřila do výšky 1334 mm, s nataženou střechou byla vysoká 1905 mm. Pod sedadlem řidiče měla palivovou nádrž o objemu 50 l s nalévacím hrdlem těsně za pravými dveřmi.

Příbuznost vozu se značkou Škoda prozrazovala jen loga s okřídleným šípem na poklicích kol a na krytu hlavy volantu. Zmínku si ovšem zaslouží i tři kruhové přístroje značky PAL na palubní desce: vlevo větší rychloměr se stupnicí do 90 mil/h (cca 145 km/h), vpravo menší teploměr vody a palivoměr.

Od jara 1967 se do výroby automobilů Trekka zapojila i firma Fibreglass Mouldings, jež dodávala tři verze laminátových střech. Jednu krátkou, tvořící kabinu pro řidiče a spolujezdce, a dvě dlouhé.

Užitková verze 2/15 měla za dveřmi na každé straně jedno okno a v zadní stěně nahoru vyklápěcí díl s oknem opatřený dvojicí plynových vzpěr, pod nímž byly v zadním čele karoserie sklopné plechové dveře. Šestimístná Trekka 4/16 měla za dveřmi na každé straně dvě boční okna a vzadu jednokřídlé, po pravé straně zavěšené dveře. Pohotovostní hmotnost jednotlivých modelů se pohybovala od 920 do 980 kg, užitečná hmotnost od 450 do 500 kg. Trekka dosahovala největší rychlosti 100 až 110 km/h a spotřebovala 9 až 12 l benzínu na 100 km.

Do roku 1971 bylo vyrobeno kolem 2800 automobilů Trekka, rekordních 725 se jich prodalo v roce 1969. Necelá stovka jich byla vyvezena do Austrálie, desítky dalších na Fidži a do jiných ostrovních států. Stovka vozů v rozloženém stavu odešla v roce 1971 do Indonésie, tamější odběratel za ně ale nikdy nezaplatil.

Osudovou ránu celému projektu dalo v roce 1971 náhlé úmrtí Noela Turnera, svoji roli ale sehrála i změna novozélandské legislativy, jež usnadnila dovoz japonských terénních vozů. Jako jediný automobil vyvinutý a ve větších počtech vyráběný na Novém Zélandu se Trekka stala tamější ikonou uctívanou nejen milovníky veteránů. Šestimístná Trekka s dlouhou laminátovou střechou, zakoupená v roce 2017 v Austrálii, je dnes v pečlivě zrenovované podobě k vidění v mladoboleslavském Škoda Muzeu. ■



Užitková Trekka 2/15 s dvoudílnými dveřmi v zádi laminátové nástavby