



ŠKODA BUGGY



Nejen pro radost



Zapomenutá Škoda Buggy typu 736 z počátku sedmdesátých let

Při dvoumetrovém rozvoru byla tovární Škoda Buggy dlouhá jen 3,32 m

Charakteristickým prvkem byly *oči na stopkách*, světlomety vystupující z karoserie



JAN TUČEK

Počátkem sedmdesátých let se v západní Evropě začala prosazovat móda *bugin*, otevřených vozů pro volný čas, importovaná ze slunné Kalifornie. Na tento trend se pokusila zareagovat i mladoboleslavská automobilka, a tak vznikla Škoda Buggy.

Než se ale dostaneme k mladoboleslavskému vozu tohoto jména, musíme si alespoň letmo připomenout jeho předchůdce. S označením Škoda Buggy se poprvé setkali návštěvníci v pořadí druhé výstavy Člověk a automobil (IEMA), jež probíhala na přelomu června a července 1970 na výstavišti v Holešovicích (tehdy ještě Parku kultury a oddechu Julia Fučíka). Na stánku časopisu *Automobil* se živému zájmu příchozích těšila červená *bugina* zhotovená v dílnách podniku Metalex. Jejím otcem byl konstruktér a kreslíř Václav Král, jeden ze zakladatelů domácího autokrosu. Škoda Buggy z Metalexu ovšem nebyla určena k lehkovážnému poježdění ve stylu amerických *dune buggies* vyráběných už od poloviny šedesátých let, nýbrž k nasazení v nově se rodící sportovní disciplíně.

Už v roce 1971 se na upraveném podvozku řady Škoda 100/110 objevila opravdová *bugina* pro volný čas, jenže nikoliv v české kotlině, ale v Belgii. Francois Verminnen z Namuru se pustil do výroby vozů Buggy V.F. s otevřenou laminátovou



Náhradní kolo opatřené krytem mělo místo na víku motorového prostoru

karoserií a v lednu 1972 jeden z nich prezentoval na stánku dovozní firmy Škoda Motor na Bruselském autosalonu. Dobový prospekt nabízel tři verze s litrovým motorem, dvě další se čtyřválcem 1,1 l a řadu prvků příplatkové výbavy. Během tří let se prodaly asi tři desítky vozů Buggy V.F. s mechanickými skupinami značky Škoda, z toho polovina v sezoně 1972. Počátkem listopadu 1972 měla na Turínském autosalonu premiéru další buggy na zkrácené podvozkové plošině řady Š 100/110. Libivý vůz s otevřenou laminátovou karoserií vyrobila boloňská firma Autozodiaco, jejíž majitel Mario Zodiaco jej pojmenoval Kirby. K plánované malosériové výrobě však nedošlo, údajně vznikly jen dva prototypy. Do výroby vlastního vozu buggy se v roce 1972 pustili i v Mladé Boleslavi, ve vývojovém středisku AZNP. Projekt dostal typové označení 736 a jak se posléze dočteme, jeho výsledkem neměl být jen automobil pro volný čas a zábavu, ale i pro mnohem důležitější a serióznější činnosti. Ale nepředbíhejme. Základem továrního vozu Škoda Buggy se stala plošina Š 110 s rozvorem zkráceným z 2400 na rovných 2000 mm. Podlahový rošt byl vyztužen dvěma bočními podélníky, součástí nosné struktury byl i robustní trubkový rám plochého čelního skla a ochranný oblouk nad hlavami posádky. Jednoduchá 2+2místná otevřená karoserie bez dveří byla vyrobena z plechu, počítalo se však i s využitím laminátových dílů. Charakteristickým

prvkem byly oči na stopkách, světlometry na držácích vystupujících z karoserie, přehlédnout se nedaly ani trubkové nárazníky. Škoda Buggy měla vpředu umístěný náporový chladič s elektrickým větrákem samočinně ovládaným tepelným spínačem, vzduh u motoru tak zbylo místo pro zvedák, nářadí a povinnou výbavu. Náhradní kolo bylo připevněno zvenku na uzamykatelném víku motorového prostoru. Vůz neměl prostor pro zavazadla, vpředu za chladičem byl uložen akumulátor a za ním, oddělena plechovou přepážkou, specificky tvarovaná palivová nádrž o objemu 40 l s nalévacím hrdlem vpravo před čelním sklem. Zatímco dvojice předních anatomických sedadel poskytovala fidiči a spolujezdci docela slušné pohodlí, jen 980 mm široká zadní lavice s krátkým sedákem byla opravdu nouzovým řešením a spíš než k sezení vybízela k uložení zavazadel.



Při již zmíněném dvoumetrovém rozvoru byla Škoda Buggy dlouhá 3320 mm, široká 1510 mm, vysoká 1530 mm a vykazovala pohotovostní hmotnost kolem 710 kg, jež o dobrých 100 kg převyšovala hmotnost většiny západních *bugin*. Díky užitečné hmotnosti 400 kg však mohla legálně přepravovat až čtyři osoby a 100 kg nákladu, jenže ten nebylo kam uložit! Podle dobových údajů dával motor 1107 cm³ výkon 45 k (33 kW)/5000 min⁻¹ a největší točivý moment 74 N.m/3000 min⁻¹. Převedovka byla standardní 4+Z, stálý převod rozvodovky měl obvyklou hodnotu 4,444. Řešení podvozku odpovídalo běžné Š110, vpředu byly kotoučové a vzadu bubnové brzdy, litá kola měla pneu Barum 165 SR 13 nebo 175 SR 13 se vzorkem OR 6 pro silnici a hrubším OR 7 pro jízdy mimo silnice a zimní provoz. Při jízdách zkouškách dosahovala buggy obsazená dvěma osobami největší rychlosti 107 km/h a průměrně spotřebovala 8,3 l benzínu na 100 kilometrů, v zakryté podobě s nataženou plátěnou střešou a bočnicemi spotřebovala přesně o litr méně a jela nejvíce 110 km/h. Problémem takto upraveného vozu však byl špatný výhled a malá spolehlivost stiskacích patentek, jimiž byla střešou připevněna ke karoserii.

V letech 1972 až 1975 vzniklo několik exemplářů továrního vozu Škoda Buggy, patrně nanejvýš pět. Zřejmě poslední zhotovená *bugina* typu 736 byla v říjnu 1975 předána na testování do pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Do května 1976 absolvovala téměř 30 000 km, v souhrnu celý měsíc však promarnila při neplánovaných opravách a konstrukčních úpravách v mateřské automobilce. Výsledky testu nebyly špatné, pochvalu si vysloužily zejména jízdni vlastnosti a dobrá ovladatelnost



Před nepohodou měla posádku ochránit plátěná střeš. bočnice se daly odepnout

K napnutí střešy bylo třeba nad zadní sedadlo připevnit další trubkový oblouk

Sdružený přístroj, volant i ovládací prvky byly převzaty ze sériové Škody 110

Mladoboleslavská *bugina* měla poněkud rustikální, ale vcelku zdařilé tvary



vozu se zkráceným rozvorem, v řadě ohledů však Škoda Buggy neodpovídala tehdejší legislativě. I po odstranění některých menších nedostatků by výrobce musel žádat ministerstvo dopravy o pět trvalých výjimek z tehdy platné vyhlášky o provozu na pozemních komunikacích. Z dnešního pohledu nejzajímavější pasáží zkušební protokolů z května 1976, který hodnotil *osobní bezdveřový kabriolet Škoda Buggy*, byl výčet jeho předpokládaného uplatnění. Vedle rekreačních účelů, exportu a nasazení v zemědělství,

lesnictví a na letištích se Škoda Buggy měla uplatnit jako *organizační vozidlo* a také u *pohotovostních služeb SNB a pohraniční stráže*. Nakolik to byla reálná úvaha nebo jen fabulace, jež měla pomoci prosadit výrobu tohoto neobvyklého automobilu, se už asi nedozvíme. A tak si raději připomeňme, že v někdejší mladoholeslavském Autosalonu, předchůdci dnešního muzea otevřeném v roce 1974, byla červená Škoda Buggy ročníku 1973 vystavena pod označením *plážový vůz*. Škoda, že se jí nikdy nestala. ■