



Jeden z prototypů se na podzim 1966 proměnil v servisní vůz.



Jeden z prvních vozů Trekků s muži, kteří se zastoužili o jeho vznik – zleva John Catchpole, Josef Velebný a George Taylor.

Předsériová Trekka při testu v terénu (srpen 1966).

První vozy slavnostně opustily továrnu v Otahuhu 2. prosince 1966.



TREKKA



Nadace Elišky Junkové

Škoda u protinožců

JAN TUČEK

Ve druhé polovině šedesátých a počátkem sedmdesátých let se klasické podvozky značky Škoda staly základem několika exotických automobilů. Nejúspěšnější byly novozélandské vozy Trekků na zkráceném podvozku Škoda Octavia Combi.

Projekt víceúčelového automobilu na českém podvozku se na Novém Zélandě začal rodit v roce 1965, kdy místní dovozce zaváděl montáž vozů Škoda 1000 MB. Celní a daňové předpisy tehdy znemožňovaly import kompletních automobilů, a tak montáž s velkým podílem místní účasti byla cestou, jak se na tamějším trhu uchytit. Při náběhu montáže *embéček* v Aucklandu působil Josef Velebný, někdejší vedoucí konstrukce karoserií AZNP Mladá Boleslav. Majitel firmy Motor Industries Ltd., Noel Turner, mu nastínil představu cenově dostupného automobilu odpovídajícího nárokům a finančním možnostem místních farmářů a obchodníků. Měl to být poloterénní automobil s pohonem zadních kol a lehkou karoserií jednoduchých tvarů. Při dalším pobytu na Novém Zélandě už Josef Velebný a jeho místní kolega George Taylor zpracovali podrobný projekt a navrhli kompaktní karoserii, tvarově připomínající britský Land Rover.

Základem Trekků se stal klasicky stavěný podvozek Octavia Combi s rozvorem zkráceným o 225 mm (z 2390 na 2165 mm), pravostranným řízením a kratším stálým převodem (5,25 místo původních 4,78). Páteřový rám nesl vpředu kapalinou chlazený čtyřválec OHV 1221 cm³ o výkonu 47 k SAE (34,5 kW), spojený se čtyřstupňovou převodovkou; odpružení obstarávaly vpředu vinuté pružiny a vzadu příčné listové pero. Na kolech s pneumatikami 5.90 – 15 měl zatížený vůz světlost 190 mm. Palivová nádrž na 50 l byla umístěna vpravo pod sedadlem řidiče, její nalévací hrdlo ústilo





Trekka STW s dvoudílnými zadními dveřmi.



Šestimístná Trekka s laminátovou střechou.



Otevřená verze na pláži.



Pikap s krátkou laminátovou střechou.

Trekky před expedicí (květen 1967).

Michael Stevenson a Trekka na bienále v Benátkách (2003).

těsně za pravými dveřmi; vlevo pod sedadlem spolujezdce byla plechová schránka na nářadí a menší předměty. Zkoušky dvou prototypů úspěšně proběhly na jaře a v létě 1966, během podzimu se už v Otahuhu u Aucklandu připravovala malosériová výroba. Slavnostní chvíle nastala 2. prosince 1966, za přítomnosti desítek pozvaných hostů vyjely z výrobní haly první automobily Trekka, určené zákazníkům. Do konce prosince se jich sice prodalo jen 17, během jara 1967 však prodej utěšeně rostl až na rekordních 86 a 83 vozů, prodaných v květnu a červnu. Celkový odbyt překročil v roce 1967 hranici sedmi stovek vozů, přičemž už v lednu 1968 byl v Otahuhu smontován tisící upravený podvozek Octavia Combi a výroba pokračovala v rytmu čtyř automobilů denně.

Mezitím se jednotlivé vozy Trekka objevily i na souostroví Fidži a na několika ostrovech v Oceánii (západní Samoa, Rarotonga, Tonga); v rozloženém stavu byly jako zkušební vzorky dodány i do Austrálie a Pákistánu. Pákistánská firma Haroon Industries Ltd. se sídlem v Karáči testovala počátkem roku 1968 automobil Trekka dodaný z Nového Zélandu, nakonec se však rozhodla stavět vlastní typ karoserie na nezkrácený podvozek Octavia Combi. Tak vznikl, opět za aktivní účasti Josefa Velebného, víceúčelový pákistánský automobil Skopak, k němuž se vrátíme někdy jindy. Australská společnost Willys z Brisbane se v letech 1967 a 1968 ucházela o dovoz Trekky, její snahy však vyšly do prázdna, stejně jako projekt Australian Motor Industries z Melbourne na výrobu poloterénních automobilů podle vzoru Trekka, ale na nezkráceném podvozku Octavia Combi. Několik desítek vozů Trekka nakonec do Austrálie dovezla firma Hercules Motors ze Sydney, místní obchodní partner Motokovu. Nadějně vypadal projekt montáže automobilů Trekka v Indonésii, problémy s platbami za první stovku rozložených vozů jej však v roce 1971 předčasně ukončily. Do novozélandské produkce se postupně zapojilo pět desítek místních dodavatelů, např. firma H. J. Ryan Ltd. z Aucklandu zajišťovala výrobu lisovaných plechových dílů karoserie, Reid New Zealand Rubber Mills Ltd. vyvinula a dodávala pneumatiky vhodné pro provoz na novozélandském venkově atd. Základ palety vozů Trekka tvořil 3,55 m dlouhý a 1,60 m široký dvoumístný pikap s ložnou plochou dlouhou 1,32 m a širokou 1,43 m (mezi podběhy 0,86 m). Trekka v tomto provedení mohla být opatřena jednoduchou plátěnou střechou, buď jen nad sedadly řidiče a spolujezdce, nebo nad celým vozem. Za příplatek se pikap mohl proměnit v šestimístný víceúčelový vůz se dvěma podélnými lavicemi s opěradly na prodloužených zadních podběžích, účinnější ochranu proti nepohodě nabízelo několik verzí odnímatelné laminátové střechy.



Otevřený vůz byl vysoký 1,68 m, s plátěnou nebo laminátovou střechou až 1,90 m. Uzavřená Trekka s dlouhou laminátovou střechou existovala ve dvou provedeních, buď s jedním bočním oknem vzadu a dvoudílnými zadními dveřmi, jejichž spodní část se sklápěla dolů a horní vyklápěla vzhůru, nebo se dvěma bočními okny na každé straně a jednodílnými do strany otvíranými dveřmi v zadní stěně. Zmíněný pikap mohl dostat krátkou laminátovou střechu, případně na ni navazující plachtu chránící nákladní prostor. Pohotovostní hmotnost jednotlivých provedení se pohybovala od 920 do 980 kg, užitečná od 450 do 500 kg. Trekka dosahovala největší rychlosti kolem 110 km/h a průměrně spotřebovala 9 až 11 l benzínu na 100 km. Za příplatek mohla dostat samosvorný diferenciál novozélandské výroby s obchodním označením *Balanced Traction*, posilovač brzd a tažné zařízení pro lehký přívěs, nemluvě o sluneční cloně pro spolujezdce, levém vnějším zpětném zrcátku a dalších užitečných maličkostech. Počátkem sedmdesátých let zmírnila novozélandská vláda podmínky dovozu lehkých užitkových vozidel, na trhu se začaly prosazovat japonské značky a Trekka ztrácela zákazníky. Těžkou ránu celému projektu zasadilo v roce 1971 náhlé úmrtí Noela Turnera, majitele Motor Industries. Do ukončení výroby vzniklo přibližně 2800 vozů Trekka v různých provedeních, v nejméně úspěšném roce 1969 se prodalo 725 automobilů, přičemž v červenci a srpnu 1969 prodeje dosáhly rekordních 92 a 96 kusů.

Během následujících tří desetiletí tyto vozy z novozélandských silnic prakticky zmizely a kdysi populární značka s českými geny hrozilo zapomenutí. Nová vlna vlastenecké nostalgie však tento první a jediný opravdu novozélandský automobil nedávno proměnila v kulturní záležitost. Výrazně k tomu přispěl Michael Stevenson, který loni na bienále výtvarného umění v Benátkách překvapil instalací pojmenovanou *This is the Trekka*, jejíž součástí byl i renovovaný zelený automobil s typickou plátěnou střechou. Znovuobjevená Trekka se stala předmětem zájmu novozélandských i zahraničních nadšenců, z více než dvou tisícovek vyrobených automobilů se zatím podařilo dohledat čtyři desítky, některé v lepším, jiné v dosti zuboženém stavu. Dopravní a technické muzeum v Aucklandu se chlubí čerstvě zrestaurovaným prototypem Trekky, ještě s dvoudílným čelním sklem a jednoduššími tvary předních blatníků i boků karoserie, s nímž kdysi jezdil surfovat Turnerův syn Peter. Na podzim má na Novém Zélandě vyjít kniha s titulem *The Trekka Dynasty*, jejíž autor, novinář Todd Niall, jezdí vozem Trekka ročníku 1971 a sbírá veškeré dostupné informace o těchto automobilech, stejně jako příběhy lidí, kteří s nimi žili a žijí. ■