



Foto Richard Růžička



Druhý BAZ Furgonet před Muzeem dopravy v Bratislavě, vlevo prototyp nákladního vozu SNA



Červený exemplář pečlivě zrežoval Richard Růžička z Brna



Motor za zadní nápravou komplikoval využití vnitřního prostoru

získali dostatečnou délku pro krabicovitou užitkovou nástavbu. Pro zlepšení stability vozu rozšířili rozchod zadních kol o 55 na 1345mm a vzhledem k vyššímu zatížení použili robustnější díly zadní nápravy z vozu Škoda 1203. Dvouokruhová brzdová soustava s posilovačem převzatá z kupé Škoda Rapid měla vpředu čtyřpístkové kotoučové a vzadu bubnové brzdy. Skříňová nástavba s vnitřní délkou 2000mm v sobě mimo jiné skrývala za zadní nápravou uložený čtyřválec, jenž výrazně omezoval ložný prostor. Odnímatelný kryt motoru byl ve výšce 900mm nad vozovku, mezi ním a stropem zbyvalo 800mm vnitřní výšky. Nástavba byla vysoká 1750mm, v zadní stěně bylo dole víko otvírací přístup k motoru, jež se sklápělo dolů. Nad ním byly nahoru výklopné dveře široké 1135mm a vysoké 690mm, jež mohly být opatřeny oknem. Přední část nástavby mezi kabinou a motorem měla vnitřní délku 1340mm, šířku 1400mm, výšku 1200mm a podlahu 500 milimetrů nad zemí. V pravém boku nástavby byly dveře široké 800mm a vysoké 1100mm. Běžně se daly otevřít pod úh-

Z NOUZE ČTNOST

JAN TUČEK

Bratislavské automobilové závody (BAZ) oficiálně vznikly k 1. červenci 1971, ale ani po deseti letech žádné automobily nevyráběly. Čilou aktivitu vykazovalo jen jejich vývojové středisko VMV, které horko těžko plnilo často měněná a mnohdy protichůdná zadání nadřízených orgánů. Kromě toho se bratislavští vývojáři snažili na vlastní pěst vytvořit vozidlo, jež by se v dohledné době a s co nejmenšími investičními náklady mohlo vyrábět. Tak se zrodil BAZ Furgonet, kompaktní víceúčelový automobil odvozený z osobního vozu řady Škoda 105/120 (Š 742) s motorem za zadní nápravou a chladičem v předí. V dobové terminologii byl Furgonet prezentován jako *lehký nákladní skříňový automobil*. Z dnešního pohledu byl vzhledem ke koncepci výchozího typu dobře míněným nesmyslem, jehož vznik ilustruje tehdejší neradostnou situaci našeho automobilového průmyslu. V kabi-

V letech 1982 a 1983 vznikly v Bratislavě čtyři prototypy dodávkových vozů BAZ Furgonet, jejichž základem se stala Škoda 105/120 s motorem vzadu.

Snímek ze stavby prvního exempláře BAZ Furgonet (1982)



netu kuriozit mu ovšem patří čestné místo.

Bratislavští konstruktéři vzali za základ sedan Škoda 105/120, z něhož použili podvozkovou plošinu s poháněcím ústrojím a přední část karoserie po střední sloupky. Rozvor náprav prodloužili o 350 na 2750mm, aby

o 180°. Stejně dveře mohly být i na levém boku skříně. Furgonet byl dlouhý 4450mm, široký 1620mm a vysoký 1750mm, vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 1000kg. Náhradní kolo měl stejně jako sedan Š 742 na sklopném držáku pod předí, palivovou nádrž o objemu 38l před zadní nápravou. Jednotlivé vozy BAZ Furgonet se navzájem



BAZ FURGONET



První tři vozy BAZ Furgonet ještě s kovovými nárazníky (1982)

lišily maskou a provedením nástavby. První exemplář hráškově zelené barvy, označovaný jako funkční vzorek, se veřejnosti představil v září 1982 na strojírenském veletrhu v Brně. Nikoliv jako exponát, ale jen tak mimo program, prostě zaparkovaný mezi pavilony. Tam už měl přední plastový nárazník místo původního kovového, masku se čtyřmi kruhovými světlomety a prosklenou nástavbu s oknem v levém boku, dalším ve dveřích na pravém boku, oknem ve vyklápěcích dveřích v zadní stěně a okénkem nad kabinou, v nahoru přesahujícím čele nástavby. Dělicí stěna za kabinou končila nad horní hranou opěradel sedadel, nad ní byla pružná síť. Nástavba byla připravena k montáži zadního sedadla, které mohlo Furgonet proměnit v pětimístné kombi.

Automobil s užitečnou hmotností 480 kilogramů vykazoval celkovou hmotnost 1485 kg, z níž 37% připadalo na přední a 63% na zadní nápravu. Plně zatížený vůz vybavený čtyřválcem Škoda 1174 cm³ o výkonu 52 k (38 kW) a čtyřstupňovou převodovkou dosahoval na kolech s pneumatikami 165 SR 13 největší rychlosti kolem 120 km/h. Během zkoušek funkčního vzorku byl původní motor nahrazen čtyřválcem 1046 cm³ o výkonu 46 k (34 kW) ze stopětky, jenž vyhověl dobovým normám o účinnosti a spolehlivosti chlazení.

Druhý exemplář červené barvy se dvěma kruhovými světlomety byl v čistě užitkovém provedení a odlišoval se hladkými vnějšími stěnami nástavby bez prolisů, ale také bez oken. Ani ve dveřích na pravém boku a ve vyklápěcím víku v zadí okna neměl. Kabinu od nákladního prostoru oddělovala v celé výšce nově tvarovaná plechová stěna, opatřená malým okénkem. Díky ní se mírně

První BAZ Furgonet měl čtyři světlomety a prosklenou nástavbu



Využitelný vnitřní objem nástavby se blížil hodnotě 3,0 m³



Dodávka odvozená ze Škody 105/120 byla kvadraturou kruhu...



zvětšil prostor pro řidiče a spolujezdce. V pořadí třetí BAZ Furgonet žluté barvy s dvojicí oválných světlotetů a prolisy na bocích nástavby měl jako jediný dveře s oknem v obou bocích skříně. Jeho základem se stal sedan Škoda 120LS modelového roku 1983, v zadí měl motor 1174 cm³ o výkonu 58 k (43 kW), opatřený chladičem oleje.

Projekt BAZ Furgonet byl na podzim 1983 zastaven a tři vozy před koncem roku narychlo otypovány a počátkem roku 1984 odprodány. Funkční vzorek už měl v té době najeto přes sedmdesát osm tisíc kilometrů, dva další vozy kolem 24 a 23 tisíc kilometrů. Jako služební vozidlo zůstal ve vývojovém středisku BAZ čtvrtý Furgonet zelené barvy s dveřmi v obou bocích skříně. Tvarem prolisů na bocích a dvojicemi menších okének ve dveřích se lišil od svých předchůdců. Na střeše kabiny měl aerodynamickou nástavbu, která se předtím zkoušela i na dříve zhotovených vozech. ■