
Škoda = Skopak – Pákistán – Karáči

Po Novém Zélandu-Pákistán:

Nový užitkový vůz

SKOPAK

ve výrobě i v prodeji

stejný podvozek, avšak ve zkráceném provedení, staví importérská firma vozů Škoda na Novém Zélandě, firma Motor Industries Ltd., vozy Trekka již od roku 1966. Vozy Trekka se s úspěchem prodávají na domácím trhu a jsou též exportovány na nejbližší ostrovy Nového Zélandu, do Austrálie, na ostrov Fiji a ostrov Samoa. Myšlenka generálního ředitele firmy Motor Industries Ltd. pana Turnera, který Trekku koncipoval, byla velmi úspěšná. Tento malý užitkový automobil zabezpečuje již po dobu 5 let levnou dopravu základních potravin ze vzdálených farem do měst a vesnic, a ob-



Pákistánská firma Haroon Industries Ltd., která se zabývá importem vozů Škoda do Pákistánu, se rozhodla v roce 1968 vyrábět vozy Skopak s použitím stropních orgánů a šasi v provedení Octavia Combi. Na

chodníkům při rozvozu potravin a jiného zboží ke spotřebiteli.

Generální ředitel firmy Haroon Industries Ltd., pan Rahman, byl veden stejnou myšlenkou, obohatit pákistánskou automobilovou dopravu ekonomickým užitkovým automobilem, převážně pákistánské výroby.

Pákistán je velká země; rozkládá se na ploše 944 824 km². Počet obyvatel se úředně uvádí 115 miliónů. Železniční síť je zatím málo rozvětvena, a proto je automobilová

doprava velmi urychleně rozšiřována. Rychlá industrializace státu a zvětšování zemědělské výroby si to vyžadují.

Nákladní autodopravu zabezpečují nákladní automobily převážně britské výroby. Jsou to vozy typů BMC, Leyland, Bedford a Ford. V terénu jsou používány nízkonázní automobily Land Rover, GAZ a Wyllis. Pro lehčí terén a pro silniční dopravu budou používány automobily Skopak v různém provedení podle představ generálního ředitele pana Rahmana a jeho technického ředitele pana Pirzady. Sériová výroba vozů řady Skopak byla pečlivě připravována v průběhu roku 1969 a částečně v roce 1970. Prototyp Skopaku byl postaven na jaře 1969 a byl důkladně zkoušen v terénních i silničních jízdách, a to jak s plným nákladem, tak i bez nákladu. První vůz ze sériové výroby byl dohotoven v květnu 1970, čímž byla zahájena sériová výroba, která je postupně zvyšována zapracováním domácích výrobních i montážních dělníků. Firma Haroon Ind. Ltd. uvolnila pro výrobu vozu Skopak celý tovární objekt, který dříve sloužil jiným účelům. Byla také postavena nová hala pro výrobu sklolaminátových panelů na karosérii.

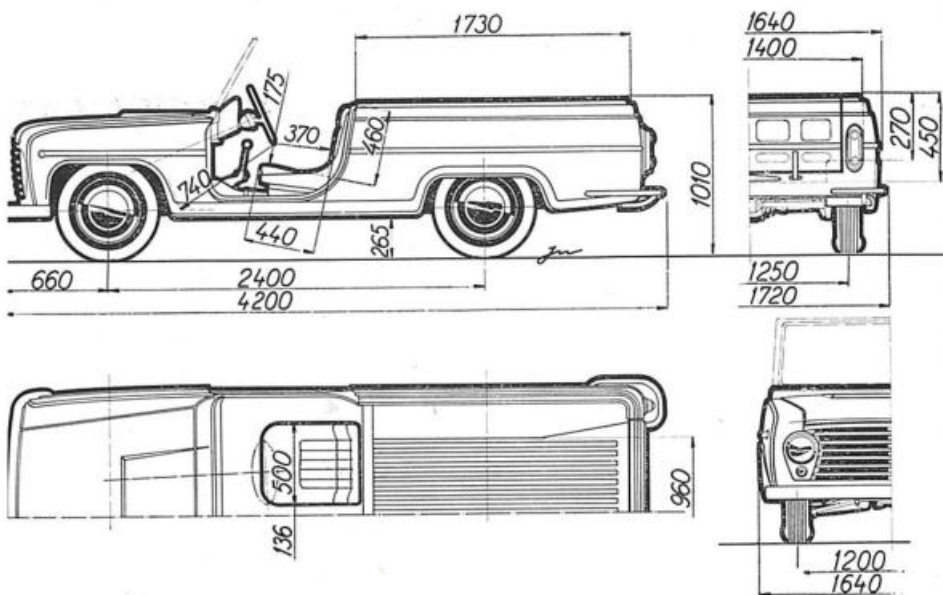
Podvozek a strojní orgány. Podvozek je normálního provedení Škoda Octavia Combi, rámové konstrukce, s centrálním trubkovým nosníkem a s příčkami pro připevnění karosérie. Toto provedení šasi je velmi vhodné pro stavbu užitkových vozů vzhledem k dokonalé tuhosti. Motor je řady Škoda 1200 s obsahem válců 1221 cm³. Nezávislé pérování všech čtyř kol je zvláště vhodné pro jízdy v terénu a po polních cestách, což je velmi časté, zejména v provozu na farmách a odlehlých vesnicích. Motor má dostačující tažnou sílu i pro tažení přívěsného vozíku do max. hmotnosti 750 kg při max. rychlosti 50 km/h. Hlavní rozměry Skopaku jsou uvedeny v obrázkové části tohoto článku. Podvozkové orgány automobilu Skopak jsou dodávány z Československa do Pákistánu v bedněch, v rozloženém stavu.



Karosérie Skopaku. Karosérie je celá pákistánské výroby a je smíšené konstrukce. Skládá se z ocelového svařovaného skeletu, a jeho díly jsou z ohýbaných profilů U a trubek. Veškeré vnější panely karosérie a podlahy ložného prostoru jsou vyrobeny ze skelných laminátů, které jsou na ocelový skelet přišroubovány. Každý panel je samozřejmě demontovatelný. Panelová konstrukce karosérie je výhodná pro linkovou montáž a zvláště pro snadnou opravu při havárii vozu vyměnitelným způsobem.

Výroba panelů karosérie ze skelných la-





minátů má několik výhod, a to jak pro výrobce, tak i pro zákazníka:

1. Nízké náklady na zařízení výroby; není třeba drahých lisů a lisovacího zařízení – raznic.
2. Zkrácení nábehových termínů, od předání výrobních výkresů a ostatní technické dokumentace do výrobních dílen.

Příprava sériové produkce se zvládne max. za 6 měsíců.

3. Laminátová karosérie je výhodná pro dlouhou životnost, zejména v přímořských krajinách odpadá starost s rezivěním a starost o ochranu proti rezivění.
4. Laminátová karosérie je zvlášť výhodná pro malosériovou výrobu do max. 50 ku-



Clánek doprovázíme snímky vozu Skoda-Skopak i záběry z jeho výroby. Rozměrové náčrtky také ukazují různé modifikace vozu Skoda-Skopak.



SKOPAK

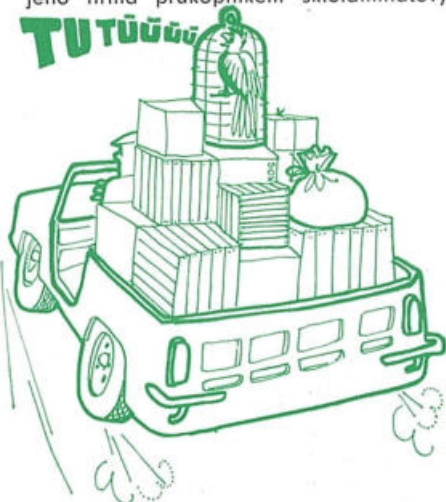




sů denní produkce z ekonomického hlediska.

Z výše uvedených důvodů se rozhodl generální ředitel p. Rahman pro výrobu sklolaminátových panelů karosérie, aby posloužil majitelům Skopaku trvanlivým automobilem a firmě Haroon Industrie Ltd. zabezpečil ekonomickou výrobu. Tak se stává jeho firma průkopníkem sklolaminátových

TUTUŠŠŠ

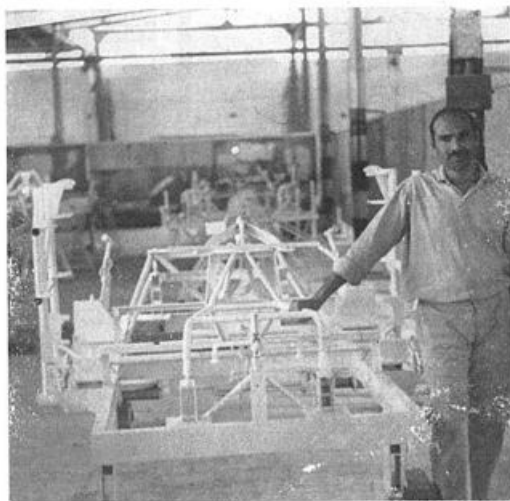


karosérii v celém Pákistánu. V některých státech se laminátové karosérie již delší dobu s úspěchem vyrábějí, například ve Velké Británii, na Ceylonu, v Turecku, na ostrově Jáva atp. Karosérie Skopaku je vykonstruována tak, aby z prvního základního provedení (viz obr. 1) bylo možno vyrábět unifikovanou řadu aplikovaných provedení nástavbovým způsobem (viz další obrázky a níže uvedený popis). Tím získala prodejní organizace firmy široký sortiment a bude moci vyhovět přáním zákazníků, což bude mít dobrý vliv na prodejnost vozidla.

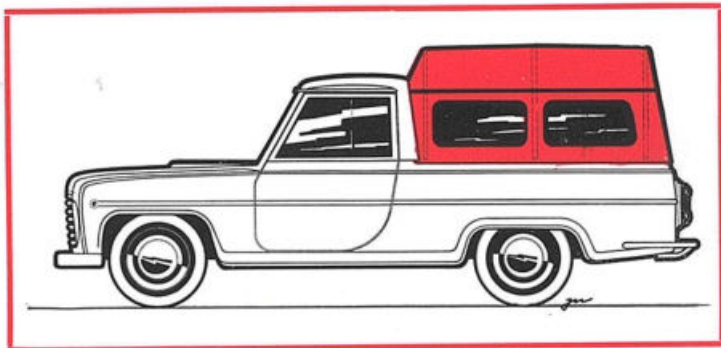
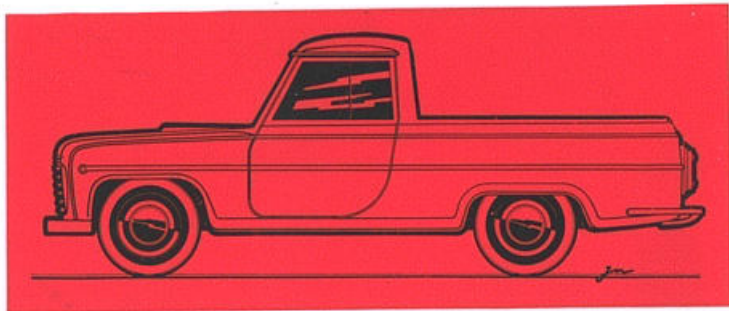
Aplikace a rozměry

1. Vůz je otevřený, bez bočních dveří, se sklápěcí čelní stěnou. Toto provedení je vhodné pro tropické krajiny.
2. Vůz s dveřmi, s pevnou čelní stěnou a s posuvnými dveřními okny.
3. Totéž – s kabinou nad předními sedadly a otevřenou ložnou plochou.
4. Totéž – s plátěnou střešou nad ložnou plochou.
5. Totéž – s plátěnou střešou nad předními sedadly.
6. Totéž – s celoplátěnou střešou nad předními sedadly a s ložnou plochou vcelku.

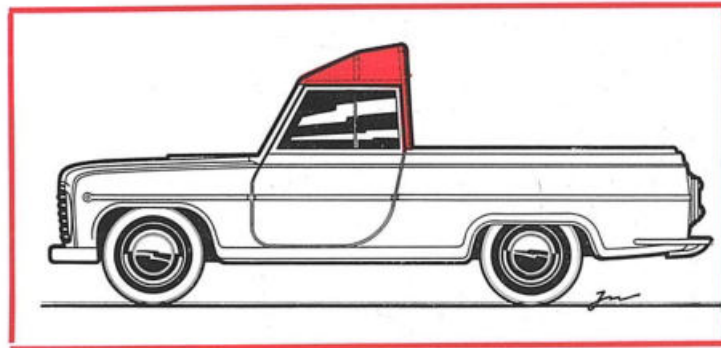
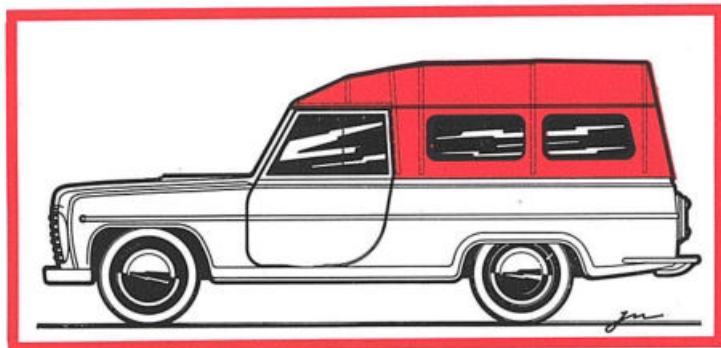
SKOPAK

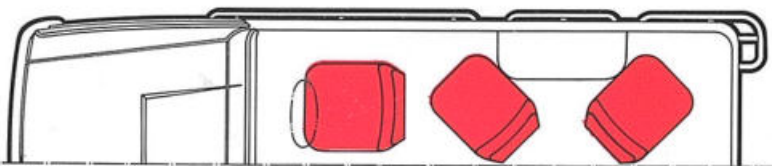
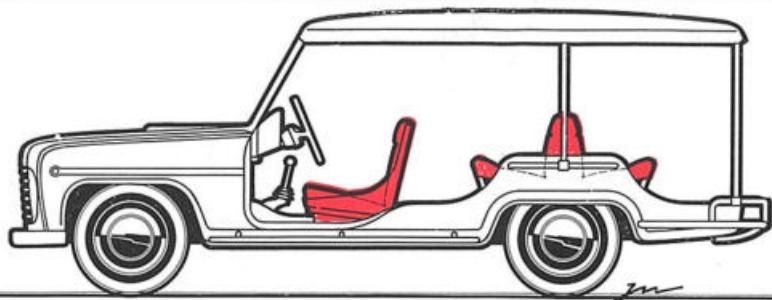


SKOPAK



SKOPAK





SKOPAK

7. Totéž – s celou karosérií přikrytou, se sklolaminátovou kabinou.
8. Do všech provedení 1 až 7 lze montovat do ložného prostoru podélná sedadla a tažný hák pro přivěsný vozík.

Kromě tohoto výrobního programu (body 1 až 8) má firma Haroon Industries Ltd. připraven další program výroby. Jsou to vesměs typy osobních a sportovních vozů v různých aplikacích. Tato další auta budou

stavěna též na podvozky Škoda Octavia Combi jednotného provedení jako u užitkového vozu Skopak. Některé typy budou též stavěny ze strojních prvků Škoda 100, Škoda 110 L a Škoda Rallye.

Firma Haroon Industries Ltd. byla dosud importérem a prodejcem automobilů různých světových značek, byla také montážním závodem rozložených automobilů (rovněž různých značek). Zavedením vozů řady Skopak do sériové výroby se tato firma stává finálním výrobcem automobilů, což je velmi prospěšné pro pákistánské státní hospodářství. Myšlenky generálního ředitele firmy, pana Rahmana, se staly skutkem.

Vůz Skopak není první ze škodovácké řady vozů vyvážených do Pákistánu. Jsou zde vidět i předcházející typy vozů poválečné produkce továrny Škoda v Mladé Boleslavi. Jsou to následující typy vozů: Škoda 1001, Škoda 1102, Škoda 1200, Škoda Octavia, Škoda Octavia Combi, Škoda 1000 MB a Škoda 1100 MB. Vozy Octavia a Škoda 1000 MB jsou bohatě zastoupeny i v městských autotaxi službách. Jenom ve městě Karáči jezdí asi 100 vozů Škoda jako taxi.

Josef Velebný
Karáči

