

Vojenská babeta, která nakonec nešla do světa



zdroj: oficiální zdroj Škoda Babetta

aktualizováno 04.01.2013, 00:00 | dpo

Kdo byl za komunistů na vojně, nebo třeba u lesáků, jistě si pamatuje už v té době poněkud zastarale vypadajícího „gazíka“, přesněji GAZ-69. Ale historie měla být trochu jiná, na jeho místě měla být původně terénní škodovka.

Určitě znáte film Kdyby tisíc klarinetů, v němž se mihla celá plejáda tehdejších zpěvákých i hereckých hvězd. Vedle nich si tu zahrála svou menší roli i jedna tehdy už starší a ne moc známá škodovka. Byl to typ Š 973, elegantní kompaktní „jeep“, jehož příběh skončil dávno před natáčením zmiňovaného filmu. Ale popořadě.



(Foto: oficiální zdroj)

Na začátku padesátých let potřebovalo velení armády nahradit už značně opotřebovaná lehká terénní vozidla (byly to hlavně americké Jeepy Willys a různé německé typy), která z valné většiny ještě pamatovala boje druhé světové války. Škodovka sice vyráběla typ Š 1101 VO/P

„Tudor bojový“, ten však vycházel z civilního auta a měl náhon jen na zadní kola, tedy se do terénu moc nehodil. V Tatře pracovali na několika vozidlech řady 800, jenže ty patřily do těžší kategorie a do výroby se nakonec dostal jen T-805, slavná kačena. Ministerstvo obrany tedy pověřilo škodovku, aby vyvinula nový malý tereňák.



(Foto: oficiální zdroj)

V Mladé Boleslavi nejdříve vytvořili vůz označovaný jako Š 1200T, ale ministerstvu se nezamlouval, a tak v polovině roku 1952 stanovilo nové podmínky, jak má vůz vypadat a co má splňovat. Komunistická byrokracie byla pověstná, a tak když v lednu 1953 dostal Vojenský technický ústav z ministerstva příkaz k zahájení vývoje vozu, ve škodovce už měli první prototyp hotový několik měsíců a druhý předali k testování právě v době, kdy do ústavu nařízení dorazilo. Požadavky byly následující: váha vozu měla činit 1400 kg, měl utáhnout 500 kg přívěs, posádka čtyřčlenná, maximální rychlost 90 km/h a dojezd na jednu nádrž minimálně 300 km. Ministerstvo požadovalo i lafetaci kulometu před spolujezdce, tedy prvek, který je běžný u dnešních lehkých bojových vozů.



(Foto: oficiální zdroj)

Slabinou prototypu byl motor, který svým výkonem nepostačoval a měl být nahrazen výkonnějším, ovšem ten se teprve vyvíjel. Jinak byla konstrukce vozu velmi moderní a progresivní i ve srovnání s americkým MUTT z té doby (nástupce legendárního Jeepu Willys). Jen pro zajímavost, za první prototyp škodovka ministerstvu naúčtovala 1 707 960 Kčs. Vedle základní „džípové“ verze byla postavena i prodloužená pohotovostní varianta pro osm mužů a radiová se skříňovou karosérií.

Přečtěte si také:

[Pancéřovaná škodovka pro komunistické papaláše](#)

Vojenská tatra, která nahradila legendární „větřiesku“

Dva prototypy základní verze během testů v roce 1953 najezdily přes deset tisíc kilometrů každý, přičemž se testovaly ve vojenských újezdech, jako byly Jince, ale i na běžných cestách nebo v Tatrách. Jediné výraznější problémy byly s motory, nové silnější jednotky Š-1500 byly ještě příliš syrové a vojáci také kritizovali komplikované zapínání plátěné střechy. Jinak vojenské komise neshledaly žádné závažnější závady, a tak se škodovka dostala v lednu 1954 oficiálně do výzbroje armády.

Ovšem šťastný konec škodovku nakonec nečekal. Často se traduje, že když se u nás něco dobrého neprosadilo nebo nevyrobělo, mohli za to ti „zlosyni z Moskvy“. V polovině roku 1954 dva kusy nových škodovek putovaly do SSSR na zkoušky a verdikt vyzněl v tom smyslu, že po konstrukční stránce jsou vozidla dobrá, ale provozně nespolehlivá (pořád šlo o prototypy). Nicméně „zlosyni z Moskvy“ doporučili dokončení vývoje.



(Foto: oficiální zdroj)

Problém byl totiž jinde. V systému plánované ekonomiky. Prostě se nenašly kapacity, kde by se nová škodovka vyráběla. Přitom nešlo jen o potřeby armády, plánovaly se i verze civilní – pro lesáky, zemědělce, ale i malý mikrobusek nebo dokonce osobní auto. Ale komunistická vláda vládla, rozdělovala a určovala, kdo co bude dělat. V polovině roku 1954 rozhodla, že Škodovka bude vyrábět nový spartak, a tak se na babetu nedostalo. Místo ní se dovezlo v druhé polovině šedesátých let tisíce GAZů-69. Celkem bylo vyrobeno jen něco přes třicet škodovek Š 973 ve třech verzích a to bylo vše. Dnes můžete dva kusy vidět v lešanském vojenském muzeu, jeden je pak ve firemním muzeu škodovky v Boleslavi. Když budete mít štěstí, tak nějaký kousek potkáte i na veteránských srazech, pár babet se totiž zatoulalo i k soukromým majitelům.

A jak přišla ke svému jménu Škoda Babeta? No právě kvůli slavné písničce Suchého a Šlitra Babeta šla do světa z filmu Kdyby tisíc klarinetů, tedy o mnoho let později než sama spatřila světlo světa. Bohužel, tahle čtyřkolová babeta do světa nakonec ve větších počtech nevyrazila.



Vložit video na:

 Blog.cz

 Myspace

 Facebook

 Delicious

Další ▶

 Jagg.cz

