



ŠKODA SHORTCUT, ŠKODA ELTRA

Foto: Petr Homolka - Škoda Auto

FRANTIŠEK JAKUBEC ML.

Ahoj ministranti. Dokážete si představit, jak naši předci mohli žít bez elektřiny? Dovalíte za tmy domů a jediné světlo je svíčka na stole. Žádná elektřina, ani elektronika. Pro nás buď naprosto romantická, anebo nepředstavitelná situace. Neodpustím si malé odbočení – na našich skautských

první jízdě s kamarádovým Formanem, když jsem měl čerstvě řidičák. Bez posilovače volantu, vítr ve vlasech, když jsme si otevřeli okénko... (pokud by jedna z našich jízd neskončila prasklým chladičem, bylo by to dokonalé). Ve své době prostě fajn pomocník a jistě skvělé auto. Jak asi lidé koukali, když se najednou kolem nich v roce 1993 prohnal Favorit s naprosto zvláštním sci-fi zvukem elektromotoru a místo tankování se připojoval do zásuvky. Ale hezky popořádku.

Výroby se ujal podnik Škoda Elcar Ejpovice (s automobilkou kromě názvu toho moc společného neměl). Tam se páni konstruktéři rozhodli, že Favorita vezmou tak, jak je, a jen ho osadí bateriemi a elektromotorem. Vznikly dvě verze – Eltra 151 L a 151 Pick-up. Auto poháněl elektromotor o výkonu 15,5 kW a opět jste zde našli převodovku s řadicí pákou (ta tam byla hlavně kvůli zpáteční rychlosti, protože stejnosměrný motor se neuměl točit obráceně, to obstarala právě převodovka). Bohužel, ladění projektu trvalo trochu déle, a tak z celé zakázky sešlo. Elcar proto vyrobil mezi lety 1992 a 1993 pravděpodobně jen něco kolem 200 ks elektromobilů. Některé se vyvezly do zahraničí, některé sloužily u České pošty, ve fabrikách na popojíždění... Eltra měla celkem 14 olověných baterií, které byly pod kapotou a pod podlahou vzadu. Tím vzrostla hmotnost vozu o 300 kg (z původních 450 kg). Kvůli vysoké váze byl pak reálný dojezd kolem 50 km (udávaný 80 km). Nabíjení zabralo až 12 hodin.

Sice to žádný zážrak z našeho úhlu pohledu nebyl, ale přece jen musím uznat, že se rozhodně jedná o zajímavou automobilovou lahůdku, která patří do historie našeho českého automobilismu.

Časopis máte přečtený, tak hurá vypnout elektroniku a vyrazit někam na výlet bez elektřiny.



táborech spíme v týpí, uprostřed kterého je ohniště. A usínat při dohasínajícím ohni je teda super romantárna. Ale zpět na kola. V roce 1990 samozřejmě elektřina byla, ale o elektromobilitě se u nás mohlo jen zdát. Jakkak asi musel působit (dnes již historický) vůz Favorit ve verzi s elektropohonem!

Favorit (a jeho verze kombi s označením Forman) byla přelomová auta Škody. První automobil s motorem vpředu a pohonem předních kol, nadčasová karoserie od známé italské firmy Bertone... Však ještě dnes tu a tam Favorita potkáme. Živě si pamatuji na mé

Vše začalo za sedmero horami, devatero řekami... Tedy, no prostě ve Švýcarsku, kde se jistý místní občan v roce 1990 rozhodl, že by se mu pro jakýsi provoz hodila elektroauta, o která byl ve Švýcarsku v té době zájem. Nějak se stalo (nevím jak), že se tento jeho požadavek dostal do naší kotliny a na základě Favoritu vznikl elektromobil se zkrácenou zádí nazvaný Shortcut (v překladu „zkratka“). Na různých autosalonech tento unikát vzbudil zájem (ještě aby ne, že?), ale zůstalo pouze u prototypu. Poháněl ho elektromotor o výkonu 15,5 kW maximální rychlostí 80 km/h a dojezd se pohyboval teoreticky kolem 80 km (dnes úsměvné parametry, ale nezapomeňte, že to bylo před více než 30 lety!). A hlavně, tento elektromobil měl netradičně klasickou převodovku, takže jste v něm našli řadicí páku a při jízdě jste řadili! (Standardně mají elektroauta jen brzdu a pedál „plynu“ a vy jen tlačítkem nebo páčkou udáte směr dopředu nebo dozadu.)

Sice Shortcut do výroby nešel, ale objevil se jiný zákazník (opět ze Švýcarska), který měl zájem rovnou o 1 000 elektro-



Škoda Favorit v porovnání se Škodou Enyaq IV

Časopis Tarsicius dostává každý zájemce, náklady na vydávání jsou hrazeny z dobrovolných darů. Podpořte prosím časopis Tarsicius na účtu 2200032524/2010. Náklady na jedno číslo, odpovídají 55 Kč. Za všechny dary srdečně děkujeme.

