

## Sam u Sahari. 90 godina od neustrašive vožnje

- › **Međuratni istraživači demonstrirali su pouzdanost Škoda automobila u Africi, Aziji i Južnoj Americi. Jedan od pionira bio je Jiří Hanuš, koji je prešao pustinju Saharu u modelu Škoda 633. Osvrnimo se na njegovu avanturu.**

**Beograd, 20. februar 2023 – S dvadeset sedam godina, Jiří Hanuš je sam krenuo na 8.050 km dug put od Čehoslovačke do Dakara, glavnog grada Senegala. Škoda se nadala da će solo ekspedicija povećati izvoz i prestiž brenda.**

U to vreme, Škoda je aktivno odgovorila na globalnu ekonomsku krizu uvođenjem efikasnih proizvodnih linija i razvojem novih modela. Kompanija je marljivo radila na pristupačnom automobilu, budućem Popular, i lansirala je dobro dizajniran model srednje klase za 1933. Škoda 633 od 1,8 litara, prethodnik vrhunskog modela Superb, imala je šest cilindara i isporučivala 33 KS (dakle „633“), odnosno 24,3 kW.

Sa svojim isprobanim i testiranim dizajnom rebrastog okvira šasije, krutih osovina i kablovskih kočnica, ovaj robustni automobil napravljen je da se nosi sa evropskim cestama lošeg kvaliteta. Ali da li bi mogao da savlada Saharu? Uspeh bi ojačao brend na domaćem tržištu i u severnoj Africi, koja je bila izvozna destinacija za Škoda automobile i pre Prvog svetskog rata.

### **Oružje? Ručka za pokretanje i pegla za gume!**

Junak naše priče je Jiří Hanuš, sin bivšeg direktora Škoda koncerna za inženjering i naoružanje. Jednog ledenog petka, 17. februara 1933, krenuo je u Afriku iz malog sela Radlik u blizini Jilovea, oko 25 km južno od centra Praga. Morao je da se bori sa snegom praktično celim putem do Marseja, južne francuske luke, gde je stigao nakon 1.454 pređnih kilometara u pet dnevnih etapa.

Tamno zelena Škoda 633 prvi put je dotakla afričko tlo 24. februara u Alžiru. Bio je to serijski automobil, i to najjeftinija verzija sa zatvorenom karoserijom „Tudor“ s dvoje vrata, koja je koštala 45.500 čehoslovačkih kruna. Za poređenje, prosečna mesečna plata u tadašnjoj Čehoslovačkoj bila je manja od osam stotina kruna, koliko bi koštalo obično muško vuneno odelo. Umesto posebnih širokih guma pogodnih za pustinju, Hanuš se zadržao na standardnim gumama Kudrnáč Everit proizvedenim u Nahodu. Meštani su odmahivali glavama na zatvoreno telo sa ograničenom ventilacijom i odsutnošću bilo kakvog oružja osim ručke za pokretanje i pegle za gume.

Na izazovno putovanje od 6.546 kilometara kroz francuske kolonije od glavnog grada Alžira, Alžira do Dakara, Hanuš je krenuo uz potrebno odobrenje Transsaharske kompanije. Njegov pismeni ugovor sa kompanijom garantovao mu je slanje vozila za potragu i spasavanje – ali tek pet dana nakon što je trebalo da stigne na cilj etape.

### Tragom telegrafskih stubova

Škoda 633 krenula je iz Alžira u pro hladno jutro. Pristojan asfalt je trajao samo 442 km do Laguata. Zatim su 18-inčne gume ugazile u prašinu. Nije brinuo da li će se izgubiti, jer je Hanuš jednostavno morao da prati telegrafske stubove 211 km do Gardaje. Hanuš nije žalio ni što je izgubio kompas – puno je gore bilo to što su mu na brodu ukrali kombinovana klešta. Motor od 33 konjske snage proveo ga je kroz roj skakavaca, a napredovanje automobila zaustavio je samo ekser ispred hotela u Gardaji, prvi od samo dva uboda na celoj ruti. Zato je zakrpio unutrašnju gumu, naspavao se i telegrafisao odredište sledeće etape da im kaže da je na putu.

Od neravnog terena auto se trzao i tresao, ali Hanuš je shvatio da je spuštanjem noge znatno lakše prelazio grebene s bodljikavim grmljem. Benzin i voda u limenkama zalemljenim mogli su se napuniti u južnoj alžirskoj oazi El Golea. Onda je došlo ono što je Hanuš nazvao „elastični teren“, koji je klizio pod točkovima: brzinomer je pokazivao 70 km/h, a auto je jedva jurio 50, mučeci se kao da ima zategnutu ručnu kočnicu. Hanuš je do cilja etape u Reganu stigao kroz monoton krajolik bez ikakvih orijentira.

### Antifriz i halucinacije

Tek je tu počela prava Sahara. Sledeći deo bio je zastrašujućih 1.100 kilometara, s jednom stanicom za snabdevanje na pola puta do Tabankorta. Mnogi su putnici poginuli u pustinji, nakon što su u očaju popili poslednju kap vode iz hladnjaka automobila. Dobro je da su Hanušu dali dve daske od starog bureta da mu podmetnu pod točkove kad se zaglavi. Na ovaj način nije morao da izduva gume kako bi povećao njihovu površinu na tlu - a zatim ih ponovo naduva ručnom pumpom na vrućini.

Na najzahtevniju deonicu krenuo je nakon detaljne provere automobila, podmazivanja šasije i podešavanja kočnica, sa zalihama od 173 litra benzina, 25 litara obične vode, 3 litra mineralne vode i 15 litara ulja. Nosio je 52 litra vode manje nego što propisuju sigurnosni propisi, ali nije hteo da preoptereći auto. Vodu iz rezervoara nije mogao da pije jer je koristio aditiv protiv smrzavanja koji nije tako brzo isparavao.

Vrućina i umor ubrzo su doveli do halucinacija za volanom: fatamorgana šume, trake koje lete kroz vazduh. Bakik, nemi afrički vodič koji je pratio Hanuša na ovom delu puta, nije znao da vozi. Napokon je Hanuš stigao do sudanske granice. „Tamošnji teren je užasan. Duboki pesak posut je malim travnatim grbama, ispunjen peskom do 30 cm visine. Osušeni vrhovi trave lete na vetrobransko staklo i u odsjaju svetala odaju fantastičan utisak prskalica“, prisetio se Hanuš.

Sa svojim 1,8-litarskim motorom i klirensom od 180 mm, automobil je često klizio napred u prvooj brzini, a njegova pohabana šasija i karoserija provlačila se između panjeva. Hanušev tihi vodič Bakik pio je retko, jer je samo sedeo i nije radio ništa. Preko Tabankorta, istraživač je stigao u naselje Gao u Francuskoj zapadnoj Africi, prešavši 1.300 km od Regana za 48 sati umesto uobičajena tri dana.

**Put prema Dakaru**

Nakon što je ostavio vodiča, Škoda je nastavila uz reku Niger do Niameja. Hanuš je morao da izbegava gazele, bodljikave svinje i zmije i više puta je morao da otkopava auto iz peska. Sledećeg dana je mladi češki inženjer krenuo u Uagadugu u Gornjoj Volti, zatim preko Bobo-Diulasa do Bamaka u današnjem Maliju, tadašnjem glavnom gradu kolonijalnog Francuskog Sudana. Prošao je i područjem gde je besneo stepski požar, vozeći zatvorenih prozora na vrućini i sa strepnjom gledajući varnice koje su se kovitlale u vazduhu zbog natovarene stotine litara benzina. Iscrpljen, na kraju je popio toliko limunade i vode da se tri puta onesvestio na putu do svoje sobe.

Nakon dva dana odmora i podmazivanja auta, Hanuš se vratio na put preko Kajesa za Dakar, regiju zahvaćenu žutom groznicom. „Kažu da ovde redovno strada trideset od stotinu Evropljana, a ljudi poput hotelijera Ferarija, koji je srećno preživio 10 napada ove groznice, smatraju se fakirima“, rekao je Hanuš.

Nakon mučne vožnje, Hanuš je napokon osetio slani vazduh koji je najavljavao približavanje Atlantiku. Nakon pređenih 6.546 km kroz Afriku u petnaest etapa, sa impresivnim dnevnim prosekom od 436,6 km i rekordom od 727 km, Škoda 633 stigla je do cilja. Četiri dana kasnije, automobil i vozač vratili su se u Marsej preko Gibraltara na parobrodu Anfa. Tokom istovara neoprezni radnici na doku slomili su glavni list vešanja levog prednjeg točka, ali je Jiří Hanuš odložio popravku do dolaska kući. U Radlik se vratio 17. marta 1933, posle jednomesečnog putovanja od 9.716 km, s prosečnom potrošnjom goriva od 13,75 litara benzina na 100 km.

**Krčenje staze za druge**

Tokom preostalih šest godina do Drugog svetskog rata Hanuševim primerom krenulo je još niz ekspedicija sa Škoda automobilima. Na afričkom tlu, na primer, bili su muž i žena Škulín u modelu Rapid od 1,4 litra (1936-1938: 52.000 km). Delimično zahvaljujući ovim neustrašivim istraživačima, Škoda se 1936. godine etablirala kao najveći češki proizvođač i izvoznik automobila, što je pozicija koju je zadržala do danas. Pola veka kasnije timovi koji su vozili posebno modifikovane reli automobile mogli su se uveriti koliko je teška ruta koju je vozio automobil Škoda 633, jer je 1979-1994. staza svetski poznatog relija Pariz Dakar otprilike odgovarala ruti Jirija Hanuša.

Kontakt

**Aleksandra Đokić**

Direktor marketinga

P +381 11 3072 872

[aleksandra.djokic@autocacak.co.rs](mailto:aleksandra.djokic@autocacak.co.rs)

**ŠKODA AUTO**

- › uspešno posluje u ovoj deceniji s Next Level – Škodina Strategy 2030.
- › ima cilj da postane jedan od pet najprodavanijih brendova u Evropi do 2030. s atraktivnom linijom u nižim segmentima i dodatnim e-modelima.
- › pojavljuje se kao vodeći evropski brend na važnim rastućim tržištima kao što su Indija ili Severna Afrika.
- › trenutno svojim kupcima nudi dvanaest serija putničkih vozila: Fabia, Rapid, Scala, Octavia i Superb kao i Kamiq, Karoq, Kodiaq, Enyaq iV, Enyaq Coupé iV, Slavia i Kushaq.
- › u 2021. godini je isporučeno preko 870.000 vozila kupcima širom sveta.
- › član je Volkswagen koncerna već 30 godina. Volkswagen koncern jedan je od najuspešnijih proizvođača vozila na svetu.
- › nezavisno proizvodi i razvija, ne samo vozila, već i komponente kao što su motori i menjači u saradnji sa Grupom.
- › posluje na tri lokacije u Češkoj; ima dodatne proizvodne kapacitete u Kini, Rusiji, Slovačkoj i Indiji prvenstveno kroz partnerstva Grupe, kao i u Ukrajini sa lokalnim partnerom.
- › zapošljava 45.000 ljudi širom sveta i aktivna je na više od 100 tržišta.