SANITKY Favorit a Forman

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let vzniklo několik sanitních verzí automobilů Škoda Favorit a Forman s předním pohonem. Jejich produkce se počítala jen na desítky a v roce 1995 byla ukončena.

V září 1987 představila mladoboleslavská automobilka na brněnském veletrhu zcela nový osobní vůz jménem Favorit, moderně střižený pětidveřový hatchback s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol, který v Československu odstartoval automobilovou revoluci. Zatímco horko těžko nabíhala sériová výroba nového typu, konstruktéři a vývojáři připravovali od něj odvozené varianty. Nejodlišnější a konstrukčně i výrobně nejnáročnější byla sanitka s typovým označením Š 788, která vznikla v závěru komunistické éry jen v jediném exemplář.

Zatímco všechny ostatní připravované variace na téma Favorit vycházely z podlahové plošiny se standardním rozvorem náprav 2450 mm a lišily se délkou zadního převisu a tvarem zadní partie karoserie, sanitní vůz dostal zesílenou podvozkovou plošinu s rozvorem prodlouženým o 650 mm na 3100 mm. Celková délka sanitky dosahovala úctyhodných 4715 mm, šířka 1620 mm a výška bez majáku 1900 mm, s majákem 2175 mm. Za dvoumístnou kabinou opatřenou aerodynamickým nástavcem střechy byl sanitní prostor ve výši lehátka dlouhý 2,1 m a široký 1,37 m.

„Vůz odpovídá prakticky vnitřními rozměry užitkového prostoru sanitnímu vozu firmy Citroën, který je rovněž odvozen od osobního vozu – Citroën CX", zdůrazňovala dobová interní zpráva.

Prostor pro řidiče a spolujezdce vpředu byl od střední a zadní partie sanitní karoserie oddělen pevnou přepážkou s okénkem. Výbava kabiny řidi-

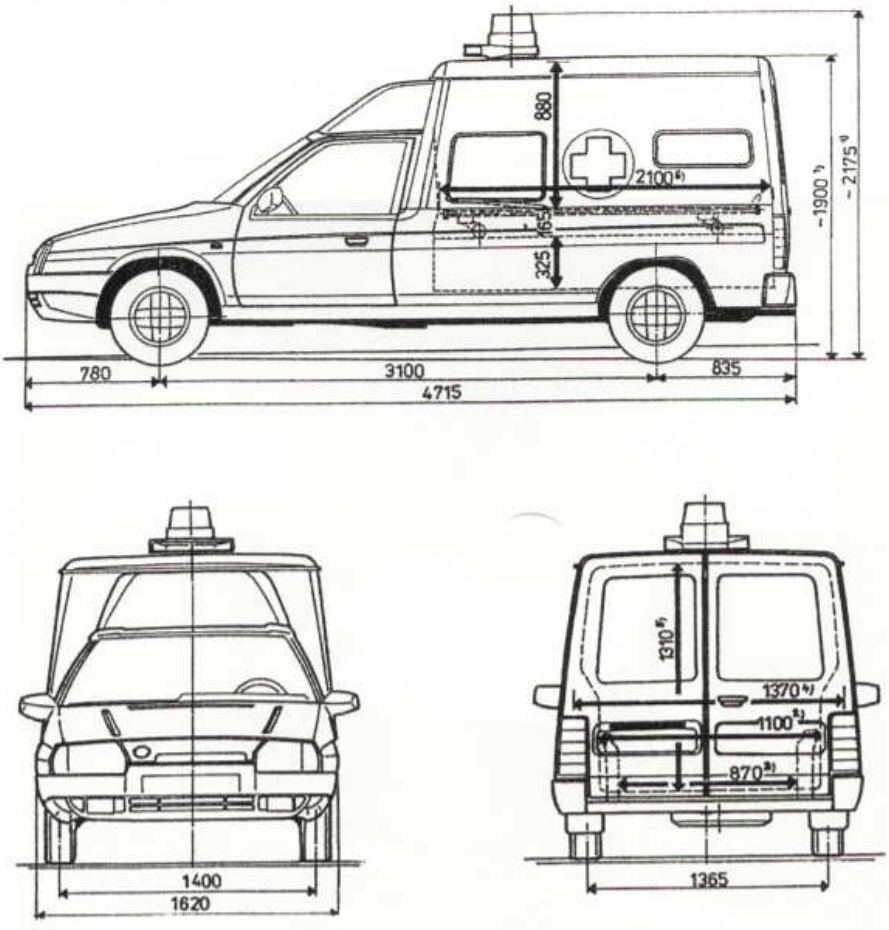
V jediném exemplář vznikla prodloužená sanitní Škoda Favorit

Sanitka s označením Š 788 měla v zadní stěně dvoukřídlé dveře

če a spolujezdce byla prakticky shodná s osobním vozem Favorit. Nad lůžkem pro pacienta umístěným v levé polovině sanitního prostoru bylo ke stropu karoserie 0,88 m volného místa, vpravo vedle lůžka bylo sedadlo pro doprovod. Přístup k němu umožňovaly dveře s oknem v pravém boku karoserie, za nimiž byla dvě menší okénka nad sebou. Levá strana sanitní buňky prototypu se obešla bez dveří i oken, prolisy pro jejich případné umístění však byly připraveny.

V sanitním prostoru bylo uloženo i skládací lehátko, nouzovou přepravu další sedící osoby umožňovalo sklápěcí sedátko. Samostatnou ventilaci sanitního prostoru zajišťoval větrák ve střeše se zaobleným krytem. V zadní stěně karoserie byly 1,10 m široké a 1,31 m vysoké dvoukřídlé dveře s rozměrnými okny. Lůžko s výsuvným podvozkem poskytla pro prototyp sanitky zdarma finská firma Tamro známá svými sanitními přestavbami sovětských vozů Latvija a Volga, z nichž dva jezdily u pražské záchranky.

Přední kola prototypu poháněl sériový motor 1,3 l o výkonu 62 k (46 kW), projekt však předpokládal pozdější montáž většího motoru 1,5 l. Ten měl dávat výkon 72 k (53 kW), jenž by lépe odpovídal vozidlu s pohotovostní hmotnosti kolem 1100 kg a celkovou hmot-



Základní vnější a vnitřní rozměry sanitního vozu Š 788 Favorit

Jeden ze sanitních automobilů Forman Medica ročníku 1991

Rozložené lehátko neumožňovalo využití pravého předního sedadla

ností až 1500 kg. Měl mu udělovat rychlost až 140 km/h. Prodloužený sanitní Favorit Š 788 se v provozu osvědčil, v čase překotných společenských změn se ale do výroby nedostal. Chyběly potřebné investiční prostředky, automobilka teprve hledala ženicha, s nímž měla napříště spojit svůj osud. Radikálně se měnila i situace na tuzemském trhu zdravotnických vozidel, na němž se stále více prosazovaly prostornější sanitky – převážně konverze furgonů západních značek. Projekt Š 788 se tedy neuskutečnil, unikátní sanitka ale naštěstí ze světa nezmizela. Odpočívá v depozitáři značkového muzea Škoda v Mladé Boleslavi a řadí se mezi jeho nejrozměrnější exponáty.

Druhým členem nové modelové řady značky Škoda bylo pětidveřové kombi s prodlouženým zadním převisem. Neslo typové označení Š 785 a původně se pro ně počítalo s pojmenováním Tourist, v roce 1990 však debutovalo s mnohem zvučnějším jménem Forman. Od počátku v pobočném závodě ve Vrchlabí, kde se Forman rodil, připravovali i jeho sanitní verzi, přesněji

První vozy Forman Medica stavěl značkový servis v Kosmonosech

Sanitní Forman Medica představoval rozumný kompromis

Plně vybavený sanitní Forman Plus na snímku z prospektu

vozidlo pro lékařskou službu první pomoci a pohotovostní službu. Forman s rozvorem 2450 mm, celkovou délkou 4160 mm a výškou 1415 mm nebyl ideálním východiskem, ale vcelku přijatelným kompromisem.

Zdravotnický Forman měl stejná sedadla, jako sériové kombi, takže umožňoval přepravu čtyř sedících osob, včetně řidiče. Byl vybaven skládacími nosítky, která se vešla do zavazadlového prostoru prodlouženého složením levé jedné třetiny zadního sedadla. Po sklopení pravých dvou třetin zadního sedadla a posunutí pravého předního sedadla zcela kupředu bylo možné do pravé poloviny vozu umístit na rozložené lehátko ležícího pacienta, přičemž vlevo vedle něj, za řidičem, bylo ještě místo k sezení – byť na šířku poněkud skromné – pro lékaře nebo zdravotní sestru. Proměna vnitřního prostoru sanitky a instalace rozloženého nosítka se dala zvládnout za jedinou minutu. Vozidlo v této konfiguraci umožňovalo v akutních případech okamžitý odvoz pacienta do zdravotnického zařízení. Skládací nosítka bylo v případě potřeby možné nahradit speciálními nosítky s inkubátorem pro převoz novorozenců.

První automobily s označením Forman Medica vznikly ve spolupráci značkového servisu Škoda v Kosmonosech u Mladé Boleslavi a pražské firmy Focus na jaře 1991 a ve zkušebním provozu jezdily v Ostravě, Jeseníku a Mladé Boleslavi. Pět dalších vozů v tomto provedení bylo v roce 1991 vyvezeno do Jugoslávie. Zdravotnickou výbavu podle přání odběratele dodávala od roku 1992 pražská firma Biophys, v nabídce figurovaly lékařské kufříky, EKG přístroj a defibrilátor, infuzní čerpadlo, chladničky pro přepravu krevních konzerv atd.

Časopis Ventil, týdeník vydávaný automobilkou pro zaměstnance, přinesl koncem listopadu 1991 vesměs příznivé ohlasy těch, kdo už několik měsíců s vozy Forman Medica sloužili. Miroslav Kameník, sedmatřicetiletý řidič sanitky z Mladé Boleslavi, si pochvaloval: „U OÚNZ jezdím 17 let se Škodou 1203 a teď půl roku s Formanem. Najezdil jsem 18 tisíc kilometrů bez jakýchkoliv problémů. Vůz je dynamičtější, rychlejší, má lepší pérování. Kromě občasného seřízení je naprosto bezproblémový. Zpět ke Škodě 1203 bych už nechtěl. (...) S jedním těžkým přípa-

Forman Plus Ambulance byl vystaven na pražském autosalonu 1991

dem jsem byl nedávno v Praze za 23 minut ... Ale i tak se přimlouvám za silnější motor. Při plném obsazení by si to Medica zasloužila."

Chválou nešetřil ani Jaroslav Slavík, vedoucí dopravy OÚNZ Mladá Boleslav: „S Formanem jsme moc spokojeni. Se zastaralými Š 1203 se vůbec nedají srovnat. Samozřejmě, že i pacienti raději jezdí v tomto voze. Zejména ti, kterým přeprava činí potíže. S některými pacienty jezdíme na speciální vyšetření do Prahy na Homolku, což byl dříve úplný očistec. Jízdu v tomto voze snášejí mnohem lépe. Dva vozy, které zde máme, jsou stoprocentně vytížené, a kdyby byly peníze, brał bych jich okamžitě deset." Pro mladší čtenáře bychom možná měli dodat, že zkratka OÚNZ znamenala „Okresní ústav národního zdraví".

Jen o něco méně nadšení projevil obvodní lékař MUDr. Sokrat Velikov: „Vůz se mi líbí svým vnitřním vybavením. Je tam více potřeb, než je u běžné sanity. Poněkud nevyhovující je malý, respektive nízký prostor, ale srovnám-li toto vozidlo s tím, co máme, je neporovnatelně lepší. Je výborné pro lékařskou pohotovostní službu."

Není bez zajímavosti, že v roce 1992 vznikla i myšlenka přestavby zdravotnického vozu Forman Medica na elektrický pohon. S elektromobily odvozenými z modelů Favorit a Forman tehdy experimentoval pobočný závod plzeňského koncernu Škoda v Ejpovicích, elektrická verze automobilu Forman Medica s nulovými emisemi měla být určena pro přepravu pacientů uvnitř nemocničních areálů a v jejich těsné blízkosti. Zřejmě však zůstalo jen u myšlenky, realizace se nedočkala.

Otázkou poněkud stísněného vnitřního prostoru – zejména na výšku - se konstruktéři a vývojáři značky Škoda intenzivně zabývali. V sezóně 1991 se poprvé představila veřejnosti prostornější sanitka odvozená z modelu Škoda Forman, ale opatřená zaoblenou zvýšenou laminátovou nástavbou střechy a zadní partie karoserie. Prototyp tohoto vozu s nápisy Záchranná služba byl vystaven v říjnu 1991 na pražském autosalonu. Stejně karosovaná dvoumístná dodávka vyvinutá ve Vrchlabí dostala obchodní označení Forman Plus, zdravotnická verze určená pro převoz jednoho ležícího pacienta, řidiče a dvou dalších osob figurovala v nabídce jako Forman Plus sanitní resp. Forman Plus Ambulance.

Prvních 15 sanitních vozů Forman Plus zhotovených v roce 1992 ve Vrchlabí bylo údajně vyvezeno do Polska, v létě 1993 byla montáž těchto automobilů přesunuta do Kvasin. Tam přicházely svařené polotovary karoserií s antikorozní úpravou, byly kompletovány včetně laminátové nástavby, lakovány a vystrojeny. Smontované vozy pak odcházely k firmě Regina do Hradce Králové, která doplňovala zdravotnickou výbavu podle požadavků zákazníka a připravovala sanitky k expedici. Podle dobového prospektu společnosti Škoda a.a.s. byla královéhradecká firma Regina a.s. „autorizovaným úpravcem a garantem těchto vozidel".

Sanitní Forman Plus ročníku 1993 montovaný v Kvasinách

„Lidské zdraví nelze koupit – sanitní Škodu Forman Plus ano", zněl slogan zdobící zmíněný prospekt. „Tento vůz je vhodný pro zajišťování regionální lékařské péče, pro pohotovostní a záchrannou zdravotnickou pomoc a pro kojenecká oddělení spádových nemocnic. Jednoduše řečeno – sanitní Škoda Forman Plus najde uplatnění všude tam, kde je potřeba rychle a spolehlivě dopravit lékaře k pacientovi nebo pacienta k lékaři na kratší nebo střední vzdálenosti", vysvětloval reklamní text s nadpisem „Rychlý, bezpečný a ekologický sanitní vůz".

Prospekt mimo jiné zdůrazňoval skládací nosítka z lehké slitiny o hmotnosti 11,5 kg opatřená omyvatelným potahem. Byla ukotvena v kolejnicích, které umožňovaly i alternativní umístění inkubátoru pro přepravu novorozenců. Uprostřed přístrojové desky , pod výdechy větrání kabiny, měly své místo ovládací prvky výstražných světelných a zvukových zařízení.

Součástí standardní výbavy sanitního vozu Forman Plus byly rychloupínací držáky kyslíkových lahví o objemu 10 l s bezpečnostními kryty, držáky na nádoby s infuzními roztoky, standardně montovaný hasicí přístroj a úchyt k připevnění transportního křesla pro nechodící pacienty. Ve stropě sanitního prostoru byl zabudován panel s osvětlením a se zásuvkami PAL pro napojení lékařských přístrojů.

Laminátová nástavba střechy téměř o půl metru zvětšila vnitřní výšku karoserie a její rozměrné nahoru vyklápěcí zadní dveře opatřené plynovými vzpěrami usnadňovaly manipulaci s nosítky, délka vozu se ovšem nezměnila. Při jízdě s pacientem na lehátku tedy muselo být pravé přední sedadlo posunuto co nejvíce dopředu, takže nebylo použitelné. Připomeňme, že od užitkové verze vozu Forman Plus se sanitní provedení lišilo mimo jiné tepelnou izolací prostoru pro pacienta panely z plastu ABS a podlahovou krytinou z PVC, jež umožňovala snadné udržování čistoty a účinnou dezinfekci interiéru.

Podle továrních záznamů bylo celkem vyrobeno 125 sanitních vozů Forman Plus, prvních 16 ve Vrchlabí, zbývajících 109 v Kvasinách. Naprostá většina z nich, 96 exemplářů, měla rok narození 1993. Sanitní Forman LX Plus ve standardním provedení tehdy v ceníku automobilky figuroval za 242 400 Kč, zatímco běžné kombi Forman LX stálo 228 000 Kč. Finální cena sanitky se ovšem odvíjela od jejího vybavení další zdravotnickou technikou a přístroji, za něž se samozřejmě připlácely nemalé částky. Od podzimu 1994 automobilka nabízela za základní cenu 250 900 Kč i sanitní Forman LXi Plus s výkonnější verzí motoru 1,3 l, jež dávala 68 k (50 kW), zřejmě se jich však prodalo jen pár kusů.

Posledních šest sanitních vozů Forman Plus bylo smontováno v prvním pololetí roku 1995, tím tato poměrně krátká kapitola historie sanitek Škoda s předním pohonem skončila.

Text: Jan Tuček
Foto: Archiv Škoda Auto