

Autobusy a vlečné vozy v Československu 1946-1992

Škoda a Karosa

Továrna Škoda v Mladé Boleslavi byla znárodněna vyhláškou Ministerstva průmyslu 7. března 1946. Stejným procesem prošla i plzeňská Škodovka. Boleslavská továrna byla přejmenována na AZNP (automobilové závody, národní podnik), ale značka ŠKODA byla továrně ponechána. Výroba užitkových vozidel byla z Mladé Boleslavi postupně převedena do jiných firem.

V letech 1947 až 1952 se v letňanské Avii vyráběly autobusy Škoda 706 RO jak pro městskou, tak linkovou dopravu. Karoserie vyráběl národní podnik Karosa ve Vysokém Mýtě a dodával je i továrně LIAZ v jabloneckých Rýnovicích.

„Autobus dlouhý 10 660 mm mohl dosáhnout maximální rychlosti 68 km/h.“

Linková verze mívala až 41 míst k sezení, městské verze pak nabízely zpravidla 22 či 23 míst k sezení, dálkové provedení 39 míst. Autobus dlouhý 10 660 mm a vysoký 2 970 mm (v městském provedení) mohl dosáhnout maximální rychlosti 68 km/h.

Část výroby byla určena na export, např. do Sýrie, Turecka, ale také do NDR nebo Číny.



Autobus Škoda 706 RO v méně typickém provedení s mechanicky ovládanými dveřmi, které se v pravidelné dopravě nepoužívalo. Tento typ směřoval do jiných zemí.

Karosa T 500 HB

V roce 1948 vznikl společný projekt národních podniků Karosa Vysoké Mýto a Tatra Kopřivnice na takzvaný horský bus (HB), který konstrukčně vycházel z podvozkových skupin nákladních vozidel Tatra. Projekt vznikl na základě zadání tehdejšího ministerstva dopravy, které požadovalo autobus střední velikosti o celkové ka-

pacitě 60 cestujících, který by mohl jezdit po úzkých silnicích horského charakteru. Začátkem roku 1950 byl připraven první prototyp, který nesl označení Tatra 500.

„Společný projekt Karosy a Tatry - horský bus o kapacitě 60 cestujících.“

V letech 1951 až 1954 byly vyrobeny ještě další tři prototypy rozdílných konstrukcí. Do sériové výroby pak šly autobusy s pevnými nápravami a označením T 500 HB.



Autobus Tatra T 500 HB vyrobený v Karose Vysoké Mýto.

Autobusy a vlečné vozy v Československu 1946-1992

Škoda 706 RTO (1957-1972)

V roce 1957 se v jabloneckém závodě LIAZ začala vyrábět linková verze deset a půl metru dlouhých linkových autobusů Škoda 706 RTO s jedněmi dveřmi s označením KAR nebo také CAR. Byl v prozu v linkové dopravě ČSA a občas byl k vidění i na městských linkách.

„Maximální rychlost činila u linkového provedení 75 km/h.“

Městské autobusy v dvoudveřovém provedení, označené jako Škoda 706 RTO MEX (exportní verze) nebo MTZ (tuzemská verze), byly v provozu ve všech českých a slovenských městech.



Městské autobusy Škoda 706 RTO MEX v dvoudveřovém provedení.

Ale také v řadě bývalých socialistických zemí, jako například v NDR, Rumunsku, Bulharsku, ale i na Kubě.

Maximální rychlost činila u linkového provedení 75 km/h, luxusní provedení mohlo jet rychlostí 86 km/h, městské provedení MTZ nebo MEX pouhých 65 km/h.

Karosa ŠM 11 (1964-1981); ŠL 11 (1967-1981) a ŠD 11 (1968-1981)

Na konci 50. let vyšla řada vládních usnesení, která ukládala vyvinout nový velkokapacitní autobus pro městskou hromadnou dopravu.

„Šlo o velmi elegantní autobusy s typickým panoramatickým zadním sklem.“

Pro československé, ale i zahraniční zákazníky byla představena řada tří modifikací. Šlo především o skupinu městských autobusů ŠM 11. V letech 1968-1969 bylo na československý trh dodáno sto autobusů ŠD 11, nesoucí zpočátku označení Evropa-bus. Šlo o velmi elegantní autobusy s typickým panoramatickým zadním sklem.

Až v roce 1970 se rozběhla sériová výroba linkové verze ŠL 11, která pomalu začala nahrazovat zastaralý vozový park.



Dálkový autobus ŠD 11 - typ 2040

Pro mezinárodní autobusovou výstavu ve francouzské Nice vznikl v roce 1969 jeden kus dálkového autobusu, který dostal označení Karosa 2050-Superlux, ale konstrukčně byl označen jako ŠD 11 LUX.

Celkem bylo ve Vysokém Mýtě vyrobeno přes 25 000 autobusů řady Š 11. Téměř pětina byla určena na export, kromě jiných zemí například i do Vietnamu nebo Mongolska. Výroba těchto vozů skončila v roce 1981, ale ještě dlouhá léta byly tyto autobusy na českých a slovenských silnicích v provozu.

Autobusy a vlečné vozy v Československu 1946-1992

Praga

Počátky výroby osobních, později užitkových vozidel v automobilce Praga spadají do roku 1907.

„Již od roku 1936 se vyráběl třítnový užitkový model RND (Rychlý Nákladní Dieslový)“

Na počátku roku 1946 se firma oddělila od znárodněné společnosti Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD) Praha a získala samostatnost pod novým názvem Auto Praga, n. p. V roce 1947 začala vyrábět autobus stejnojmenného označení. S výjimkou válečných let (1940-1945) se již od roku 1936 vyráběl třítnový užitkový model RND (Rychlý Nákladní Dieslový), lidově nazývaný „erena“. Poválečné autobusy s celokovovou karoserií a jedněmi mechanickými dveřmi poskytovaly větší počet míst k sezení a také k stání než předválečné provedení. Typ RND byl populární i díky nízké spotřebě paliva, která činila průměrně jen 16 litrů nafty na 100 km. Tento malý autobus mohl vyvinout rychlost 60 až 61 km/h. Řada těchto autobusů byla v provozu u státních drah ČSD, později u státních podniků ČSAD.



Třítnový autobus typu Praga RND.

Praga NDO (1947-1950)

V roce 1939 byl představen velkoprostorový autobus NDO. Během druhé světové války se nevyráběl a do výrobního programu se vrátil až v letech 1947-1950. Poslední třináctou sérií se stala v roce 1950 dodávka stovky autobusů s podélnými čalouněnými lavicemi k sezení, které karosoval již národní podnik Karosa Vysoké Mýto. Vozidla typu NDO měla standardní výšku 2 740 mm. Autobusy byly vybaveny vznětovými šestiválcovými řadovými motory. Městská provedení mohla dosáhnout maximální rychlosti 50 km/h, linkové či dálkové verze 65 až 70 km/h.

„Pod volantem se nacházela páčka pro předvolbu převodového stupně.“

Padesát autobusů určených pro hlavní město Prahu bylo vyrobeno o délce 9 860 mm. „Endéóčka“ byla vybavena mechanickou převodovkou 5 + 1, městská provedení pak měla zastavěnou poloautomatickou planetovou převodovku typu Praga Wilson. Ta se vyráběla v anglické licenci. Měla elektropneumatické řazení rychlostí a pod volantem se nacházela páčka pro předvolbu převodového stupně.

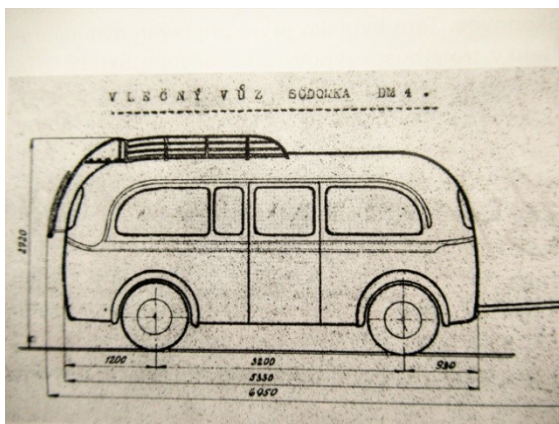


Poslední série autobusů Praga NDO (1950).

Autobusy a vlečné vozy v Československu 1946-1992

Vlečný vůz Sodomka DM-4 (1943-1948)

První vlečný vůz typu DM-4 byl vyroben ve vysokomýtské továrně Josefa Sodomky v roce 1943. Vlek o délce 5 330 mm (s ojí pak 6 950 mm), šířce 2 200 mm a výšce 2 540 mm (se střešním nosičem 2 720 mm) byl vybaven jednodílnými manuálně ovládanými dveřmi.



První vlečný vůz Sodomka DM-4 (1943).

Uvnitř vozidla se nacházely dvě podélné čalouněné lavice, v přední a zadní části po jedné sedačce, na které mohlo usednout 21 cestujících.

„Vleky neměly žádné vytápění a k větrání sloužila posuvná střecha.“

Dvounápravové vleky D 4 (1949-1952) zprvu dodával soukromý výrobce J. Sodomka ve Vysokém Mýtě, po znárodnění posléze podnik Karosa.

Nosná kostra karoserie byla zhotovena z lisovaných ocelových profilů a tvořila jeden celek. Jednodílné dveře o šířce 900 mm se otvíraly manuálně. Vleky neměly žádné vytápění a k větrání sloužila posuvná střecha. Celková obsaditelnost činila 23 sedících a 17 stojících cestujících.



Vlečný vůz typu D 4.

Vlečný vůz Karosa B 40 (1953-1965)

Typickým představitelem vlečných vozů v silniční veřejné dopravě padesátých a šedesátých let 20. století byl model B 40, který se v letech 1953 až 1959 vyráběl v národním podniku Karosa. Od roku 1958 začaly být tyto vlečné vozy jako typ B 40A také v Letňanských strojárnách v Praze.

„Nesporným zlepšením oproti předešlému typu bylo vlastní naftové topení.“

Koncepčně vycházel z typu D 4, ale měl jiné provedení čelních skel. Brzdy, systém řízení, odpružení a provedení náprav bylo shodné. Typ vyráběný v Karose nabízel 23 míst k sezení a 17 míst k stání, naopak letňanský model 26 míst k sezení a 13 míst k stání. Nesporným zlepšením oproti předešlému typu bylo vlastní naftové topení.

Zdroj:

HARÁK, Martin. *Autobusy a trolejbusy východního bloku: [1945-1990]*. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4738-5.