Linkový autobus Škoda 706 RTO CAR v září 1962 na brněnském veletrhu

AUTOBUSOVÁ LEGENDA

Před pětašedesáti lety, na jaře roku 1958, byla ve vysokomýtském podniku Karosa zahájena výroba autobusů Škoda 706 RTO s elegantní zaoblenou karoserií. V různých provedeních se široce uplatnily v tuzemsku i v zahraničí.

JAN TUČEK | Foto: archivy Iveco Czech Republic a autora

V září 1956 se na II. výstavě československého strojírenství v Brně představily dva prototypy. Postaveny byly na autobusovém podvozku Škoda 706 RTO s oběma tuhými nápravami odpruženými listovými pery, rozvorem 5,45 m a vpředu uloženým řadovým vznětovým šestiválcem o objemu 11 781 cm³. Motor s blokem z lehké slitiny a přímým vstřikem paliva dával podle tehdejších údajů výkon 170 k (125 kW), jenž byl později u sériové verze zkorigovaný na 160 k (118 kW). Prostřednictvím suché dvoukotoučové spojky byl šestiválec spojen s mechanickou pětistupňovou převodovkou, točivý moment k zadní poháněné nápravě přenášel dvoudílný spojovací hřídel.

Pozornost návštěvníků poutal zejména prototyp elegantně tvarovaného autokaru

Autobus Škoda 706 RTO LUX na propagačním snímku ze Štrbského Plesa

Škoda 706 RTO, který vznikl ve vysokomýtské Karose. Zaoblenou karoserii s prosklenou střechou nad řidičem a spolujezdcem a klenutými okénky podél obou okrajů střechy navrhli karosář Josef Klejch a konstruktér Miloslav Krupka. Autobus dlouhý 10,6 m byl vybaven pětatřiceti komfortními sedadly se seřiditelným sklonem vysokého opěradla, vpředu po pravé ruce řidiče bylo sedadlo pro průvodce nebo druhého řidiče. Vůz s pohotovostní hmotností 8700 kg a celkovou 11 480 kg dosahoval největší rychlosti 90 km/h.

Stejný podvozek měl i prototyp linkového autobusu pro 50 cestujících s označením LIAZ-Škoda 706 RTO, jenž vznikl v závodě LIAZ v Mnichově Hradišti. Jeho karoserii navrhl konstruktér Karel Trubáček, opatřil ji maskou z nákladního „trambusu" Š 706 RT a také celkové tvary autobusu navazovaly na linie kabiny tohoto vozu. Toto řešení se však neujalo, přednost dostal o poznání pohlednější tvarový návrh z Karosy.

V září 1957 byly v Brně vystaveny tři varianty nové řady. Vedle autokaru Škoda 706 RTO LUX, tentokrát už bez prosklené střechy nad řidičem a spolujezdcem, figuroval městský autobus Š 706 RTO MEX v exportním provedení pro 29 sedících a 41 stojících cestujících s dvojicí dvoudílných, pneumaticky ovládaných dveří na pravém boku. Oba tyto vozy pocházely z Vysokého Mýta a mimo jiné se lišily stálým převodem v rozvodovce, který autokaru umožňoval dosahovat největší rychlosti 86 km/h, zatímco městská verze jezdila nejvíce 65 km/h.

Trojici doplňoval prototyp linkové verze Š 706 RTO CAR s maximální rychlostí 75 km/h, postavený v závodě LIAZ v Rýnovicích na okraji Jablonce nad Nisou. Tam byla také v roce 1958 zahájena výroba linkových autobusů, nestačila však uspokojovat požadavky dopravních závodů ČSAD, tehdejšího monopolního státního dopravce.

A tak v Karose začali vyrábět linkové autobusy odvozené od autokaru LUX, ovšem bez okének ve střeše, s počtem sedadel zvýšeným na 41 a možností přepravovat až 30 stojících osob. Na rozdíl od rýnovické verze neměly v pravém boku vícedílné pneumaticky ovládané dveře pro cestující, ale jednodílné ručně ovládané dveře, stejně jako autokar. Pro zajímavost připomeňme, že Karosa pro tento typ dveří i v oficiálních dokumentech používala označení „bouchací".

Od dubna do listopadu 1958 probíhala v Bruselu světová výstava, na níž se Československo představilo ve velkém stylu. Ve Vysokém Mýtě pro tuto příležitost po-

První prototyp autobusu Škoda 706 RTO zhotovený v roce 1956 v Karose

Autobus Škoda 706 RTO postavený v roce 1956 v LIAZu Mnichovo Hradiště

Prototyp linkového autobusu LIAZ zůstal jedináčkem, do výroby se nedostal

Autobus Škoda 706 RTO LUX s typickými zaoblenými okénky ve střeše

První exportní verze městského autobusu Škoda 706 RTO MEX z roku 1957

Jediný prototyp kloubového autobusu Škoda 706 RTO-K vznikl v roce 1960

Městský autobus Škoda 706 RTO MTZ v provedení pro tuzemsko z roku 1960

Luxusní autobus Škoda 706 RTO LUX pro světovou výstavu v Bruselu (1958)

stavili speciálně vybavený autokar Š 706 RTO LUX, jehož interiér i stylistické úpravy zevnějšku navrhl designér Otakar Diblík. Přední část střechy byla prosklená jako u prototypu z roku 1956, vůz měl vodorovně orientované přední blikače, doplněné ozdobnými lištami, a kruhové zadní svítilny. Anténa na střeše prozrazovala, že součástí výbavy byl i televizor značky Tesla. Uvnitř bylo 24 komfortních seřiditelných sedadel pro cestující, v zadní části autokaru se nacházela kuchyňka a toaleta. Vpředu napravo od řidiče měla své místo stevardka, nechyběl radiopřijímač, magnetofon a ozvučení celého interiéru. Luxusní autokar zůstal solitérem.

V roce 1959 už Karosa vyráběla autobusy Š 706 RTO ve čtrnácti různých provedeních, z nichž většina byla určena na export. Novinkou pro tuzemsko byla městská verze Š 706 RTO MTZ. V témže roce se začala rozbíhat licenční výroba autobusů této řady v Polsku pod značkou Jelcz, podvozky tam – stejně jako do Karosy – dodával LIAZ.

Jen v jediném exemplář vznikl v roce 1960 prototyp 16,1 m dlouhého kloubového autobusu Š 706 RTO-K pro 64 sedících a 41 stojících cestujících. Kromě předních kol měl řiditelná i kola zadní nápravy, druhá a třetí náprava byly opatřeny pneumatickým odpružením. Měl nahradit tehdy běžně používané soupravy linkových autobusů s osobním přívěsem, do výroby se však nedostal.

V červnu 1963 byl vyroben autobus Š 706 RTO s pořadovým číslem 5000. Největším zahraničním odběratelem byla v té době Kuba, kam odcházela celá třetina jejich produkce. Vedle států východního bloku je Motokov vyvážel i do řady zemí Asie, Afriky a Jižní Ameriky, mimo jiné do Iráku, Turecka, Egypta, Tuniska, Ghany a Bolívie. Koncem roku 1966 jezdilo po československých silnicích 2872 autobusů Š 706 RTO všech provedení.

Od podzimu 1967 vyráběl linkové autobusy pro ČSAD závod SVA (Státní výrobny autodílů) v západočeském Holýšově. Zatímco ve Vysokém Mýtě skončila produkce vozů Š 706 RTO v roce 1971 (vzniklo jich tam 15 tisíc), v Holýšově pokračovala až do konce roku 1972. A ještě koncem roku 1988 byly v Československu v provozu více než 2 tisíce autobusů této řady, z toho 930 na Slovensku. V příštím vydání Automobilu si připomeneme užitková vozidla odvozená z autobusů Škoda 706 RTO. ■