

Nestranný a nezávislý měsíčník všech automobilistů a motocyklistů orientovaný na historii motorismu

# Motor Journal

12

Prosinec  
2021

Ročník XXI.  
číslo 236

120 • Kč



## Škoda Rapid 1500



Felice Nazzaro



Robur



Antonín Rybka

12  
9 771213 252043



Dvojice užitkových vozů Robur LO 2500 při předvádění v Praze v roce 1962

## Robur – pracant z NDR

**Od počátku šedesátých let až do konce let osmdesátých patřily ke každodennímu obrázku silničního provozu v Československu lehké nákladní automobily a malé autobusy Robur vyráběné v Německé demokratické republice, přesněji v saské Žitavě (Zittau), jen pár kilometrů od našich hranic.**

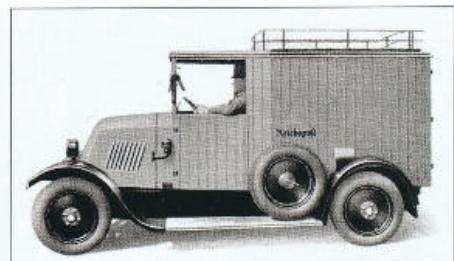
### Phänomen, Granit, Garant

Žitavská továrna se mohla pochlubit dlouhou a pestrou historií. V roce 1903 vyrobila první motocykly značky Phänomen, od roku 1907 pak jejím hlavním výrobkem byly tříkolky Phänomobil s motorem nad předním poháněným kolem.

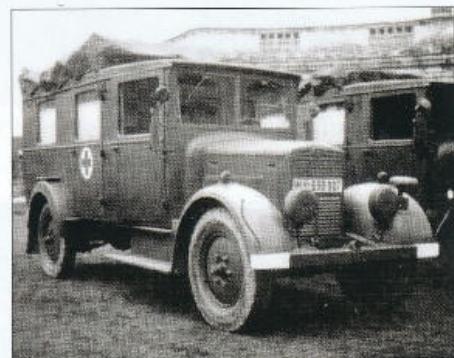
O tři roky později následovaly první osobní automobily a v roce 1927 skříňové vozy Phänomen pro Říšskou poštu. Od roku 1931 v Žitavě vyráběli lehké nákladní vozy Phänomen Granit se vzduchem chlazeným motorem. Po skončení druhé světové války byla továrna vyplavěna a v roce 1949 včleněna do východoněmeckého sdružení automobilového průmyslu IFA.

Od roku 1949 vyráběla užitkové vozy IFA Phänomen Granit, jejichž značka byla v létě 1956 v důsledku soudních sporů s někdejšími majiteli změněna na Garant. A aby věc byla ještě o něco komplikovanější, byl národní podnik od 1. července 1957 přejmenován na VEB Robur-Werke Zittau.

Až do jara 1961 pokračoval ve výrobě poněkud obstarožně vyhlížejících vozů Garant 30 K a Garant 32 se vzduchem chlazenými čtyřválcovými motory, v prvním případě benzínovým 3,0 l a ve druhém naftovým 3,2 l. Existovaly jako valník s nosností 2,0 t, skříňové a víceúčelové vozy s nosností 1,6 t, sanitní automobily a také jako malý autobus Garant 30 K pro 15 až 18 osob.



Phänomen 4 RL/K z roku 1927



Ambulance Phänomen Granit 25H



Poválečný IFA Phänomen Granit 27

Hojně se k nám dovážely, takže koncem roku 1966 bylo v Československu v provozu více než 10 300 vozidel značky Garant, z nichž jedna polovina měla benzínový a druhá naftový motor. V téže statistice figuruje i 142 patnáctimístných autobusů Garant 30 K.

PHÄNOMEN

50 JAHRE

Schnell-Luftkühlung

1888 PHÄNOMEN 1938

Luftkühlung - unser Erfolg!

PHÄNOMEN-WERKE GUSTAV HILLER A.G. ZITTAU

In tropischer Hitze bei eisiger Kälte Dauerbeanspruchung stets zuverlässig

PHÄNOMEN

Granit "Luftgekühlt" 1½to

PHÄNOMEN-WERKE GUSTAV HILLER A.G. ZITTAU

LUFTKÜHLUNG

PHÄNOMEN Granit Schnellastwagen 1-2½to

Auch für heimische Treibstoffe geeignet

PHÄNOMEN-WERKE GUSTAV HILLER A.G. ZITTAU

Inzeráty na užitkové vozy Phänomen z konce třicátých let (1935, 1938 a dva z roku 1939)



Patnáctimístný autobus Robur Garant 30K



První prototyp autobusu Robur z roku 1956 ještě s nápisem Garant na přídí

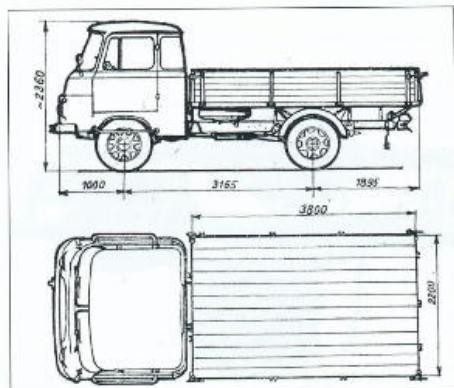
### **Robur LO 2500**

Ve druhé polovině padesátých let vyvinuli v Žitavě novou modelovou řadu vozů s označením Robur LO 2500. Podvozek stejně jako motor byly odvozeny od minulé generace vozů Garant, zcela nová byla trambusová koncepce karoserie.

Nové automobily měly oficiální premiéru v březnu 1961 na jarním veletrhu v Lipsku, tiskovou zprávu o prototypech však výrobní závod vydal už v prosinci 1959, také např. Svět motorů zveřejnil jejich základní technické údaje i fotografie prototypů malého autobusu a valníku v březnu 1960.

Tehdy nepublikovanou zajímavostí bylo, že dříve než civilní vozy LO 2500 s pohensem zadních kol začali v Žitavě vyrábět vojenská vozidla Robur LO 1800 A s oběma poháněnými nápravami a specifickou kabinou s plochými čelními okny doplněnými zaoblenými okénky v předních sloupcích. Ještě se o nich zmíníme.

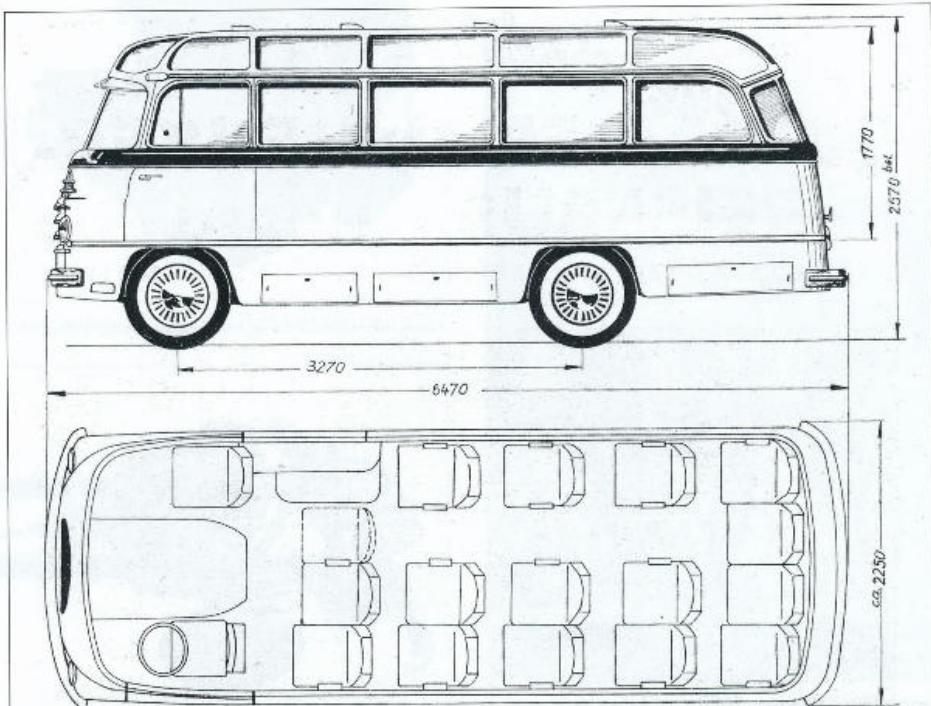
Od jara 1961 se vyráběly valníky Robur LO 2500 a malé autobusy LO 2500 B, jejichž nástavba vznikala v karosárně v Halle. Tam poté karosovali i řadu dalších verzí, zejména prodloužený víceúčelový vůz pro přepravu osob i nákladu odvozený z autobusu, skříňové vozy a také pojízdné prodejny potravin.



Valník Robur LO 2500



V karosárně v Halle obdařili prototyp autobusu bohatě prosklenou nástavbou

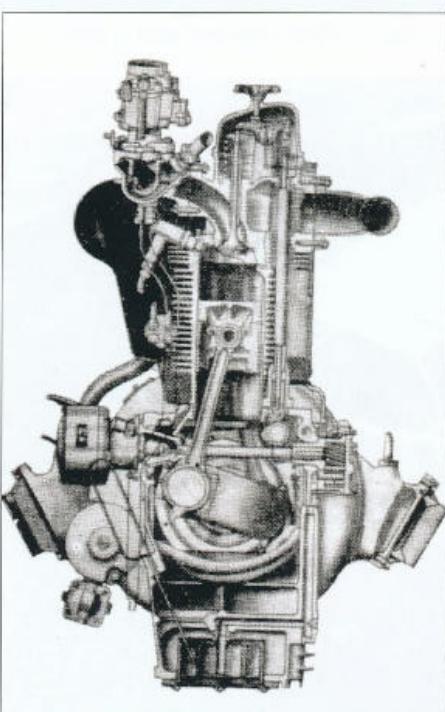


Výkres jednoho z dalších pěti prototypů autobusu – tento pochází z roku 1957



Robur LO 2500 coby prodejna potravin měl u okénka schůdek opatřený zábradlím

Víceúčelový automobil Robur LO 2500 pro deset cestujících a 3,2 m<sup>3</sup> nákladu (1963)



Příčný řez motorem Robur LO 4 (1964)



Robur LO 2500 s novou verzí víceúčelové karoserie v roli vozidla televizního štábku

Valník Robur LO 2500 byl postaven na podvozku s rozvorem náprav 3165 mm, jenž měl robustní obdélníkový rám se dvěma podélníky a sedmi příčkami a obě tuhé nápravy odpružené podélnými půleliptickými listovými pery doplněnými kapalinovými tlumiči.

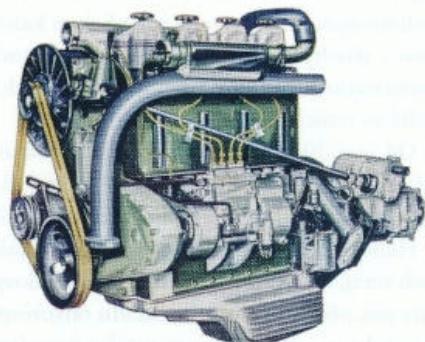
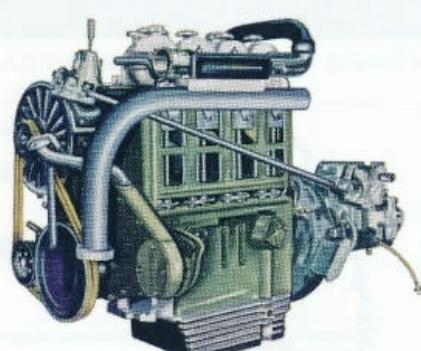
Pohon obstarával za přední nápravou uložený vzduchem chlazený řadový zážehový čtyřválec OHV o objemu 3345 cm<sup>3</sup> a výkonu 70 k (51,5 kW) spojený s pětistupňovou mechanickou převodovkou se synchronizací 2. až 5. převodového stupně. Řadicí páka byla umístěna na krytu motoru.

Vůz měl bubnové brzdy s kapalinovým ovládáním a jezdil na dvacetipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 6,50–20. Poháněná zadní náprava byla opatřena dvoumontáží kol.

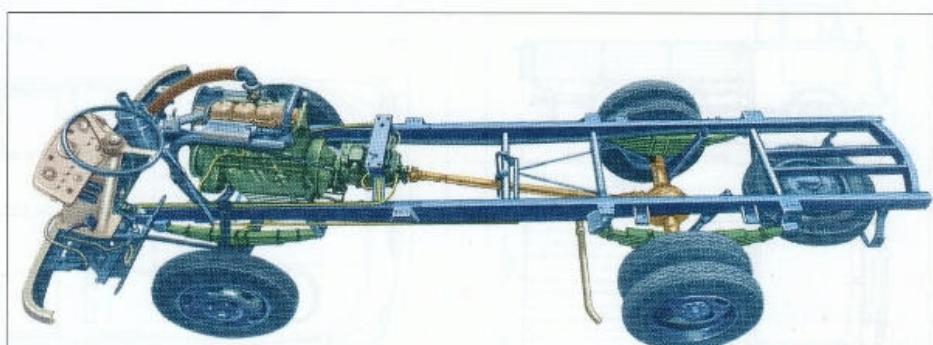
Trambusová kabina byla třímístná, menší sklopné třetí sedadlo bylo umístěno u její zadní stěny, za krytem motoru. Případný druhý spolujezdec na něm seděl levým bokem ke směru jízdy.

Dveře řidiče a spolujezdec byly u prvních vozů Robur zavěšeny vzadu. Pod pravým zadním rohem kabiny měla své místo palivová nádrž o objemu 90 l, jejíž nalevávací hrdlo bylo pod odklápěcím krytem za pravými dveřmi.

Valník měl dřevěnou korbu s ložnou plochou dlouhou 3805 mm a širokou 2236 mm, jež mohla být kryta plachtou. V tom případě byl nákladní prostor pod plachtou vysoký 1800 mm. Do délky měřil 6175 mm, do šířky 2385 mm, po střechu kabiny byl vysoký 2400 mm a po horní okraj plachty 2900 mm. Připravený k jízdě vážil 2605 kg.



Vzduchem chlazené čtyřválce Robur: vlevo benzinový 3,3 l, vpravo naftový 3,9 l



Podvozek vozu Robur LO 2500 s tuhými nápravami odpruženými listovými pery



Skříňový vůz a valník Robur LO 2500 na snímku od čerpací stanice v Praze (1962)



V této podobě se valník Robur LO 2500 s nosností 2,5 t vyráběl v letech 1961–1964

a mohl přepravovat 2500 kg s možností krátkodobého přetížení o 10 %. Mohl tahat nákladní přívěs o hmotnosti do 3000 kg.

Robur LO 2500 dosahoval největší rychlosti 80 km/h a podle tuzemských norem měl při průměrné rychlosti 55 km/h základní spotřebu 20,1 l benzínu na 100 km. Při rozvážkové službě ve městě mu byla v Praze naměřena spotřeba 24,9 l na 100 km.

Souběžně s valníkem se od roku 1961 vyráběl malý autobus Robur LO 2500 B. Navazoval na šest prototypů postavených v letech 1956 až 1960, z nichž první dva měly ještě čtyrválec o objemu 3003 cm<sup>3</sup> a výkonu 60 k (44 kW) převzatý z vozu Garant 30 K, ale spojený s novou pětistupňovou převodovkou. Čtyři další prototypy už poháněl modernizovaný motor, který z objemu 3345 cm<sup>3</sup> dával výkon 70 k (51,5 kW).

Autobus s celokovovou karoserií stavenou v karosárně v Halle na podvozku s rozvorem prodlouženým na 3270 mm byl dlouhý 6525 mm, široký 2365 mm a vysoký 2615 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 3750 kg a celkovou hmotnost 5100 kg.

Na levém boku měl vzadu zavěšené dveře pro řidiče, na pravém vpředu zavěšené jednokřídlé dveře pro cestující. Vyznačoval se

bohatým zasklením, včetně zaoblených okének ve střeše. Tři prostory pro zavazadla byly umístěny pod podlahou karoserie a byly přístupné po odklopení trojice uzamykatelných věcí v levém boku, v zadní byl nad náhradním kolem jen malý odkládací prostor s nahoru vyklápěcími dvírkami.

Spolu s řidičem mohl autobus přepravovat 18 osob, interiér byl uspořádán asymetricky, vlevo byla dvoumístná sedadla, vpravo za úzkou uličkou jednomístná. Vůz byl vybaven přídavným ovládaným z místa řidiče, radiopřijímačem s dvojicí reproduktorů a v luxusním turistickém provedení s počtem míst sníženým na 14 také ozvučením s mikrofonem pro průvodce.

Autobus dosahoval největší rychlosti 80 km/h, při plném obsazení však vzhledem k omezenému výkonu motoru jen s obtížemi zvládal kopcovité a horské úseky. Na nich také výrazně stoupala jeho spotřeba benzínu, která se v rovině pohybovala kolem 20 l na 100 km.

### Pestrá nabídka verzí

V letech 1962 až 1964 rozšířila paletu vozidel Robur LO 2500 řada dalších verzí. Především to byl vůz se samostatnou skříňovou karoserií smíšené stavby

na podvozku s rozvorem 3025 mm. Byl dlouhý 6040 mm a ke střeše skříně vysoký 2960 mm, jeho nákladní prostor měl objem 12,8 m<sup>3</sup> a vnitřní výšku 1800 mm. V zadní stěně skříně byly dvoukřídlé dveře široké 1495 mm.

Na podvozku s rozvorem 3270 mm byly postaveny velkoprostorové skříňové vozy se šíkmou i svislou zadní stěnou a až 15 m<sup>3</sup> prostoru pro náklad. Krátký rozvor 3025 mm měla mimo jiné varianta vybavená výsuvným žebříkem dlouhým 12 a později 16 m. Samostatnou kapitolu tvořily pojízdné prodejny na podvozech s rozvorem 3270 mm a specifickými nástavbami odvozenými z autobusu nebo furgonu.

Od roku 1964 výrobce na přání nabízel do užitkových verzí vznětový čtyrválec 3927 cm<sup>3</sup> o výkonu 70 k (51,5 kW), samozřejmě opět vzduchem chlazený a spojený s pětistupňovou mechanickou převodovkou. Dieselem vybavené vozy s označením LD 2500 vykazovaly podle údajů výrobce průměrnou spotřebu jen 12,5 l nafty na 100 km, jejich podíl na celkové produkci však byl v té době menšinový.

Z autobusu bezprostředně vycházel víceúčelový vůz s rozvorem 3270 mm a délkom 6525 mm. Jeho karoserie tvarově navazovala



Malým autobusem Robur LO 2500 B mohlo cestovat až 18 osob včetně řidiče



Robur LO 2500 se samostatnou skříňovou nástavbou o objemu 12,8 m<sup>3</sup> z roku 1962



V roce 1964 zahájila karosárna v Halle výrobu skříňového vozu s hranatou zadí



Robur LO 2500 se skříňovou karoserií o objemu 15 m<sup>3</sup> a vnitřní výškou 1,68 m

na autobus, za dveřmi však měla na obou stranách jen trojici bočních oken. V základním provedení byl tento vůz určen k přepravě jedenácti osob včetně řidiče, přičemž za dělící stěnou nabízel v zadní 3,2 m<sup>3</sup> prostoru pro náklad. Ten byl přístupný dvoukřídlými dveřmi v zadní stěně karoserie.

Ctveřici sedadel zadní řady bylo možné vyjmout a přepážku oddělující nákladní prostor posunout kupředu, takže se počet sedadel snížil na sedm, zato však výrazně přibylo místo pro náklad. Automobily Robur LO 2500 v tomto provedení se stejně jako valníky, autobusy a skříňové vozy v nemalých počtech dovážely do Československa. Většina z nich nesla nápis Spoje – sloužily jako montážní a poštovní balíkové vozy.

Stejně vnější tvary – ale s oplechovanými boky za dveřmi – měly i nákladní furgony



Luxusní karoserie autobusu Robur LO 2500

Robur LO 2500, které posloužily za základ několika speciálně upravených vozidel určených pro zásahové jednotky Veřejné bezpečnosti. Z Německé demokratické republiky přišly tyto vozy v původní barvě khaki, až v tuzemsku dostaly tehdy obvyklé modrobílé zbarvení, které příslušníkům VB vyneslo nepříliš lichotivou přezdívku „mlíkaři“.

Národní lidová armáda (NVA) Německé demokratické republiky používala od první poloviny šedesátých let řadu terénních automobilů Robur LO 1800 A s rozvorem 3025 mm a oběma poháněnými nápravami.

Kromě standardní pětistupňové převodovky byly vybaveny i dvoustupňovou přídavnou a dělící převodovkou. Jezdily na specifických dvacetipalcových kolech opatřených pneumatikami rozměru 10,00–20 s terénním dezénem, přičemž na obou nápravách měly jednoduchou montáž kol. Mohly se pochlubit světlou výškou podvozku 275 mm.

Vedle valníků s plachtou a sklopnými lavičemi pro ozbrojenou posádku existovaly i v řadě skříňových provedení, zejména jako rádiovozy, ale i coby vojenské sanitky.

Kabiny těchto vozů měly plochá čelní okna doplněná oblými okénky v předních sloupečích, většina valníků měla ve střeše kabiny nad sedadlem spolujezdce kruhový otvor s odklápacím krytem, aby se velitel vozu mohl vysunout ven. Automobily tohoto



Indonéská verze autobusu Robur LO 2500

typu sloužily i u východoněmecké policie, pohraniční stráže a hasičstva.

V letech 1964 až 1966 ze Žitavy expedovali v rozloženém stavu v kompletech CKD celkem 500 valníků Robur LO 2500 s volantem vpravo a tisícovku autobusů LO 2500 B 29 s pravostranným řízením a specifickou úpravou karoserie pro jízdu vlevo. Všechna tato vozidla byla určena do Indonésie, jejich montáž probíhala v tamějším přístavním velkoměstě Surabaya.

Indonéská verze autobusu měla počet míst zvýšený na 29 včetně řidiče, nastupování a vystupování cestujících umožňovaly dvoje dveře na levém boku karoserie, širší vpředu a užší v zadním převisu.

Největším zahraničním odběratelem vozidel Robur LO 2500 bylo v té době Československo, koncem roku 1966 jich u nás bylo v provozu 8,5 tisíc. Mezi nimi bylo 260 pojízdných prodejen potravin, které



Jedna z karosářských verzí vozu Robur LO 2500: pojízdná prodejna ryb (1962)



Prodejna ryb se sloganem „Že sádek na stůl“ a vyklápěcím prodejním okénkem



Terénní vojenský valník Robur LO 1800 A s pohonem 4x4 a plochými čelními okny



Čtveřice vojenských vozů Robur LO 1800 A různých provedení jako součást kolony



V této podobě se Robur LO 2500 Veřejné bezpečnosti dochoval u sběratele v Brně

používalo spotřební družstvo Jednota, a několik stovek skříňových vozů pro rozvoz pečiva. Ty měly v pravém boku skříň patery dveře a pod nimi sklopná stupátká. Uvnitř každého z pěti oddílů skříně bylo místo pro 24 beden s pečivem uložených ve čtyřech sloupcích po šesti nad sebou.

V roce 1965 však přišla od východoněmecké státní plánovací komise zpráva, že se v rámci racionalizace automobilového průmyslu NDR připravuje zastavení výroby vozidel Robur. V Praze bylo v následujících měsících přijato rozhodnutí zavést licenční výrobu užitkových automobilů o nosnosti do 3 tun. Po jednáních s řadou výrobců ze západního Německa, Anglie, Francie a Itálie byla na podzim 1967 uzavřena licenční smlouva s francouzskou firmou Renault-Saviem.

Koncem roku 1968 už byly v továrně Avia v Letňanech z dovezených dílů smonovány první desítky vozů Saviem Super-Coëlette SG 2D a Super-Galion SG 4D o nosnosti 1,5 a 3 t s označením Avia A 15 a A 30. V roce 1969 následovaly stovky dalších, sériová výroba se začala rozvíhat v roce 1970. Ale o tom až někdy jindy.

V NDR mezitím výrobu vozů Robur nezastavili a pokračoval i jejich export do Československa. Ještě v letech 1973 a 1974 k nám

byly dovezeny více než dva tisíce automobilů ze Žitavy, pak byl jejich import výrazně snížen a v roce 1977 ukončen poslední dodávkou devíté desítek vozů.

Zmínu si zaslouží, že od konce sedmdesátých let do roku 1976 jezdily od jara do podzimu na Karlštejně tři osobitě řešené otevřené vozy Robur LO 2500 přestavěné z malých autobusů. Dopravovaly návštěvníky z dolního parkoviště u Berounky nahoru ke hradu a dostaly přezdívku



Od roku 1963 sloužil u Veřejné bezpečnosti v Praze fotografování Robur LO 2500

Karlštejnbus. Podrobněji si je připomeneme samostatným článkem v příštím čísle Motor Journalu.



Trojice otevřených autobusů Robur LO 2500, které vozily turisty na hrad Karlštejn



Výletní autobus Robur LO 2500 přestavěný na zakázku pro hotel Oberhofer Hirsch



S novou maskou a dveřími řidiče zavěšenými vpředu: výletní autobus Robur LO 2501

## Dlouhá kariéra

Na jaře 1965 prošly vozy Robur řadou dílčích změn a dostaly nové označení LO 2501 a LD 2501 pro civilní a LO 1801 A pro vojenská a od nich odvozená provedení. Všechny nové modely se na první pohled odlišovaly přídí bez dřívější oblé masky, kterou z úsporných důvodů nahradila jednoduchá vodorovná mřížka.

Rekonstruovaná kabina s dveřmi nově zavěšenými vpředu a novou palubní deskou umožňovala montáž levostranného i pravostranného řízení. Nově byla u všech vozů zavedena dvouokruhová brzdová soustava.

Autobus a s ním příbuzné verze s uzavřenými karoseriemi měly nyní motor posunutý o 440 mm kupředu, což umožnilo zvětšit prostor pro cestující a náklad. Inovovaný autobus s označením LO 2501 B 21 byl dlouhý 6800 mm a se zvýšenou střechou – nyní už bez přídavných oblých okénk – vysoký 2750 mm. Mohl přepravovat až 21 osob včetně řidiče a jeho vnitřní výška v uličce dosahovala hodnoty 1850 mm.



Třítonový valník Robur LO 3000 z roku 1977, poslední verze dovážená do ČSSR

Kvůli nejisté perspektivě žitavského podniku se zastaralým výrobním zařízením a pokulhávající produktivitou (pět tisíc zaměstnanců vyrábělo pět až sedm tisíc vozů ročně) byl v letech 1968 až 1972 pozastaven technický rozvoj, automobilku však zachránila podpora – a objednávky – ze strany armády a dalších ozbrojených složek.

Podle tovární statistiky bylo v letech 1961 až 1973 vyrobeno celkem 67 750 automobilů Robur první generace, tedy modelů LO/LD 2500/2501 a LO 1800 A/1801 A všech provedení.

V roce 1973 byla představena lehce modernizovaná řada vozů Robur LO 3000 s třítonovou nosností dodávaná výhradně



Robur LO 3000 AFR 4/W s pohonem 4x4 pro opravy vodovodů a kanalizací (1977)



Robur LO 3000 KF/St-Ko s ocelovou skříňovou nástavbou o objemu 13,5 m<sup>3</sup> (1977)



Oopravárenský Robur LO 3000 AFR/E s pohonem čtyř kol pro energetiky a spojaře



Zadní část karoserie opravárenského vozu LO 3000 AFR/E tvořila korba s plachrou



Hasičský Robur LO 3000 AKF/LF8-TS8 s pohonem 4x4 a plochými čelními okny



Terénní Robur LO 2002 A s pohonem obou náprav v roli vojenského rádiovou



Vojenský valník Robur LO 2002 A s pohonem 4x4 v akci coby tahač lehkého kanonu



Robur LO 2002 A v barvách Národní lidové armády na srazu veteránů v bývalé NDR



Viceúčelový Robur LO 3000 Fr3-M/Mz pro jedenáct osob a 6,8 m<sup>3</sup> nákladu (1976)



Autobus Robur LO 3000 Fr2-M/B21 z roku 1975 už neměl zaoblená okénka ve střeše



Španělsky psaný prospekt na terénní Robur LO 2202 A s pohonem 4x4 z roku 1979

s benzinovým čtyřválcem 3345 cm<sup>3</sup> s výkonom mírně zvýšeným na 75 k (55 kW). Všechny modely se mohly pochlubit zesílenou přední nápravou, dvouokruhovou brzdovou soustavou s posilovačem a novým řízením.

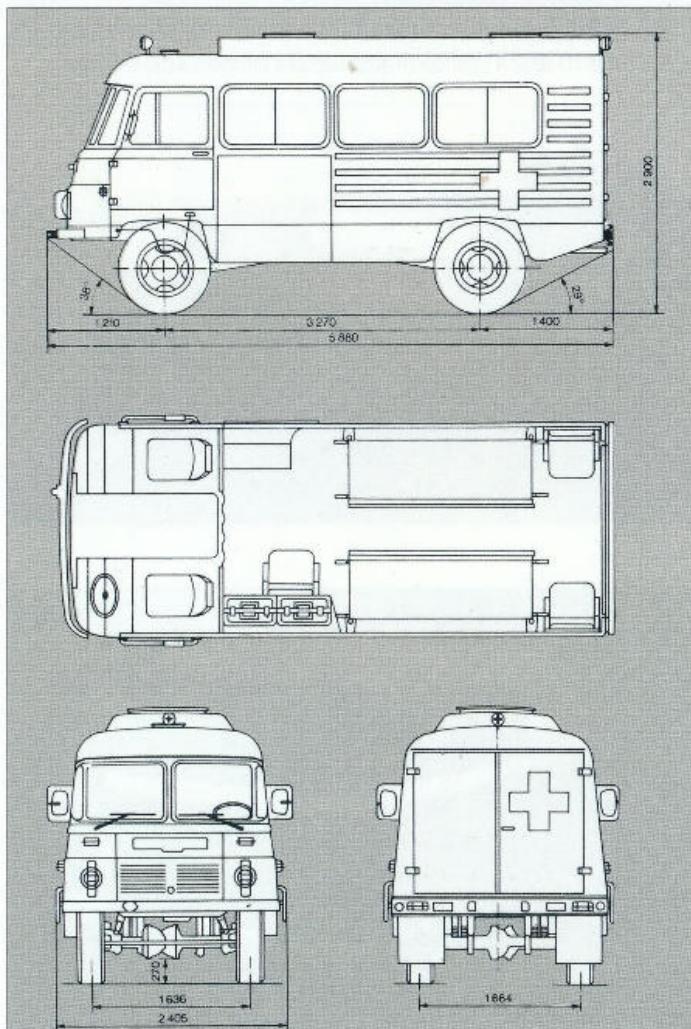
Vozy s pohonem všech čtyř kol dostaly označení LO 2002 A prozrazující nosnost zvýšenou na 2000 kg. Všechny verze nové řady se vyznačovaly nově tvarovanými stupňákami u dveří kabiny, dřívější rovnou nahradila jiná, prohnutá dolů do tvaru U.

Až do léta 1982 se všechny vozy Robur s pohonem jedné i obou náprav dodávaly výhradně s výše zmíněným benzinovým motorem, od podzimu 1982 však v souladu se státním úkolem úspor pohonného hmot převládl v civilních verzích vzduchem chlazený čtyřválcový diesel o objemu 3927 cm<sup>3</sup> a výkonu 68 k (50 kW). V roce 1983 už více než čtyři pětiny vyrobených vozů nesly označení Robur LD 3000 a poháněl je naftový motor.

Především na export do rozvojových zemí se v téže době začaly vyrábět vozy Robur

LD 2002 se vznětovým motorem, pohonem čtyř kol a uzavřenými karoseriemi ve víceúčelovém provedení pro dopravu osob i nákladu a také coby sanitky. Existovaly s levostranným i pravostranným řízením, včetně terénního autobusu pro šestnáct cestujících.

Měly rozvor náprav 3270 mm, světlou výšku podvozku 270 mm, délku 5880 mm, šířku 2405 mm a výšku 2900 mm. Jejich užitečná hmotnost se podle provedení pohybovala od 1800 do 2060 kg, celková měla u všech hodnotu 5500 kg.



Rozměrový náčrtkek sanitky Robur LD 2002 A Fr 7/Mz-S s pohonem 4x4 (1987)



Terénní Robur LD 2002 A Fr 7/Mz s pohonem 4x4 pro jedenáct osob a náklad (1986)



Terénní ambulance Robur LD 2202 AFr7/Mz-S s pohonem čtyř kol (1987)



Robur LD 3002 KF/Pr na menších šestnáctipalcových kolech s dieselmem 3,9 l (1983)



Robur LD 2002 AKF/II A s pohonem 4x4 a skříňovou sanitní nástavbou z roku 1987



Sanitní Robur 2002 AKF/II A mohl přepravovat šest ležících pacientů s doprovodem



Terénní valník Robur LD 2202 AKF/SPr s pohonem čtyř kol a nosností 2,2 t (1987)

Na dvacetipalcových kolech obutých do terénních pneumatik 12,50–20 dosahovaly největší rychlosti 80 km/h a na přání mohly být vybaveny „kratším“ stálým převodem vhodným do náročného kopcovitého terénu.

Do Afriky a Latinské Ameriky putovaly ze Žitavy i terénní valníky s rozvorem 3025 mm, oběma poháněnými nápravami, korbou krytou plachrou a nosností 2200 až 2375 kg podle provedení. Vyšší nosnost nabízel model LO 2202 AKF vybavený benzínovým motorem 3345 cm<sup>3</sup>, nižší vůz s označením LD 2202 AKF poháněný dieselmem 3930 cm<sup>3</sup>.

Na stejném podvozku s rozvorem 3025 mm a oběma poháněnými nápravami výrobce nabízel i vůz s kontejnerovou sanitní nástavbou pro šest ležících pacientů.

Od roku 1983 se na export vyráběly valníky Robur LD 3002 KF/Pr s naftovým motorem, účinnější brzdovou soustavou, lehce rozšířeným rozchodem obou náprav a menšími šestnáctipalcovými koly opatřenými radiálními pneumatikami 7,50 R 16. Díky nim se světlá výška podvozku zmenšila z 250 na 200 mm a o stejnou hodnotu se snížila i výška ložné plochy nad vozovkou.

Háček byl jen v tom, že zatímco radiální pneumatiky dodával východoněmecký výrobce Pneumant, šestnáctipalcové ráfky bylo třeba dovážet ze Západu. Dostávaly je tedy jen vozy určené na vývoz za „tvrdé“ měny.



Jeden ze tří stovek posledních: Robur LD 3004 s motorem Deutz z období 1990–1991

Ostatní zákazníci se museli spokojit s modely LO 3001, resp. LD 3001 se standardním rozchodem obou náprav a dvacetipalcovými koly obutými do pneumatik rozměru 6,50–20.

Celkem bylo v letech 1973 až 1990 vyrobeno 111950 vozů Robur druhé generace řady LO/LD 3000 a LO/LD 2002 a jejich variant.

Koncem roku 1988, jedenáct let po ukončení dovozu, bylo v Československu přihlášeno do provozu více než 11 tisíc vozidel Robur, včetně 85 malých autobusů, z nichž 36 jezdilo v Praze a Středočeském kraji a 20 v Bratislavě a Západoslovenském kraji.

Labutí písmen značky Robur se po pádu Berlínské zdi staly tří stovek automobilů LD 3004 s pohonem zadní nápravy a LD 2004 (4x4) z let 1990 a 1991. Poháněl je vzduchem chlazený čtyřválcový diesel západní značky Deutz a vzhled jejich tradiční kabiny výrazně pozměnila široká maska z plastu a rozmněrný přední nárazník s vestavěnými obdélníkovými světlomety a blikači.

Jan Tuček

Foto a kresby: archivy dr. Michaela Dünnebiera, Matthiase Schmidta, Jana Martofa, Čeňka Sudka, Jaroslava Douší a autora