



Nadace Elišky Junkové

**Autokar Škoda 706 RTO LUX
v nestandardním barevném
provedení.**

ŠKODA 706 RTO

JAN TUČEK

Pamětníci se za ním s potěšením ohlédnou, když zaslechnou klokotavý zvuk jeho šestiválce, pro mladší už je kultovním vozidlem. Autokar Škoda 706 RTO patří k milníkům naší automobilové historie.

Autobus Škoda 706 RTO se poprvé představil veřejnosti v září 1956 na strojírenské výstavě v Brně jako luxusní dálkový autokar. Představoval druhou poválečnou generaci československých autobusů a od svého předchůdce Š 706 RO se výrazně odlišoval elegantní zaoblenou karoserií, jejíž tvary v Karose Vysoké Mýto navrhl designér ing. arch. Ota-
kar Diblík (1929 - 1999). Ten mj. autobus opatřil stejně tvarovanými čelními a zadními okny a dal mu tvář, jejíž součástí byly oblé světlometry značky Hella, jež se pak dlouhou řadu let dovážely ze zahraničí.

Podvozek z podniku LIAZ navazoval na modernizovanou řadu nákladních automobilů Škoda 706 RT s trambusovou kabinou a kapalinou chlazeným vznětovým řadovým šestiválcem s přímým vstřikem paliva, který z objemu 11,78 l dával výkon 170 k (125 kW) a byl spojen s pětistupňovou pře-

Autobusová legenda

vodovkou. Při rozvoru náprav 5,45 m byl autobus dlouhý 10,62 m (se spráhlem pro přívěs 10,87 m), široký 2,50 m a vysoký 2,98 m (se střešním nosičem zavazadel 3,18 m). Jezdil na kolech s pneumatikami 11,00 - 20 eHD, jež umožnily snížit podlahu a zmenšit podběhy.

V roce 1957 vzniklo pět dalších prototypů RTO, včetně linkové a městské verze. Obě měly pneumaticky ovládané dvoukřídle boční dveře, linkový autobus jedny a městský dvoje, zatímco dálkové (nebo turistické) provedení bylo opatřeno jedinými ručně ovládanými jednodílnými dveřmi. Pro linkovou verzi autobusu RTO se používalo označení CAR nebo KAR, městská byla buď MTZ (tuzemská), nebo MEX (exportní). Dálková verze s označením LUX se jako jediná mohla pochlubit zaoblenými okénky po obou stranách střechy.

Při příležitosti světové výstavy v Bruselu zajišťovala přepravu mezi Prahou a belgickou metropolí pětice autobusů Škoda 706 RTO LUX, mezi níž hrál prim luxusně vybavený autokar, který (stejně jako prototyp z roku 1956) měl prosklenou přední část střechy nad řidičem a průvodcem. Ve výbavě nechyběl televizní přijímač, jehož přítomnost prozrazovala na střeše připevněná anténa. Během roku 1958 už v Karose Vysoké Mýto vzniklo téměř sedm stovek autobusů nové řady a zároveň se výroba linkové verze KAR začala rozbihat i v závodě LIAZ v Jablonci nad Nisou - Rýnovicích. Linkové autobusy z Rýnovic byly karosovány podle dokumentace, kterou dodala Karosa, a od vysokomýtských se v zásadě lišily jen tím, že měly čtyřdílné boční dveře místo dvoudílných. Výroby se nedočkali nadějný prototyp kloubového autobusu RTO-K, který vysokomýtský konstruktér navrhli v roce 1959 a jenž při zkouškách prokázal velmi dobré jízdní vlastnosti. Do zapomnění upadl i autobusový návěs odvozený z RTO v kombinaci s tahačem Škoda 706 RT. Měl vozit dělníky na stavby a tahač návěsů měl alternativně sloužit pro osobní i nákladní přepravu.



Luxusní verze autokaru RTO v provedení Brusel 1958 s prosklenou přední částí střechy a anténou TV.

Prototyp autobusového návěsu RTO s tahačem Škoda 706 RT.



Jeden ze servisních autobusů Škoda 706 RTO (tento pro PZO Motkov).



Typický obrázek autokaru Škoda 706 RTO LUX se žebříčkem ke střešnímu nosiči zavazadel.



Městský autobus Škoda 706 RTO MTZ v tuzemském provedení s dvojicí dveří na pravém boku.



Polský bratranec: městský Jelcz MEX 272 z poloviny 70. let.

Při prohlížení dobových prospektů zjistíme některé odlišnosti v počtu sedadel jednotlivých verzí, výkonu motoru a dalších údajích. Souviselo to zřejmě s požadavky zákazníků, ale někdy i s drobnými odchylkami v podkladech od výrobce a od Moto-

kovu, který zajišťoval export do mnoha zemí světa (včetně Kubu, Bolívie, Turecka, Egypta, Číny a řady dalších států). U městského provedení MTZ a MEX je nejčastěji uváděn počet míst k sezení 29 a počet míst k stání se pohybuje od 41 do 52 (existovala však i verze podle vzorce 20 + 58), přičemž pohotovostní hmotnost vozidla má hodnotu 8570 kg a celková 14 000 kg. Vzhledem k použitému převodu v rozvodovce měl městský autobus řady RTO největší rychlost 60 až 65 km/h. U linkové verze CAR se nejčastěji setkáme s počtem sedadel 40 + 2, jež doplňovalo 7 sklopných nouzových sedátek v uličce. Autobus s pohotovostní hmotností 9060 kg a celkovou 14 400 kg jezdil nejvíc 75 km/h a průměrně spotřeboval 25 l nafty na 100 km. Dálkový model LUX měl 35 míst pro cestující (sedadla měla samostatně seřiditelná opěrka) a vpravo vedle řidiče sedadlo pro průvodce, přičemž oba odděloval mohutný zaoblený kryt motoru. Autokar měl obvykle dvě palivové nádrže (každá o objemu 175 l) místo jedné, při pohotovostní hmotnosti 8700 kg a největší 12 800 kg uháněl až 90 km/h a vykazoval průměrnou spotřebu 28 l/100 km.

Hlavním výrobcem autobusů Škoda 706 RTO byla Karosa Vysoké Mýto: už v roce 1962 jejich produkce překročila tisíc kusů ročně (přesně to bylo 1070) a v rekordním roce 1964 dosáhla hodnoty 1411 vozů, přičemž i ve dvou následujících letech se pohybovala nad hranici 1300 kusů. Navzdory postupnému náběhu nové typové řady ŠM 11 se až do roku 1969 vysokomýtská produkce autobusů RTO udržovala nad hranici 1000 vozů ročně, v roce 1970 klesla pod devět stovek a posledních 385 vozů tohoto typu vyjelo z vysokomýtské továrny v sezoně 1971. Celkem vzniklo ve Vysokém Mýtě 14 451 autobusů řady RTO v různých provedeních, z nichž 14 190 bylo kompletně vybaveno v mateřském podniku, zatímco necelé tři stovky dalších byly určeny pro speciální úpravy, které se dělaly zejména v Rousínově (pojízdňné prodejny pro družstvo Jednota, servisní autobusy, pojízdňné zubní ambulance Chirana). Sourozencem autobusu RTO byl i stěhovací vůz Škoda 706 RTO-S, který převzal zaoblenou přední část autobusu, na níž navazovala hranatá skříňová nástavba o objemu přes 33 m³. Konstrukce tohoto vozidla vznikla v Karose, výroba však probíhala v Orličanu Choceň.

Od podzimu 1959 se podle licenční smlouvy podepsané počátkem prosince 1958 montovaly a později i vyráběly autobusy řady RTO pod označením Jelcz v Polsku, ve stejnojmenném městě. Podvozky přicházely z Liazu Mnichovo Hradiště, zatímco Karosa zpočátku dodávala do Polska 116 druhů výlisků. První stovka autobusů Jelcz této řady byla dokončena v říjnu 1960, produkce však rychle stoupala a v roce 1965 překročila objem vysokomýtské výroby (1877 vozů Jelcz proti 1371 autobusům RTO z Karosy). Mezitím Poláci začali v omezené míře vyrábět i kloubové autobusy odvozené z RTO, a také přívěsy PO 1 tvarově navazující na autobus RTO. Výroba autobusů Jelcz na podvozcích Liaz řady RTO pokračovala až do konce sedmdesátých let a podle dostupných údajů překročila hranici 26 tisíc vozidel.

Ale i u nás měl autobus Škoda 706 RTO dva životy: během posledního čtvrtletí 1967 totiž rýnovickou výrobu linkové verze převzal podnik SVA Holýšov, aby v ní pokračoval do roku 1972 (a v menších počtech zřejmě až do léta 1974). Celkem holýšovským závodem prošlo 15 500 autobusů řady RTO, část z tohoto počtu však tvořily výměny neopravitelných havarovaných karoserií za nové a generální opravy autobusů ČSAD. ■



Prototyp kloubového autobusu Škoda 706 RTO-K vznikl v Karose v roce 1959.