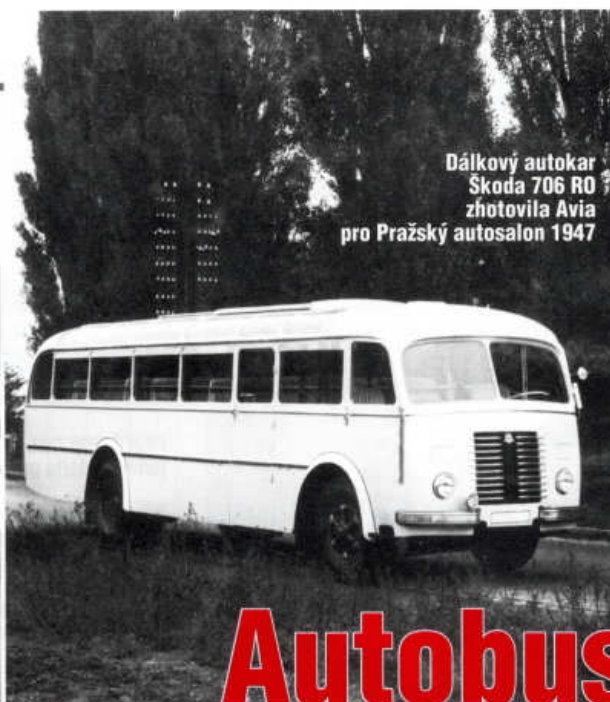


Výstavní verze autokaru z roku 1947 měla sedadla s integrovanými opěrkami hlav



Dálkový autokar Škoda 706 RO zhotovila Avia pro Pražský autosalon 1947



ŠKODA – AVIA



Autobusy z Letňan



▲ Škoda 706 RO pro ČSAD z období 1950 – 1951, už bez dveří pro spolujezdce vpředu

V pořadí 500. autobus Škoda 706 RO dodala Avia v létě 1948 společnosti ČSD



Posuvný díl střechy a střešní nosič zavazadel patřily k výbavě autobusů pro ČSAD

s nimiž se manipulovalo ručně. Do roku 1949 měly vozy Š 706 RO vpředu dveře nejen vlevo u řidiče, ale také vpravo u spolujezdce. Typickými prvky byly obdélníkové větrací klapky na čele karoserie nad světlometry, ale také označení Avia na masce. K větrání sloužil i posuvný díl střechy o rozměrech 1,5 x 1,2 m, sedm z osmi velkých bočních oken se dalo stahovat.

V říjnu 1947 vystavovala Avia na Pražském autosalonu dálkový autokar Škoda 706 RO, vybavený pohodlnými sedadly s integrovanými opěrkami hlav, s obými okénky po obou stranách střechy a se všemi bočními stahovacími okny. Zůstalo jen u prototypu, doba vyžadovala kvantitu, nikoli luxus. Koncem roku 1947 už měsíční produkce autobusů v Letňanech překročila tři desítky kusů. V létě 1948, před XI. všesokolským sletem v Praze, předala Avia pětistý autobus Š 706 RO určený pro ČSD. Připomeňme, že Československé státní dráhy až do konce roku 1948 zastřešovaly i veřejnou silniční dopravu, teprve 1. ledna 1949 byl ustaven nový podnik ČSAD, tedy Československá státní automobilová doprava.

Na podzim 1951 dostala Avia příkaz předat výrobu nákladních vozů a autobusů do nově zřízeného podniku LIAZ se závody v Liberci, Jablonci nad Nisou a Mnichově Hradišti, zatímco továrna v Letňanech se dočasně vrátila k letecké výrobě. Ve stejné době padlo rozhodnutí o tom, že Avia předá dokumentaci týkající se konstrukce a vývoje nové generace autobusů do Maďarska, jež



JAN TUČEK

V letech 1946 až 1951 vyráběla továrna Avia nákladní vozy Škoda 706 R a autobusy Škoda 706 RO. Vedle sériových vozidel klasické koncepce tehdy v Praze-Letňanech vznikly i prototypy moderních autobusů se samonosnými karoseriemi a motorem vzadu.

Avia byla založena v roce 1919 a po skromných začátcích v areálu cukrovaru v Praze-Vysočanech a rozmachu letecké výroby v dílnách v Praze-Holešovicích se v létě 1931 přestěhovala do nového závodu v Letňanech. Za okupace byla nucena vyrábět německá letadla Arado, motory a další komponenty. Po znárodnění v roce 1946 byly vytvořeny Automobilové závody, národní podnik, do nichž byla začleněna. Dostala za úkol vyrábět nákladní vůz Škoda 706 R, vyvinutý za války v Mladé Boleslavi, a od něj odvozený autobus Škoda 706 RO. Výroba autobusů byla v Letňanech zahájena v lednu 1947, prvních pět vozidel předali zástup-

cům ministerstva dopravy o měsíc později. Autobus převzal z nákladní sedmsetšestky vznětový šestiválec 11,8 l/135 k (99 kW), spojený s pětistupňovou mechanickou převodovkou, podvozek však měl prodloužený rozvor na 5,40 m a podélníky byly vedeny v obloucích nad zadní nápravou pro snížení podlahy vozidla. Zadní převis rámu byl prodloužen na 3,45 m. Karoserie měla trambusové uspořádání, řidič seděl vlevo vedle krytu motoru, před přední nápravou. Vpravo od motoru bylo místo pro spolujezdce. Autobus Š 706 RO byl s namontovaným tažným zařízením dlouhý 10,66 m, široký 2,50 m a vysoký 2,88 m (se střešním nosičem zavazadel 3,15 m). Pohotovostní hmotnost se podle provedení pohybovala od 8600 do 9000 kg, celková činila 14 000 kg. Linkové provedení dosahovalo největší rychlosti 68 km/h, dálková verze s delším stálým převodem jezdila přes 85 km/h.

Linkové vozy měly za pravým předním blatníkem elektropneumaticky ovládané, obvykle čtyřdílné skládací dveře, dálkové provedení vystačilo s jednoduchými dveřmi,



Příd' Š 706 ROS zdobily dva znaky Avia; jeden hostilo písmeno O v nápisu Škoda

První prototyp Š 706 ROS se samonosnou karosérií a motorem vzadu (1948)



Druhý prototyp Š 706 RLS se samonosnou karosérií a ležatým motorem (1949)



Na počest II. všeodborového sjezdu byl druhý prototyp přejmenován na Š 706 ROH

se mělo stát hlavním producentem tohoto druhu vozidel v rámci RVHP (Rada vzájemné hospodářské pomoci), ekonomického sdružení zemí východního bloku. O jaké autobusy vlastně šlo?

Už v říjnu 1948 v Letňanech dokončili první prototyp se samonosnou karosérií, motorem v zádi a označením Š 706 ROS. Byl to první tuzemský autobus této koncepce v poválečné éře. Při rozvoru náprav 5,60 m byl dlouhý 11 m, široký 2,50 m a vysoký 2,87 m, podélně za zadní nápravou měl umístěný stojatý řadový šestiválec 11,8 l ze sedmsetšestky spolu s pětistupňovou převodovkou. Přepravoval 45 sedících cestujících (a dalších 30 stojících) rychlostí až 68 km/h, měl však jen jedny elektropneumaticky ovládané dvoudílné dveře široké 0,98 m před pravým předním kolem. Po předváděcích jízdách v listopadu 1948 zůstal ve zkušebním provozu v mateřské továrně, od roku 1952 pak sloužil ve vnitropodnikové dopravě mezi Prahou a Mnichovým Hradištěm. Mezitím byl v prosinci 1949 dohotoven druhý prototyp se samonosnou karosérií, tentokrát s ležatým uspořádáním šestiválcového dieselu 11,8 l a polosamočinnou čtyřstupňovou převodovkou Praga-Wilson s elektropneumatickým řazením a předvolbou. Připomeňme, že stejně jako u prvního prototypu i tentokrát byl chladič umístěn vzadu, tedy u motoru. Autobus Škoda 706 RLS (L prozrazovalo ležatý motor) stavěli v rámci závazku ke II. všeodborovému sjezdu a údajně na přání předsedy vlády Antonína Zápotockého dostal označení Š 706 ROH (zkratka Revolučního odborového hnutí).

Druhý prototyp měl rozvor prodloužený na 5,80 m, při nezměněné délce 11 m se díky ležatému motoru zvětšil počet sedadel pro cestující na 49, přičemž za pravým zadním



V této podobě jezdil prototyp městského autobusu Š 706 ROL do roku 1953 v Praze



blatníkem přibýly jednodílné nouzové dveře. Při pohotovostní hmotnosti necelých 8600 kg dosahoval rychlosti 77 km/h. Po zkušebních jízdách byl počátkem března 1950 předán ČSAD v Mladé Boleslavi a řadu let sloužil na rychlíkových spojích mezi městem automobilů a Prahou.

Pro městský provoz byl určen třetí prototyp autobusu se samonosnou karosérií, který v Letňanech postavili v roce 1950. Vůz s označením Š 706 ROL měl nosný skelet z ocelových profilů a povrchové panely karoserie z duralového plechu. Vstupní 1,35 m široké čtyřdílné dveře s elektropneumatickým ovládním byly za pravým zadním blatníkem, před pravým předním kolem byly dvoudílné dveře metrové šířky. Uvnitř bylo 23 míst k sezení a 65 míst k stání, průvodčí (tehdy označovaný jako *výběřčí*) seděl bokem ke směru jízdy vedle zadních dveří. Autobus s rozvorem 5,71 m a celkovou délkou 11 m vykazoval pohotovostní hmotnost 8100 kg. Vznětový šestiválec v ležatém provedení byl tentokrát uložen pod podlahou mezi nápravami, napravo od podélné osy vozidla,

a spojen s pětistupňovou polosamočinnou převodovkou Praga-Wilson. V letech 1951 až 1953 opakovaně jezdil ve zkušebním provozu u pražského dopravního podniku, prošel úpravou, při níž byl chladič přemístěn dopředu, ale příliš se neosvědčil, potíže působila zejména přetížená přední náprava. Nakonec jej v roce 1953 odkoupil PAL Kbely pro přepravu svých zaměstnanců.

U čtvrtého prototypu se samonosnou karosérií Š 706 RLS-h se konstruktéři vrátili ke koncepci s ležatým motorem, uloženým v podélné ose vozu za zadní nápravou. Šestiválec 11,8 l/145 k (107 kW) byl spojen s hydraulickou samočinnou převodovkou švédské značky Ljungström – odtud písmenko *h* v typovém označení. Autobus pro městský provoz měl rozvor 5,80 m a délku 11 m, spolu s řidičem a průvodčím v něm mohlo cestovat 33 sedících a 37 stojících pasažérů. Hlavní čtyřdílné dveře byly tentokrát před zadní nápravou. Také prototyp Š 706 RLS-h zkoušel v letech 1950 až 1952 pražský dopravní podnik, ale pak autobus zmizel neznámo kam. ■