



KAROSA Š 11



Městský autobus Karosa ŠM 11 se samonosnou karoserií debutoval v roce 1965.

Samonosný pokrok



Dvojice prototypů ŠM 11 s neděleným čelním sklem z let 1963/64.



Jeden z prvních padesáti autokarů Karosa ŠD 11, vyrobených v roce 1968.



Snímek z jara 1969: autokar ŠD 11 s lůžkovým přívěsem Karosa LP-30.

JAN TUČEK

V roce 1965 představila Karosa moderně řešený městský autobus ŠM 11 se samonosnou karoserií panelové konstrukce, vzduchovým odpružením a motorem uloženým pod podlahou. Byl prvním z řady autobusů ŠM, ŠL a ŠD, jež z Vysokého Mýta vyjžděly až do roku 1981.

Projekt nové řady vysokomýtských autobusů se začal rodit na přelomu padesátých a šedesátých let v době, kdy naplno běžela výroba klasicky řešeného typu Š 706 RTO. Tentokrát padla volba na samonosnou karoserii panelové konstrukce, jejíž základ tvořil prostorový rám nesoucí mechanické a podvozkové skupiny. Kapalínou chlazený ležatý šestiválec byl umístěn za přední nápravou, blízko těžiště vozidla, dva krátké spojovací hřídele přenášely točivý moment nejprve od motoru k převodovce a z ní pak k rozvodovce zadní nápravy. Kromě podvozkového roštu se karoserie skládala ze dvou bočních panelů, z předního a zadního čela a ze stropního panelu. Boky karoserie byly s rámem a střechou spojeny šrouby, přední a zadní čelo bylo přinytováno.

První funkční vzorek vznikl koncem roku 1961, nesl interní označení M 11 a byl provizorně opatřen motorem a převodovkou německé značky Henschel. Koncem roku 1962 vyjel první prototyp ŠM 11 s tuzemským motorem LIAZ, během jara a léta 1963 následovaly tři další prototypy řady Š 11, mezi nimi první vozy v linkovém a dálkovém provedení s označením ŠL 11 a ŠD 11. V listopadu 1963 byl dokončen první vzorek trolejbusu T 11 s karoserií ŠM 11, který vznikl ve spolupráci se závodem Škoda v Ostrově nad Ohří. Výhledově se tehdy ve Vysokém Mýtě počítalo s roční výrobou asi 1800 autobusů a 600 trolejbusů této řady, nakonec však po funkčním vzorku následovalo jen sedm prototypů T 11.

V roce 1964 vyjelo na silnici devět prototypů ŠM 11 a také druhý trolejbus T 11. Není bez zajímavosti, že prototypy měly nedělené čelní sklo, jež nakonec v sériové výrobě zůstalo výsadou autokarů ŠD prvních dvou sérií, zatímco městské a linkové vozy ŠM a ŠL se musely spokojit s dvoudílným čelním oknem. Událostí roku 1965 byla první desetikusová série městských autobusů ŠM 11. Při rozvoru náprav 5,5 m byl ŠM 11 dlouhý 10,98 m, měl na pravém boku trojici pneumaticky ovládaných dveří (vpředu třídílné, uprostřed a vzadu čtyřdílné) a mohl přepravovat 96 cestujících, 29 sedících a 67 stojících. V roce 1966 opustilo výrobní linku dalších 50 vozů ŠM 11, v polovině roku vznikl druhý prototyp linkového provedení ŠL 11 a na podzim první exemplář třínápravového kloubového autobusu ŠM 16,5. Přední část kloubového ŠM 16,5 tvořil 9,8 m dlouhý tažný díl tvořený zkráceným vozem ŠM 11, k němuž byl točnou krytou dvoudílným měchem připojen 6,8 m dlouhý vlečný díl. Kloubový autobus s celkovou délkou 16,6 m měl mezi střední a zadní nápravou rozvor 6,66 m, přičemž kola zadní nápravy se automaticky natáčela ve směru natočení kol předních. ŠM 16,5 se





Prototyp městského kloubového autobusu ŠM 16,5 vznikl v roce 1966.

Linkový autobus Karosa ŠL 11 typ 1310 v provedení z roku 1973.



Bibliobus aneb Š 11 jako pojízdná knihovna v úpravě z roku 1968.



Dvoje boční dveře měl linkový ŠL 11 Turist typ 1307 z let 1972 až 1975.



čtyřmi dveřmi na pravém boku nabízel 50 míst k sezení a 80 k stání, celkovou kapacitu 130 cestujících bylo ve špičce dovoleno překročit o 10 % na 143 osob. Stejně jako ŠM 11 i kloubový ŠM 16,5 zpočátku poháněl vznětový šestiválec ML 630 o objemu 11,15 l a výkonu 180 k (132 kW) spojený s dvoustupňovou hydromechanickou samočinnou převodovkou Praga ovládanou tlačítky na přístrojové desce. Zatímco ŠM 11 dosahoval největší rychlosti 65 km/h, kloubový ŠM 16,5 jezdil nejvýše 55 km/h. Po prototypu ŠM 16,5 následovalo celkem 15 kloubových autobusů – tentokrát už s dvoudílným čelním sklem. Jeden opustil výrobní linku v roce 1968, dalších 14 během roku 1969, přičemž dva z nich byly v linkovém provedení. Dopravní podniky však o ně neprojeví zájem a k sériové výrobě nedošlo. Na jaře roku 1967 vznikly dva dálkové autokary Karosa ŠD 11 s označením Europa-Bus, z nichž první tehdy získal několik ocenění při prestižní přehlídce ve francouzské Nice. Autokary měly podlahu pod sedadly zvýšenou o 200 mm, byly určeny jen pro 32 cestujících, k jejich pohodlí přispívala seřiditelná opěradla, ale také individuálně nastavitelné výdechy větrání a bodové osvětlení. Vůz byl vybaven šestistupňovou německou převodovkou ZF s rychloběhem, takže v sólovém provozu uháněl rychlostí dobrých 110 km/h. Oba autokary se však obvykle objevovaly spolu s devítimetrovým lůžkovým přívěsem Karosa LP 30, v němž bylo dvanáct dvoulůžkových a šest jednolůžkových spacích kójí. Souprava ŠD 11 a LP 30 měla největší povolenou rychlost 75 km/h, kterou však řidiči jen málokdy dodržovali. V letech 1968 a 1969 vyrobili v Karose dvě padesátikusové série autokarů ŠD 11 pro dálkovou a mezinárodní přepravu. Měly jen jednu jednodílné dveře vpravo vpředu, nabízely na tu dobu nadprůměrný komfort čtyřem desítkám cestujících a mohly udržovat cestovní rychlost přes 90 km/h. K jejich charakteristickým prvkům patřilo nedělené čelní sklo a specificky tvarované laminátové zadní čelo karoserie s menším neděleným oknem. Část těchto auto-

karů byla vybavena britskými pětistupňovými převodovkami Leyland, další měly německé šestistupňové převodovky ZF. Posledních patnáct vozů ŠD 11 z roku 1969 dostalo nový šestiválec ML 634 o objemu 11,94 l a výkonu 200 k (147 kW), který jim spolu s převodovkou ZF uděloval rychlost přes 120 km/h. Někteří řidiči toho při cestách na Západ neváhali využít až na doraz, což neprospívalo životnosti zadních náprav. A tak některé závody ČSAD nechávaly „šestku“ v kulisách řazení těchto autokarů zablokovat. Od roku 1969 se výkonnější motor ML 634 montoval i do městských autobusů ŠM 11, jejichž výroba tehdy dosáhla 430 kusů. V sezoně 1970 vzniklo prvních 60 linkových vozů ŠL 11 se dvěma pneumaticky ovládanými dveřmi a kapacitou 85 cestujících, 45 sedících a 40 stojících. V září 1970 byl ve Vysokém Mýtě po čtyřech letech výstavby uveden do provozu nový výrobní závod s moderní lisovnou, svařovnou, lakovnou vybavenou francouzskou technologií a montážní linkou s kapacitou až tři tisíce autobusů ročně. Karosa se tak zařadila mezi přední evropské výrobce a mohla nejen zvýšit produkci, ale i kvalitu svých vozidel. V roce 1972 nabídku rozšířily dva autobusy ŠL 11 Turist, které do jisté míry suplovaly od roku 1969 nevyroběné provedení ŠD. Vozy s typovým označením 1307 a 1311 měly jednodílné boční dveře vpravo vpředu i vzadu, dělené čelní i zadní okno a zvýšenou podlahu pod sedadly. První z nich měl sedadla s vysokými opěradly, ale bez možnosti seřizování sklonu, druhý dostal sedadla s nižšími opěradly. Oba mohly přepravovat 47 sedících osob a s motorem ML 634 doplněným pětistupňovou převodovkou Praga jezdily nejvíce 100 km/h. Na další dálkové provedení ŠD 11 si zákazníci museli počkat do roku 1974, kdy debutoval typ 2040 s děleným čelním oknem a dvěma bočními dveřmi – stejnými jako u modelu Turist. Seřiditelná vysoká opěradla a individuální výdechy větrání spolu s bodovým osvětlením byly výsadou těchto autokarů, jejichž výroba v polovině sedmdesátých let nepřevyšovala stovku ročně. V letech 1980 a 1981 tvořily špičku produkce dvě čtyřicetikusové série autokarů ŠD 11 pro dálniční expresy mezi Prahou, Brnem a Bratislavou. Celková produkce autobusů Karosa Š 11 se během let 1971 až 1979 více než ztrojnásobila z 1010 na 3050 vozů, přičemž rekordních 3300 kusů dosáhla v roce 1980. Poslední dvě tisícovky autobusů završily v roce 1981 celkovou produkci téměř 27 tisíc vozů, z nichž zhruba 15 tisíc tvořily linkové autobusy ŠL 11, bezmála 10 tisíc městské verze ŠM 11 a necelé dvě tisícovky dálkové autokary ŠD 11. Desítky autobusů řady Š 11 se objevily ve speciálních úpravách – počínaje pojízdnými knihovnami až po poštovní vozy, především z karosárny v Rousínově. ■