



Martin Harák

Autobusy Škoda 706 RO a RTO

retro

historie, vývoj, technika, modifikace



Martin Harák

Autobusy Škoda 706 R0 a RT0

historie, vývoj, technika, modifikace

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Martin Harák

Autobusy Škoda 706 RO a RTO

historie, vývoj, technika, modifikace

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 7240. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 144

První vydání, Praha 2019

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2019

Cover design © Jakub Náprstek, 2019

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-2833-4 (ePub)

ISBN 978-80-271-2832-7 (pdf)

ISBN 978-80-271-2116-8 (print)



Obsah

1	Úvod: Cesta k autobusům Škoda 706 RO a RTO	7
2	Autobusy Škoda 706 RO	9
3	Škoda 706 RO – přehled jednotlivých provedení	33
4	Autobusy Škoda 706 RTO se staly ikonou československých silnic	57
5	Škoda 706 RTO – přehled jednotlivých provedení	75



1

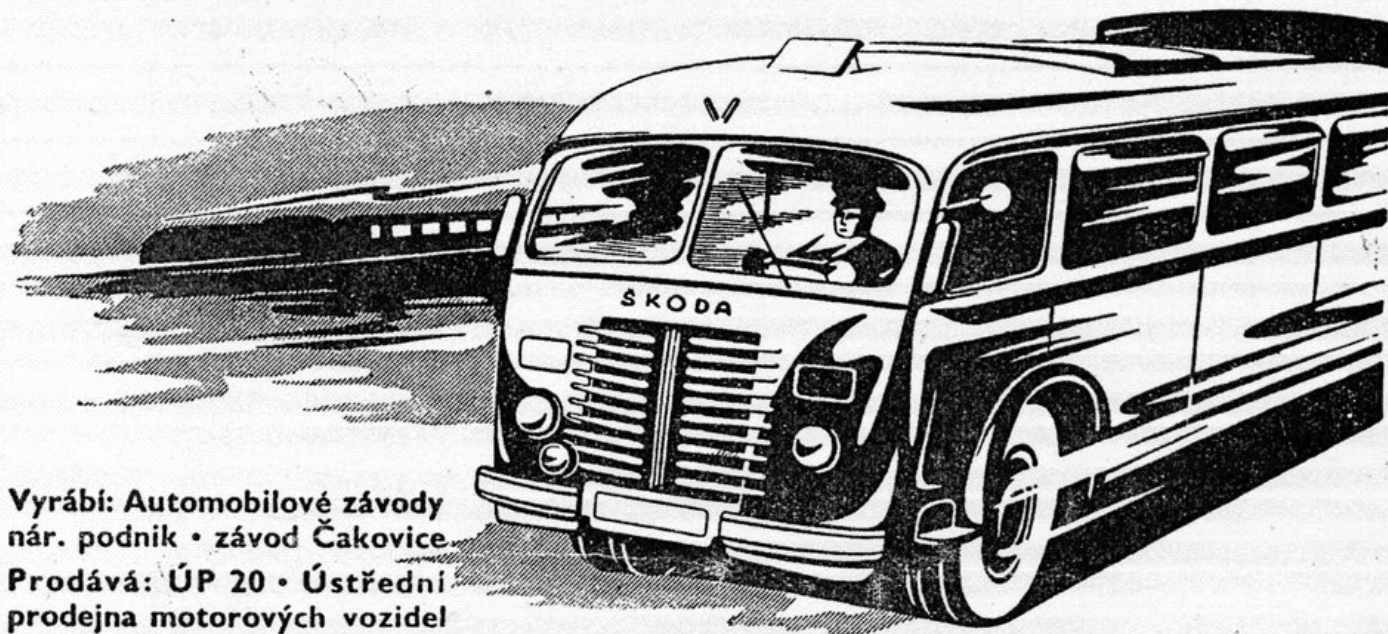
Úvod: Cesta k autobusům

Škoda 706 RO a RTO

Původ dvou ikon československých silnic, autobusů Škoda 706 RO a následně Škoda 706 RTO (které na sebe konstrukčně navazovaly), se datuje do konce třicátých let 20. století. V roce 1939 vznikl užitkový kapotový automobil s označením Škoda 706, na jehož podvozek se montovaly jak nákladní, tak autobusové nástavby. Během druhé světové války vznikla skupina Škoda 706 R, kde písmeno R znamenalo „rekonstruovaný“, a na několika podvozcích vznikly v mladoboleslavské automobilce (tehdy nesla jméno Reichswerke Hermann Göring A. G.) užitkové civilní nástavby, které se tajně testovaly. Utajení bylo nutné z toho důvodu, že jiné než užitkové automobily pro vojenské účely nesměly v té době opustit továrnu. Koncem války navíc vznikla výkresová dokumentace na připravovaný autobus trambusového typu s označením **RO**, což znamenalo **R**ekonstruovaný **O**mnibus. Ten byl ale v podobě prvního prototypu vyroben až po válce.

Rychlá, spolehlivá a pohodlná

doprava autobusy ŠKODA 706 RO
je nezbytným doplňkem železniční sítě



Vyrábí: Automobilové závody
nár. podnik • závod Čakovice

Prodává: ÚP 20 • Ústřední
prodejna motorových vozidel

2

Autobusy Škoda 706 RO

Jak nákladní verze označená písmenem R (v kapotové verzi), tak i autobusová s označením RO (naopak v trambusovém provedení) byly součástí jedné typové řady a vyráběly se po válce souběžně (v letech 1946 až 1951). Ještě v roce 1946 bylo tehdejší československou vládou rozhodnuto, že se v mladoboleslavské automobilce budou vyrábět pouze osobní automobily a užitková řada – tedy nákladní auta a autobusy – se přesune do závodu Avia v Čakovicích u Prahy.

Je to trochu ironie osudu – řada 706 R (RO) sice konstrukčně vznikla v Mladé Boleslavi, ale až na několik podvozkových skupin se tam nikdy nevyráběla. Autobusy Škoda 706 RO byly v provozu v bývalém Československu nejen v linkové dopravě v podnicích ČSAD, ale sloužily ve velkém množství u městských dopravních podniků. V letech 1946 až 1958 bylo vyrobeno přes devět tisíc vozidel, z nichž řada byla vyvezena do zahraničí. Konkrétně směřovaly v roce 1950 některé autobusy do Polska a Rumunska, od roku 1953 pak do Číny a zemí bývalého Sovětského svazu. O rok později se export rozšířil o Sýrii, Bulharsko a Severní Koreu, později pak ještě o Vietnam, Turecko a Egypt. Roku 1957 se pak „eróčka“, jak se autobusům hovorově přezdívalo, dostala nejen do vzdáleného Mongolska, ale i do sousední Německé demokratické republiky. Některé autobusy RO pak byly v šedesátých letech při rekonstrukcích vybaveny novými karoseriemi z následujícího výrobního typu Škoda 706 RTO, které dodával podnik SVA v západočeském Holýšově.

Jak to celé začalo

Letecká továrna Avia sídlila ve čtyřicátých letech několik kilometrů za tehdejšími městskými hranicemi hlavního města Prahy. Továrna sice byla zapsána na katastrálním území obce Letňany, fakticky se ale nacházela již v sousedních Čakovících. Obě tehdejší obce jsou dnes součástí Prahy. Roku 1946 byl závod začleněn do národního podniku AZNP (zkratka pro Automobilové závody, národní podnik) Mladá Boleslav, kde se ve stejném roce začaly vyrábět nákladní automobily typu

Škoda 706 R. V Avii, původně výhradně letecké továrně, se tak vedle leteckých komponentů a samotných letadel začala vyrábět užitková vozidla. I prototyp autobusu Škoda 706 RO vznikl na základě kooperace mladoboleslavské automobilky a letňanského závodu. V Mladé Boleslavi byl v květnu 1946 vyroben podvozek, na který byla vytvořena v Čakovících nástavba, a tam byl také vůz kompletně dokončen. Poté prototyp prošel řadou náročných zkoušek, a tak se k zákazníkovi – Autosprávě tehdejších Československých státních drah (ČSD) – dostal až koncem roku 1946.

Sériová výroba autobusů Škoda 706 RO, byť v malém množství, začala podle dochovaných dokumentů začátkem roku 1947. V únoru bylo prvních pět vozidel v linkovém (tedy jednodveřovém) provedení předáno Ministerstvu dopravy ČSR. Dalších deset autobusů bylo dodáno ještě během jara 1947. Prvních několik podvozků, které vyrobila ještě mladoboleslavská továrna AZNP, přepravili firemní zajištědči do Čakovic vlastní silou. Záhy se ale v čakovické továrně začaly vyrábět kompletní autobusy (tedy jak podvozky, tak karoserie) s názvem Škoda-Avia 706 RO. Označení Škoda bylo autobusům ponecháno, neboť byly osazeny škodovými motory typu 706 RO.

V Avii se vyráběly karoserie pouze pro linková provedení s jedněmi dveřmi, které byly buď čtyřdílné pneumatické, nebo jednodílné mechanické se zavíráním na kliku. Naopak městská dvoudveřová (dvoudílné provedení dveří) a případně další nelinková provedení (s mechanickými či pneumatickými dveřmi) se vyráběla od roku 1947 v továrně Josefa Sodomky ve Vysokém Mýtě, později přejmenované na závod Karosa, národní podnik.

LASTKRAFTWAGEN UND AUTOOMNIBUSSE

ŠKODA

706-R, 706-RS UND 706-RO



ŠKODA 706 RO

Zu den hervorragenden Erzeugnissen der tschechoslowakischen Automobilindustrie gehört der
Stadtverkehrs-Autobus ŠKODA 706 RO

zur Beförderung von 67 Personen. Wie alle Kraftwagen der Marke ŠKODA zeichnet sich auch dieser durch Zuverlässigkeit im Betrieb, lange Lebensdauer und Sparsamkeit in Betrieb und Instandhaltung aus. Er ist mit allen Errungenschaften der heutigen Technik ausgestattet, die die Bequemlichkeit und Sicherheit der Fahrgäste erhöhen, die Bedienung erleichtern und dem Fahrzeug das Siegel eines neuzeitlichen Verkehrsmittels aufdrücken.

Der Autobus ŠKODA 706 RO füllt nicht nur durch seine moderne Konstruktion, sondern auch durch sein elegantes Aussehen auf. Die pfeilförmige Frontwand ist in der Mitte senkrecht geteilt, mit Sicherheits-Spiegel-glasscheiben verglast und mit Gummieinlagen abgedichtet. Die Heckwand weist eine abgerundete Form auf und ist mit einem großen Fenster versehen. Der Aufbau ist in standardmäßigen Farbschattierungen einwandfrei lackiert, die Aluminium-Zierleisten sind poliert und mit eingepreßten farbigen Zierlinien versehen. Die zweiflügeligen Ein- und Ausgangstüren an der rechten Wagenseite sind in Kugellagern aufgehängt und werden mittels einer elektropneumatischen Einrichtung in das Wageninnere geöffnet.

Der Autobus ŠKODA 706 RO ist mit einer vom Kühler des Motors gespeisten Warmluft-Heizanlage ausgestattet, die bei normalem Betrieb eine Temperatur von 15° C im Innern des Wagens bei einer Außentemperatur von -15° C gewährleistet.

Im Autobus ŠKODA 706 RO ist für größte Bequemlichkeit der Fahrgäste gebührend vorgesorgt. Die in fester Rohrkonstruktion ausgeführten Sitze sind zweiseitig quer angeordnet, mit abgedeckten Sitzpolstern und weich gepolsterten Rückenlehnen ausgestattet. Aber auch die Bequemlichkeit des Wagenlenkers wurde nicht außer-sichtigt gelassen, sein Sitz ist vom Fahrgastraum abgeteilt.

Der Autobus ŠKODA 706 RO ist ein elegantes Verkehrsmittel, das infolge seiner großen Fenster gute Sicht in die umliegende Gegend gewährt, die Fahrt durch eine wirksame Lüftung angenehm gestaltet, bei kalter Witterung angenehm geheizt ist und für allseitige Bequemlichkeit der Fahrgäste vorsorgt.

- ▲ Reklama na užitková vozidla Škoda 706 R a RO pro zahraniční zákazníky z přelomu čtyřicátých a padesátých let
- Barevný prospekt pro městské provedení Škoda 706 RO s technickými detaily



Tam se autobusy RO současně i kompletovaly na podvozcích, které nejprve dodávala továrna Avia, později závody AZNP, resp. LIAZ.

Určitě není bez zajímavosti jedna dobová příhoda, kdy řidiči autobusů z větší části v prvních letech odmítali jezdit v bezkapotovém trambusovém provedení vozidla RO. Byli zvyklí na kapotové vozy, které podle jejich slov lépe chránily řidiče při případném nárazu, což RO opravdu nezažíšovalo. Trvalo poměrně dlouho, než se díky trpělivému vysvětlování podařilo řidiče a zástupce odborů přesvědčit o nové moderní koncepci, která je dnes naprosto běžná a nikdo se nad ní nepozastavuje.



- ◀ Řada starších autobusů typu RO dostala po generální opravě novou karoserii následující výrokové řady RTO. Takové autobusy byly označovány jako RTO-P
- ◀ Idylka s českými autobusy Škoda 706 RO a RTO (v pozadí) kdesi na severokorejském venkově v oblasti Pchjongjangu
- ▶ Řady nově vyrobených autobusů Škoda 706 RO v závodě Karosa Vysoké Mýto, určených na export do Turecka





▲ Řidičovo stanoviště u exportního autobusu RO, který směřoval do Severní Koreje



▲ Autobusy RO se exportovaly i do Egypta, kde byly v provozu u káhiňské městské dopravní společnosti Lignes du Caire



▲ České robustní autobusy Škoda 706 RO se ve velkém uplatnily i v čínských městech. Na snímku z roku 1957 se míjejí dva autobusy na pekingské ulici

Stěhování na Liberecko a Boleslavsko

V roce 1951, tedy již v době budování „beztřídní“ komunistické společnosti, se továrna Avia, v té době již s názvem „Avia n. p., závody Jiřího Dimitrova“, vrátila zpět k původní letecké produkci a výroba autobusové techniky hledala nové působiště. Vláda rozhodla o přestěhování výroby do odštěpných závodů AZNP v Rýnovicích u Jablonce nad Nisou na Liberecko (dnes jsou Rýnovice součástí města Jablonce) a současně v Mnichově Hradišti nedaleko Mladé Boleslavi. Stěhování a kompletní převedení výroby bylo ukončeno na podzim roku 1951, první vyrobené linkové autobusy vyjely z bran nového působiště v lednu 1952. Přesně o rok později byly oba závody úředně sloučeny do národního podniku LIAZ, což byla zkratka pro Liberecké automobilové závody. Určité množství vozidel Škoda 706 RO s jednodveřovými karoseriemi bylo patrně v letech 1948 až 1953 vyrobeno také v odštěpném závodě vysokomýtské Karosy v Rousínově na jižní Moravě.

Po ukončení výroby autobusové řady RO v roce 1958 zůstalo mnoho těchto robustních vozidel v provozu ještě dlouhá léta, některá dokonce až do sedmdesátých let minulého století. Generální opravy této řady (a později i následujícího typu RTO) se prováděly v Holýšově na Plzeňsku. V původních prostorách sklárny (pozdějších kovodělných závodech) se tedy od roku 1951 objevily autobusy. Závod se stal součástí plzeňského podniku ČSAO (Československé automobilové opravy), později přejmenovaného na Státní výrobní autodílů (SVA), závod Holýšov.

V Holýšově se vyráběly nejen náhradní díly, prováděly se zde již zmíněné generální opravy autobusů. Po zahájení výroby nové řady Škoda 706 RTO se některá starší vozidla typu RO po provedené generální opravě začala

od roku 1963 v Holýšově osazovat novými karoseriemi z „erťáků“. Autobusy dostaly vlastní označení Škoda 706 RTO-P, kde písmeno P znamenalo přestavbu. Tato holýšovská „eróčka“ byla osazena původními generálkovanými agregáty, leckterá vozidla však byla vybavena novými silnějšími motory typu Škoda 706 RPV s maximálním výkonem 117,6 kW při 1900 otáčkách za minutu, které se lišily především provedením pístů a hlav válců. Takto přestavěné autobusy (je třeba podotknout, že pouze v linkovém provedení) byly pro odborníky na první pohled odlišné od „běžných“ autobusů RTO větším průměrem kol a úzkým lemem blatníků. Podle archivních údajů měli v Holýšově tímto způsobem upravit do roku 1967 přes tři tisícovky autobusů.

Zvláštní provedení v podobě prototypu označeného jako RO 706-H postavili v Bratislavě v podniku MARP (později Bratislavské automobilové závody BAZ). Autobus měl nejen kratší rozvor, ale byl navíc asi o metr kratší. Měl být kvůli lepším jízdním vlastnostem určen pro horské linky, k sériové výrobě ale nedošlo. V slovenském hlavním městě vznikl ještě prototyp konferenčního autobusu Škoda 706 RO s označením „Bratislava“ s odlišnou karoserií od běžných linkových či městských provedení. Opět zůstalo jen u jednoho vozidla, byť tehdy nadstandardně vybaveného.

Karoserie a podvozek autobusů RO

Autobusy Škoda 706 RO byly vyráběny postupně v několika provedeních. Výroba začala v druhé polovině čtyřicátých let jednodveřovým linkovým provedením, následovala dálková verze a nakonec se od roku 1949 začala

dodávat i dvoudveřová varianta určená pro městskou hromadnou dopravu. Ocelový lisovaný autobusový rám vycházel v základní konstrukci z nákladních vozidel Škoda 706 R, měl však dvě základní odlišnosti. První bylo oproti kapotovému nákladnímu vozu použití trambusové karoserie, druhou pak zásadní snížení rámu, čehož bylo dosaženo jeho takzvaným „prolomením“ nad zadní nápravou. Toto řešení pomohlo – ve srovnání s nákladním vozem – snížit rám o 228 milimetrů. Autobusový rám se lišil od nákladního provedení nejen tvarem, ale i rozměry. Kompletní hnací ústrojí se ale shodovalo s vozidly Škoda 706 R. Lišil se pouze celkový převod zadní hnací nápravy.

Karoserie „eróček“ byla uzavřená, takzvaného trambusového provedení, s motorem ukrytým v přední části vozidla na řidičově stanovišti. Všechna provedení karoserií se od sebe lišila jen minimálně, z větší části byla totožná. Kostra karoserie (svažována elektricky) byla sestavena z lehkých ocelových profilů. Ještě před samotným oplechováním se vše natřelo antikoročním nátěrem. Aby se vnější hluk přenášel do interiéru v co nejmenší míře, byl na vnitřní plechy nanášen tlumící tmel. Tyto plechy byly upevňovány na kostru karoserie ocelovými šrouby. Na střeše autobusů prvních výrobních sérií byla v přední části zastavěna posuvná větrací část. Ocelový rám vozidla byl lisovaný, vyztužený šesti příčkami, které byly k podélníkům přinýtovány. Na poslední příčce rámu byl namontován samočinný závěs pro připojení vlečného vozu. Podlaha karoserie vozidel RO 706, která se nacházela ve výšce 872 milimetrů, byla vyrobena ze dřeva. Její výška činila dvacet dva milimetrů. Podlaha se skládala z jednotlivých dílů, které byly položeny napříč karoserie a přišroubovány ke kovovému roštu.

Karoserie „eróčka“ se během let výroby prakticky neměnila, určitých změn doznala jen maska chladiče a mechanické ukazatele směru.

Okna byla v předním čele dvoudílná, rozdělená sloupkem, zadní okno bylo ve většině vyráběných variant typického oblého provedení. Výjimku tvořilo městské provedení pro největší turecké město Istanbul, které mělo požadavek na rovné zadní čelo. Díky tomu se do zadní části autobusu mohlo vměstnat více stojících cestujících. Tyto poněkud neobvykle působící autobusy byly v několika kusech provozovány i v bývalém Československu. V obou bocích autobusů bylo podle provedení celkem patnáct (u linkového provedení), resp. čtrnáct oken (u městské verze), z čehož vždy sedm oken bylo stahovacích pomocí odnímatelné kličky, což bylo poněkud nepraktické řešení. Pokud si někdo potřeboval otevřít okno, musel požádat obsluhu vozidla (zpravidla řidiče nebo průvodčího), která nebyla vždy ochotná se tohoto úkonu ujmout, protože ji to zdržovalo od její vlastní práce.

Nad stahovacími okny byly namontovány jakési stříšky, kterým se říkalo přepadová skla: umožnila větrat s otevřeným oknem třeba za mírného deště. Větrání vozidla byl obecně problém, neboť mimo komplikovaně stahovací okna byla k dispozici jen posuvná střecha v prostoru předních dveří a dvě odsávací klapky v zadní části vozu, které mohl ovládat, podobně jako okna, pouze jízdní personál. Řidič měl k dispozici nejen stahovací okno, ale ještě dvě větrací klapky v čelní stěně (a to jen u prvních sérií) a jednu ve střeše nad svým stanovištěm. Bylo to patrně účinnější a možná dobré v létě, ale v zimě těmito prostory zpravidla hodně táhl chlad a řidiči je museli utěšňovat vším, co měli po ruce. A když už jsme narazili na zimní