

České a slovenské autobusy



Poznámka: Letopočty za názvem značky se vztahují k období výroby autobusů a trolejbusů, ne k době existence automobilky.

Avia

Letecké závody Avia, n. p., Praha-Letňany (1947–1951)

Název Avia původně patřil firmě na opravu a výrobu kluzáků a sportovních letadel, kterou v roce 1919 ve Vysočanech založili Ing. Pavel Beneš a Václav Malý. Od roku 1926 podnik patřil pod Škodovy závody a v roce 1931 se přestěhoval na severní okraj Prahy do Letňan. Po válce byl n. p. Avia přičleněn k AZNP (Automobilové závody národní podnik) Mladá Boleslav a od roku 1946 se tam vyráběly nákladní Škody 706 R, zkonstruované během války.

Výroba autobusů **Škoda 706 RO** byla v Letňanech zahájena v únoru 1947 a pokračovala tam až do října 1951, kdy v Avii obnovili leteckou produkci. Potom byla přesunuta do budoucího n. p. LIAZ Rýnovice a do n. p. Karosa Vysoké Mýto. V Avii bylo vyrobeno celkem 7 877 vozidel řady Š 706 R/RO. Popis autobusů Škoda 706 RO je v kapitole o podniku Karosa.

V Avii v roce 1947 vyrobili a na autosalonu v Praze představili také **luxusní autokar RO** pro 32 osob sedících na samostatných sedadlech s vysokými opěradly, s koženým čalouněním, s posuvnou částí střechy, s vypouklými skly oken na přechodu do střechy, se záclonkami na všech oknech, malým bufetem apod. I přes plánovanou roční produkci okolo 10–20 vozidel zůstalo pouze při jediném prototypu.

V letech 1948–1951 v Avii vyrobili i několik prototypů autobusů se samonosnou karoserií vlastní konstrukce.

Prvním byla **Škoda 706 ROS** (S = samonosný) s motorem Š 706 RO (vznětový řadový šestiválec, objem 11 782 cm³, výkon 106 kW/145 k) umístěným podélně vzadu, spolu s chladičem (vzduch se přiváděl otvorem ve střeše). V jednodveřové karoserii bylo místo pro 45 sedících a 35 stojících osob. Vozidlo

s rozvorem 5 600 mm a nápravami ze Š 706 RO mělo rozměry 11 000 × 2 500 × 2 870 mm, hmotnost 8 600 kg a maximální rychlost 68 km/h. Na přední stěně byly výrazné emblémy Avia a Škoda, které spolu s reflektory a jedním mlhovým světlem ve středu tvořily design čela autobusu, bez obvyklé mřížky chladiče.

Z tohoto modelu byl v prosinci 1949 odvozen autobus **Škoda 706 RLS** (L = ležatý) s ležatým, vzadu pod podlahou umístěným motorem Š 706 RO a čtyřstupňovou převodovkou s předvolbou Praga-Wilson. Ocelová karoserie byla podobná předešlému modelu Š 706 ROS s typickými bočními panely z vlnitého hliníkového plechu, měla však pozměněné čelo, dvoje dveře a kapacitu 49 sedících a 40 až 50 stojících osob. Š 706 RLS byl na počest právě probíhajícího 2. Všeodborového sjezdu ROH (Revoluční odborové hnutí) přejmenovaný na **Š 706 ROH**. Při rozvoru zvětšeném na 5 800 mm měl autobus rozměry 11 000 × 2 500 × 3 050 mm, dosahoval rychlost 77 km/h a používal se přes deset roků na lince ČSAD Praha–Mladá Boleslav.

Dalším vývojovým stupněm byl městský autobus **Škoda 706 ROL** z roku 1950 se samonosnou karoserií se dvěma širokými dveřmi (před přední a za zadní nápravou) a s ležatým motorem Š 706 RO uloženým spolu s chladičem vpravo mezi nápravami a s převodovkou Praga-Wilson. Autobus pro 25 sedících a 65 stojících osob měl rozvor 5 910 mm, rozměry 11 200 × 2 500 × 2 870 mm a hmotnost 8 100 kg.

Posledním prototypem z Avie byl další městský autobus **Škoda 706 RLS-h** (h = hydraulická automatická převodovka) z roku 1951. Konstrukčně vycházel z modelu Š 706 RLS, lišil se hlavně automatickou převodovkou (švédského konstruktéra Gunnara Ljungströma), kapacitou 33 + 37 osob a výškou 2 900 mm. Oba městské autobusy přibližně dva roky používal Dopravní podnik hl. m. Prahy.

Na podvozcích nákladních vozidel Avia se od 70. let montovaly autobusové nadstavby a skříňové přepravníky osob s kapacitou do 22 cestujících. Jsou popsány v kapitolách **Mikrobusy, minibusy a midibusy** a **Karosárny a výrobci autobusových nadstaveb**.



Výroba autobusů Škoda 706 RO v letňanské Avii



Luxusní dálkový autobus Škoda 706 z Avie určený na 28. pražský autosalon



Druhý prototyp autobusu RLS-ROH



Městský autobus Škoda 706 ROL

Ekobus

Ekobus, a. s., Česká Lípa (od roku 2001 do 2012)

Akciová společnost NORDlogistic, od března 2004 přejmenovaná na Ekobus, a. s., dceřiná společnost ČSAD Bus Ústí nad Labem, už v letech 1997–1998 zahájila výrobu autobusů Lahti 402 CZ/B/L s pohonem na CNG. Jednalo se o první originální autobus vyrobené s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG) v České republice (ne přestavby).

Výrobu ekologických a úsporných Ekobusů s pohonem na CNG zahájila a. s. NORDlogistic v roce 2001 na základě vlastního dlouhodobého vývoje. Moderní Ekobusy využíval nejdříve ČSAD BUS Ústí nad Labem, ČSAD Havířov a společnost First Transport Lines Prostějov, od roku 2004 ČSAD Semily, ČSAD Liberec, SAD Nitra a později i ostatní (OSNADO Arriva, ČSAD Autobusy Plzeň). V současnosti jezdí téměř 120 Ekobusů ve všech provedeních.

V roce 2005 Ekobus získal jako vůbec první zahraniční výrobek ocenění Grand Prix Slovak Gold a v roce 2006 byl na mezinárodním veletrhu v bulharském Plovdivu v konkurenci 4 000 vystavovatelů oceněn zlatou medailí.

Všechny autobusy mají celkové řešení na bázi celokompozitových tlakových zásobníků Ullit se životností 20 let umístěných na střeše (v závislosti na počtu lahví je dojezd 450 až 700 km), plynového plně elektronicky řízeného motoru od společnosti Cummins-Westport (úpravy Ekobus) a plynové soustavy Ekobus.

Používají se podvozky firmy SOR a motory Cummins 5,9 230 CNG Plus o objemu 5,9l a výkonu 172 kW/230 k nebo Cummins 8,3 280 CNG Plus o objemu 8,3l a výkonu 206 kW/280 k.

Městské autobusy Ekobus

Ekobus City pro 29 + 60 osob pohání motor Cummins 5,9 230 CNG Plus, má rozvor 5 600 mm,



Ekobus CN12

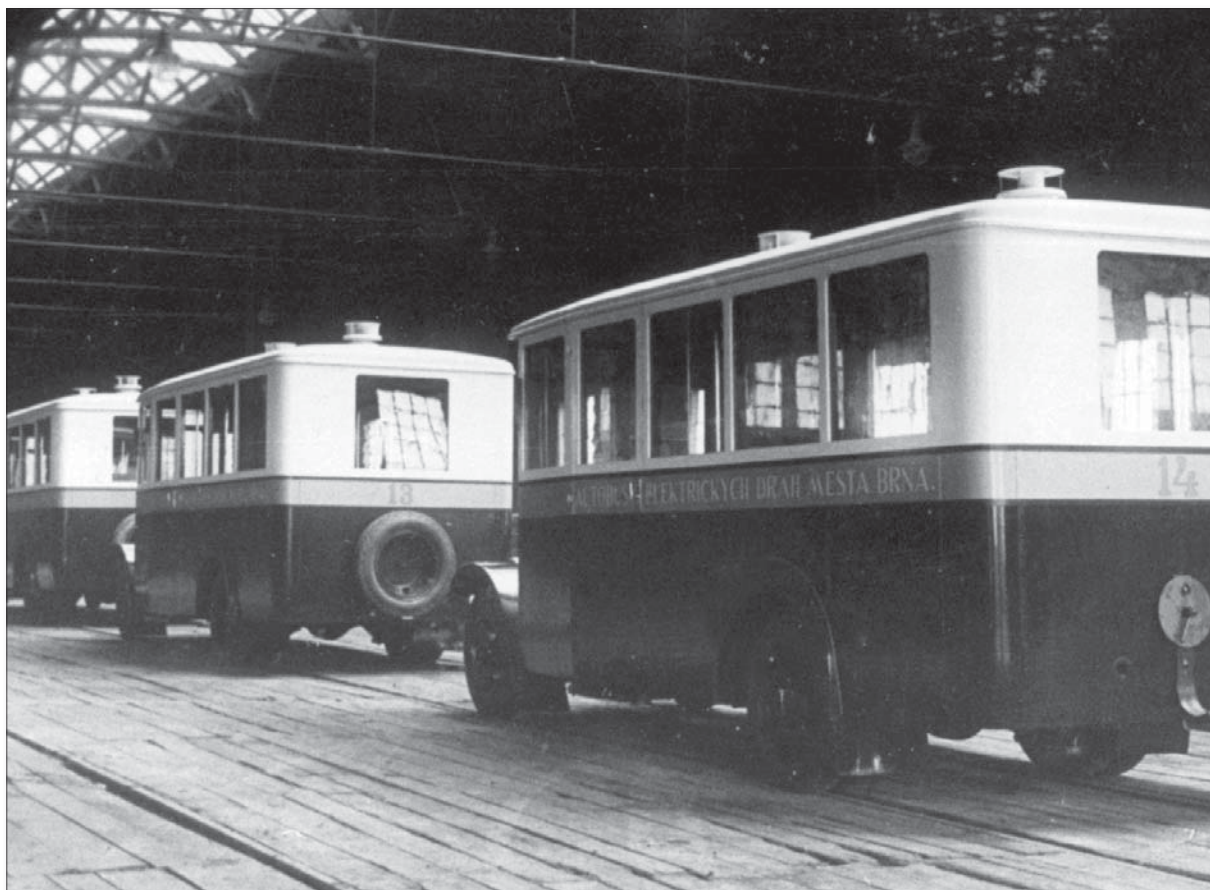
rozměry 10 730 × 2 480 × 3 000 mm, výška podlahy 800 mm, šířka dveří vpředu/vzadu 740/720 mm, pohotovostní hmotnost 8 200 kg, maximální rychlost 80 km/h, spotřeba CNG 28 m³/100 km.

Nízkopodlažní autobus **Ekobus City Plus F** pro 34 + 63 osob s motorem Cummins 8,3 280 CNG Plus má rozvor 6180 mm, rozměry 11 770 × 2 525 × 3 200 mm, výška podlahy 360 mm, šířka dveří vpředu/vzadu 810/1 285 mm, pohotovostní hmotnost 9 350 kg, maximální rychlost 80 km/h, spotřeba CNG od 28 m³/100 km.

Linkové autobusy Ekobus

Ekobus City Midi pro 25 + 50 osob má motor Cummins 5,9 230 CNG Plus, rozvor 4 450 mm, rozměry 9 520 × 2 480 × 3 300 mm, výška podlahy 800 mm, šířka dveří vpředu/vzadu 740/720 mm, pohotovostní hmotnost 8 000 kg, maximální rychlost 100 km/h, spotřeba CNG 25 m³/100 km.

Ekobus Intercity pro 46 + 28 osob pohání motor Cummins 5,9 230 CNG Plus, má rozvor 5 600 mm, rozměry 10 730 × 2 480 × 3 300 mm, výška podlahy 800 mm, šířka dveří vpředu/vzadu 740/720 mm, pohotovostní hmotnost 8 500 kg, maximální rychlost 100 km/h, spotřeba CNG 25 m³/100 km.



Expedice autobusů Fram E 18 pro město Brno v roce 1930

Nízkopodlažní **Ekobus Intercity Plus F** pre 40 + 57 osob má motor Cummins 8,3 280 CNG Plus, rozvor 6180 mm, rozměry 11 770 × 2 525 × 3 200 mm, výška podlahy 360 mm, šířka dveří vpředu/vzadu 800/1 300 mm, pohotovostní hmotnost 9 600 kg, maximální rychlost 80 km/h, spotřeba CNG 21 m³/100 km.

Ekobus Intercity Plus FL pro 51+36 osob na podvozku SOR používá motor Cummins 8,3 280 CNG Plus, má rozvor 6 180 mm, rozměry 11 770 × 2 525 × 3 400 mm, výška podlahy 800 mm, šířka dveří vpředu/vzadu 825/740 mm, pohotovostní hmotnost 9 400 kg, maximální rychlost 100 km/h, spotřeba CNG 21 m³/100 km.

EvoBus

Společnost EvoBus GmbH se sídlem v německém Stuttgartu je 100% dceřinou společností Daimler AG, která vyvíjí a vyrábí autobusy resp. jejich podvozky. Založena byla v roce 1995 spojením autobusové divize koncernu Daimler-Benz a Kässbohrer Fahrzeugwerke. Provozuje 7 výrobních závodů: Mannheim, Neu-Ulm a Dortmund v Německu, Ligny

ve Francouzsku, Sámano ve Španělsku, Hoşdere v Turecku a v českém Holýšově.

V dubnu 1998 byl v Holýšově založen podnik Evo-Bus Bohemia, o rok nato se uskutečnilo převzetí výroby segmentů od firmy SVA (bývalé Státní výroby autodílů). Po roce 2001 se budovaly nové výrobní haly a od května 2013 začala výroba pro Mercedes-Benz Unimog. Od 28. srpna 2014 podnik nese název EvoBus Česká republika. V Holýšově se svařují hrubé skříně městských a zájezdových autobusů (kolem 3400 kusů ročně), které se pak expedují na konečnou montáž do závodů Mercedes-Benz v Mannheimu a Setra v Neu-Ulmu.

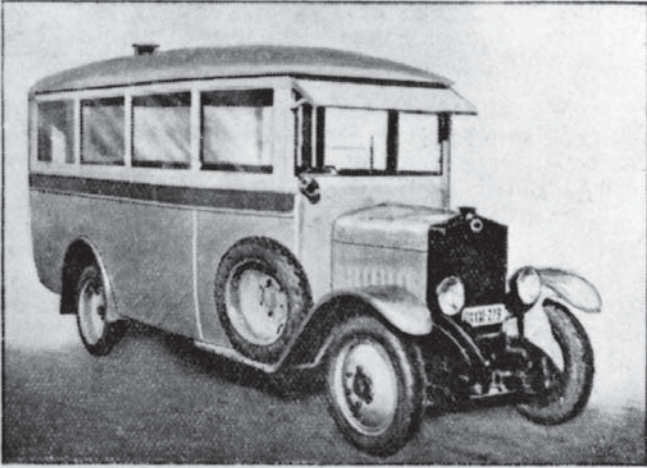
Fram

Továrna na vozy Fram, akc. spol., Kolín (1927–1939)

Továrna byla založena v roce 1900, vyráběla nejprve selské vozy a různé výrobky ze dřeva a kovu, o dva roky později přibýly nákladní železniční vagony. V roce 1905 byla kapitálově slabá firma pronajata konsorciu vagonek, které ji však až do roku 1918 uzavřelo. Tehdy se její výrobní program rozšířil o hospodářské a vojenské vozy a opravu a později i výrobu železničních cisternových a osobních vagonů, motorových a vlečných tramvajových vozidel. Z Kolína byly v roce 1937 dodány také tři osobní kabiny pro lanovku z Tatranské Lomnice na Lomnický štít.

A U T O B U S „ F R A M “

160 autobusů tohoto typu v úspěšném provozu v Brně, ve Splitu, Varšavě, Zábřehu, Běláku, Mödlingu, Wörthersee, Solnohradě, Štýr. Hradci, Brně, Jablonci n. Nis., Kolíně n. L.



Šestiválec 12 42 HP, pro 16 osob sedících, se šnekovým náhonem zadních kol vyrábí jako specialitu a v krátkých lhůtách d o d á v á

„FRAM“ továrna na vozy akciové společnosti v Kolíně.

Dobová reklama kolínské automobilky Fram z roku 1928



Příměstský autobus Granus H10-11



„Mały autobus turystyczny“ Jelcz Olawka z roku 1965



Funkční vzorek městského autobusu Karosa B 831 z roku 1985

Koncem dvacátých let, v souvislosti s rozvojem autobusové dopravy, započala výroba autobusů a autobusových karoserií (např. na podvozku Praga NO 1928). V říjnu 1927 na základě smlouvy s rakouskou automobilkou **Perl** (Wien-Liesing; v roce 1935 firmu pohltila automobilka Gräf & Stift) odebrali první dva vzorkové autobusy, určené pro místní dopravu. Smontované podvozky Perl v Kolíně opatřili karoserií a dodávali pod vlastní značkou **Fram**.

Z asi 160 vyrobených autobusů **Fram E 18** v roce 1930 sedm zakoupila Společnost brněnských elektrických pouličních drah, další jezdily v Kolíně a Jablonci nad Nisou a v některých větších městech Rakouska, Polska a Jugoslávie.

Vedení podniku uvažovalo také o dodávce karoserií pro státní a městskou autobusovou dopravu. Na základě výběrových řízení v letech 1929–1939 vyrobili 71 karoserií na podvozcích různých značek, převážně pro státní linky a zčásti i pro Prahu a Brno. Všechny karoserie měly dřevěnou kostru pobitou plechem a střechu z dřevěné palubovky pokrytou impregnovanou tkaninou. Do jednoduchého interiéru s podélnými lavicemi pro 16 sedících a 16 stojících cestujících se vcházelo jednokřídlovými dveřmi na levé straně vozidla (tehdy se u nás ještě jezdilo vlevo).

Z uvedených sedmi autobusů Fram E 18 pro Brno byly v roce 1933 dva autobusy přestavěny na zájezdové autokary pro 25, resp. 29 sedících osob, s modernější karoserií a otvírací střechou.

Továrna na vozy Fram měla také koncesi na městskou dopravu v Kolíně a tři autobusové linky z Kolína do Bělušic, do Ohař a do Konárovic. Provozovala je ve vlastní režii od roku 1929 až do roku 1936, kdy je pro nerentabilitu zrušila. Podnik se neúspěšně snažil založit i celostátní akciovou společnost pro autobusovou dopravu „Viabus“.

V roce 1941 byla kolínská Vozovka začleněná do n.p. Tatra Kopřivnice a od roku 1949 se v podniku s názvem Vagonka Tatra Kolín, n.p., až do roku 1961 vyráběla kolejová vozidla.

Technické údaje městského autobusu Fram E 18: Čtyřdobý šestiválcový zážehový kapalinou chlazený motor Chrysler, \varnothing 85 × 101 mm, objem 3 439 cm³, výkon 29 kW/40 k, převodovka