

Autobusy Škoda 706 RO pro Egypt

09.05 2016 10:42, Redakce, Nezařazené

Autobusy Škoda 706 RO byly prvními sériově vyráběnými poválečnými autobusy československé produkce. Jejich vývoj přitom začal ještě za druhé světové války. Vývoj nákladního automobilu Škoda 706 R a odvozeného autobusu Škoda 706 RO zajišťoval závod Škoda v Mladé Boleslavi, sériové vozy odtud ovšem nikdy nesjely a nakonec zde byla pouze přechodnou dobu zajišťována výroba podvozků pro oba typy silničních vozidel (tedy nákladní vozy i autobusy).

Produkce autobusů byla zahájena v roce 1946 v závodě AVIA Letňany, kam byla přesunuta poté, co se ukázalo, že poválečná potřeba výroby nových letadel bude zřejmě nízká a na udržení místního závodu by nestačila. Prototyp byl dokončen na konci roku 1946 a sériová výroba byla zahájena o rok později. V závodě AVIA Letňany probíhala výroba jen linkové verze, ostatní byly vyráběny od roku 1947 v Karose Vysoké Mýto. Hodí se však uvést, že především v prvních letech produkce bylo karosářů, jež stavěli karoserie „er óček“, mnohem více (například karosárna Rudolf Hartman v Jaroměři, Karosárna František Dezort v Plzni nebo Karosárna Bří Lepilové a spol. v Rousínově). S ohledem na mezinárodní situaci se pak v roce 1951 vrátila AVIA k letecké produkci a výroba autobusů byla přesunuta do Rýnovic (dnes součást Jablonce nad Nisou) a Mnichova Hradiště. Největšího objemu ale postupně nabyla produkce v Karose Vysoké Mýto.

Výroba autobusů Škoda 706 RO probíhala v letech 1947–58 a nové autobusy se staly typickým obrázkem československých silnic v prvních letech budování socialismu a prvním opravdu masově vyráběným československým autobusem ve třech základních provedeních (městském, linkovém i zájezdovém). Celkem mělo být údajně vyrobeno okolo 9000 vozů, nicméně přesné údaje se s ohledem na velký počet výrobců v prvních letech produkce a na záměrné falšování údajů (s ohledem na potřebu plnění plánů) nedají dopátrat.

Kromě Československa se autobusy Škoda 706 RO dodávaly také do dalších zemí, mnohdy velmi exotických. Doloženy jsou dodávky do východního Německa, Vietnamu, na Kubu, do Mongolska, Turecka, Číny či Severní Korey (kde byl provoz autobusů tohoto typu fotograficky zdokumentován ještě v roce 2008!). Autobusy se pak dostaly také do Afriky, konkrétně do Egypta, Mali, Guineje, Ghany nebo Tuniska.

My se zaměříme na autobusy Škoda 706 RO pro Egypt, které jsou fotograficky zdokumentované a které jsou zajímavé svým jednodveřovým provedením s dvoukřídlými dveřmi situovanými zhruba uprostřed karoserie. Podobné autobusy byly kromě Egypta dodávány prokazatelně také k dopravcům

do Německé demokratické republiky. Autobusy se však vzájemně lišily obsaditelností (u vozů pro Egypt šlo max. o 24 stojících cestujících, zatímco v případě vozů pro NDR o 37 stojících cestujících), což bylo dáno skutečností, že v případě autobusů pro Egypt byla jako plocha pro stojící cestující určena jen ta naproti dveřím (kde chyběla sedadla), zatímco u autobusů pro NDR se počítal i prostor mezi sedadly.

Jak bylo pro Egypt obvyklé, autobusy byly rozděleny na dvě vozové třídy, které se však nelišily z hlediska komfortu, pomineme-li fakt, že v přední části autobusu je zpravidla svezení pohodlnější. Základní rozdíl byl v ceně jízdného, což je známé z pozdější doby také u dodávek tramvají Tatra K5 pro Káhiru. Zatímco v přední části bylo situováno 9 sedadel I. třídy (za vyšší jízdné) v zadní části bylo 21 míst k sezení II. třídy. Všechna boční okna autobusů Škoda 706 RO v provedení pro Egypt byla řešena jako otevíratelná. O době nasazení vozidel do provozu v Egyptě nejsou údaje bohužel známy.

Url: Autobusy Škoda 706 RO pro Egypt