

Malý „erťáček“ – Jelcz MAT Oławka

26.04 2025 20:28, Libor Hinčica, Autobusy

V dnešním článku se krátce ohlédneme za jediným prototypem autobusu Jelcz MAT Oławka, který byl v roce 1964 vyroben v Polsku za využití nemalého množství komponentů z typové řady autobusů Jelcz 043, které byly v té době už pátým rokem vyráběny v zemi našeho severního souseda na základě licence z Československa.

Od Odry k okurce

Závody v Jelci vyrostly na místě bývalé německé zbrojovky Bertha Werke. Původně byly převzaty a adaptovány již stojící haly, v nichž byla od roku 1954 zahájena výroba karoserií pro nákladní automobily a také první – byť značně improvizované – autobusy s malou přepravní kapacitou, které pomáhaly řešit akutní nedostatek vozidel pro hromadnou přepravu osob v Polsku. Právě potřeba nových a kapacitnějších vozidel vedla k rozhodnutí, že by měl Jelcz přijít na trh se standardním autobusem (s obsaditelností min. 50 osob). Takový autobus – s označením Odra A-81 – skutečně v roce 1957 vznikl, přičemž jako základ pro něj posloužil podvozek nákladního automobilu Źubr vyráběný Jelczem (samotná karoserie „Odry“ ale podle posledních bádání polských historiků pravděpodobně není produktem Jelcze). Ukázalo se však, že k zavedení případné sériové výroby povede ještě dlouhá cesta, a tak byla zvolena rychlejší varianta pro zahájení sériové produkce autobusů – převzetí licence na již vyráběný model. Tím se stala legenda československých silnic – autobus Škoda 706 RTO.

Mezivládní dohoda, která zahrnovala původně jen otázku zajištění výroby linkových autobusů (zatímco se polská strana zavazovala k odběrům městských vozů přímo z Československa), byla podepsána dne 6. 12. 1958 a již v roce 1959 opustilo závod v Jelczi prvních 20 vyrobených autobusů, jež byly postaveny prakticky kompletně z dílů dovezených z Československa. Při přípravě montážního závodu byli v Jelczi přítomni pracovníci Karosy Vysoké Mýto. Někteří z nich později vzpomínali, že

během stavebních prací v jelczanském závodě naráželi při budování základů pro umístění strojů i na smutná mementa války, když při bourání betonových podlah nacházeli lidské ostatky nuceně nasazených dělníků z řad vězňů koncentračního tábora.



Pohled zleva na malý autobus MAT Oławka, jenž vznikl v jediném kuse. (foto: Jelcz)

Ještě v roce 1960 byla výroba autobusů Jelcz 043 řešena dovozem většiny komponentů z Československa, přičemž výrobní závod mělo v tomto roce opustit 200 vozů. Postupně si však polská strana osvojovala znalost výroby dílů, případně byla schopná nabídnout lokální substituty, takže v dalších letech se již stala výroba karoserií autobusů prakticky ryze polská (podvozky a agregáty ale nadále pocházely z ČSSR). Vozidla si v Polsku pro své tvarové řešení vysloužila přezdívku „ogórek“ (česky tedy okurka). Produkce navíc začala zahrnovat další odvozené modely, včetně článkových vozů vlastní konstrukce. V roce 1964 poté spatřuje světlo světa i první přívěs s typovým označením Jelcz PO-1.

Přívěs a malý autobus

V Československu byly autobusy RTO provozovány běžně v soupravách s přívěsy typu B 40, jež byly vyráběny od roku 1953. S příchodem „erťáku“ (1956) se zvažovala výroba nového přívěsu, který by tvarově z nového modelu autobusu vycházel. Do výroby se měl nový přívěs – se zvětšenou kapacitou umožňující přepravu až 50 osob (odtud plánované označení B 50) – dostat po roce 1962, kdy byla produkce starších přívěsů B 40 (v té době již realizovaná Středočeskými strojírnami ve Vodochodech) ukončena. Nedostatečné kapacitní možnosti ale měly vést k rozhodnutí přenést výrobu přívěsů do Polska. V tomto okamžiku se pak údaje o původu přívěsu vyrobeného v Polsku liší. Některé zdroje uvádějí, že do Polska byla předána dokumentace původního typu B 40, který si v Polsku sami upravili. Jiné údaje hovoří o tom, že měla do Polska putovat rovnou připravená

dokumentace k typu B 50 a v Polsku se pouze začalo s výrobou dle zaslaných „not“ bez potřeby větší invence. Polské zdroje však hovoří o tom, že výroba přívěsu v Jelczanských závodech byla ryze polskou akcí, přičemž vedením projektu měl být pověřen Ing. Henryk Kolendo, pod jehož taktovkou spatřil světlo světa v roce 1964 první prototyp přívěsu Jelcz PO-1, který ale neprošel úspěšně procesem zkoušek u polského Ústavu motorové dopravy. Následně se mělo uvažovat o koupi licence na výrobu přívěsů z Československa, k čemuž však nedošlo a namísto toho měl být koncept prototypu upraven tak, že jej bylo možné schválit. Prototyp tohoto přívěsu byl následně zkoušen i v Československu, kde měl všemi zkouškami úspěšně projít, načež se už od roku 1965 začalo se sériovou výrobou.

Přiblížení historie výroby přívěsů Jelcz PO-1 v rámci tohoto textu nebylo zmíněno samoúčelně. Zkušenosti získávané při návrhu a výrobě přívěsu Jelcz PO-1 totiž měly být využity při stavbě autobusu s netradičním pojmenováním MAT Oławka, který představuje – dnešní terminologií – midibus, jenž se měl stát doplněním produktové řady autobusů o typ s malou přepravní kapacitou s provozním určením pro linky s malým obratem cestujících.

Ačkoli se všeobecně uvádí, že nový typ autobusu měl být odvozen od přívěsu Jelcz PO-1, je z výše uvedeného popisu zřejmé, že se oba projekty vzájemně sice ovlivňovaly, nicméně přenositelnost know-how z konstrukce přívěsu na malý autobus mohla být jen dílčí, neboť oba projekty se časově prolínaly a v roce 1964 byl teprve dokončen vůbec první přívěs, jenž navíc nejprve neprošel stanovenými zkouškami.



Boční pohled na vůz MAT Oławka na propagační fotografii výrobce. O malý autobus měl být v Polsku velký zájem, do sériové výroby ovšem nezamířil. (foto: Jelcz)

MAT Oławka

Na rozdíl od produkce standardních a článkových autobusů nebylo pro malý model autobusu přiděleno číselné označení a prototyp získal pojmenování MAT Oławka. Písmena MAT byla zkratkou vzniklou ze slov malý turistický autobus – v originále **m**aly **a**utobus **t**urystyczny. Oławka je poté název řeky, která nedaleko Jelcze protéká, přičemž, jak jsme si již ukázali v úvodu, nebylo pojmenovávání prototypů podle polských řek v Polsku ničím netypickým.

Jako základ využíval autobus komponentů z nákladního automobilu Star-25 (vyráběný v letech 1960–71 ve Starachowicích; prototyp pocházel již z roku 1956), s nímž měly v Jelczi bohaté zkušenosti (na jeho podvozku vyráběl závod Jelcz již od roku 1960 nástavby pro hasičské vozy). Upravený základ tohoto podvozku spolu se zachováním pohonné jednotky (benzinový šestiválcový motor S-472 o výkonu 69,8 kW při 3000 ot/min.) posloužil pro stavbu karoserie, která vycházela z autobusové produkce „okurek“. Odlišné řešení podvozku i jeho upevnění s karoserií a jiné rozměrové parametry přívěsu Jelcz PO-1 a vyvíjeného autobusu MAT Oławka dále prohlubují pochybnosti o tom, nakolik mohl MAT Oławka skutečně vycházet z konstrukce zmíněného přívěsu. Ten měl například délku 6 970 mm, rozvor náprav 3 720 mm, výšku 2 900 mm a šířku 2 460 mm. Oproti tomu prototyp autobusu MAT Oławka byl delší (7 100 mm), užší (2 400 mm) a měl i mírně kratší rozvor (3 700 mm) a menší výšku (2 865 mm; doplňme, že vnitřní výška pro pasažéry činila 1 900 mm). Obsaditelnost autobusu činila 24 sedících osob (+ řidič), maximální rychlost měla dosahovat až 105 km/h (jindy se uvádí až 108 km/h) a spotřeba podle tehdejších norem a měření měla dosahovat průměrně 23 litrů na 100 km.



Autobus MAT Oławka využíval jako základ podvozek nákladního automobilu Star-25. jeho podobu ve formě valníku přibližuje tato fotografie (zdroj: Wikipedia.org; foto: Felix O)

Původní návrh předpokládal, že autobus bude mít po svém dokončení hmotnost 5 250 kg (prázdný), což ale překračovalo tehdejší normy. Proto se pracovalo na snížení váhy vozu, čehož se podařilo

docílit a autobus prošel zeštíhlením o 770 kg (na 4 480 kg). Konkrétně mělo dojít k náhradě plechů s tloušťkou 7 mm za plechy o tloušťce 5 mm, k náhradě „C“ profilů příčníků za profily s uzavřeným profilem a k dalším úpravám rámu i opláštění karoserie, včetně úprav sedadel atp. Tím se však vytratila unifikace výrobních materiálů s dalšími vyráběnými typy vozidel.

Autobus byl představen poprvé ještě v průběhu roku 1964, přičemž vybaven měl být i tažným zařízením pro možnost tažení přívěsu. Vůz byl vyhotoven ve verzi vycházející z autobusu Jelcz 014 Lux, což byla zájezdová verze „okurky“, jež přejímala z československého předobrazu Škoda 706 RTO LUX i typické provedení prosklených oblin střechy. Stejně jako v případě přívěsu Jelcz PO-1 platilo i pro luxusní Jelcz 014 Lux, že byl novinkou roku 1964, takže vývoj Jelcze 014 Lux a MAT Oławky probíhal současně. MAT Oławka měl rovněž prosklené střešní obliny, disponoval pohodlnými sedadly v podobě křesílek se zvýšeným opěradlem, nechybělo rádio se zesilovačem a mikrofonem (v interiéru byly rozmístěny tři reproduktory). Zavazadla bylo možné umístit do nosiče na střeše vozidla, anebo na zavazadlové police v interiéru.



Prototyp zakončil svou pouť ve službách polské televize, konkrétně u televizního studia ve Wrocławi. (zdroj: Wikipedia.pl)

Prototyp autobusu byl nasazován zkušebně na trasu Varšava – Jelcz a setkal se s nebývalým zájmem potenciálních provozovatelů. Řada dopravců i institucí měla potvrdit svůj zájem o tento model autobusu a v letech 1964 a 1965 mělo být přijato okolo 2 190 předběžných objednávek na vůz MAT Oławka. Jedním ze zájemců o vozidlo bylo také televizní studio z Wrocławi, u nějž nakonec prototyp skončil (nejprve byl autobus pronajat, později došlo k jeho odprodeji). U nového majitele došlo k odstranění části sedadel a instalaci nezbytného zařízení pro zajištění vysílání. Existuje dopis adresovaný výrobnímu závodu Jelcz, v němž si obsluha vozidla nový typ velice chválí a hodnotí jej lépe než dosud užívané vysílací vozy. Autobus nicméně žádné další následovníky neměl. Prototyp měl být v blíže neurčeném období (po několika letech služby u televize) vyřazen a sešrotován.

Důvody, pro které se malé autobusy MAT Oławka nepodařilo dostat do výroby, jsou dosud neznámé. Objevují se sice různé spekulace, které směřují především k otázce rozdělení produkce (určené

specializace) zemí v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), nicméně žádný hmatatelný důkaz k těmto domněnkám není k dispozici a s ohledem na zkušenosti o podobných výrocích ve vztahu k Československu je nelze jen nekriticky přijmout jako pravdivá.

Url: Malý „erťáček“ – Jelcz MAT Oławka