

# Kloubový autobus Škoda 706 RTO-K

**Krátká zpráva spolu s fotografií kloubového autobusu Škoda 706 RTO-K, která byla uveřejněna v Atěčku číslo 2/2013, způsobila nebyvalý rozruch. Nejenže se několik čtenářů dotazovalo, kde mohou tento autobus vidět, ale byli i tací, kteří se zajímali, kdo je majitelem unikátního veterána a jak probíhalo jeho znovuzrození. Současníci i dříve narození mohli dlouhá léta spatřit první československý kloubový autobus typu Škoda 706 RTO-K pouze na fotografiích nebo filmových záběrech. Díky skupině nymburských nadšenců je tomu od letošního roku jinak, naplno si jej mohou užít všichni. Představme si tedy kloubovou Škodu 706 RTO-K, jediný existující exemplář tohoto autobusu trochu jinak než klasickým technickým popisem.**



Autobus Škoda 706 RTO-K vyrobila Karosa Vysoké Mýto v roce 1960 jako jediný a nedochoval se. Myšlenka obnovení existence tohoto vozidla má původ v setkání renovátorů Aloise Koutka a Ladislava Tetery s legendou značky Praga, Emilem Příhodou. Ten vyslovil myšlenku, že je velmi záslužné přinášet milovníkům historie zejména

vozidla, která nikde ve sbírkách nejsou. Protože v té době ve sběratelských kolekcích autobus RTO už byl jak linkový (CAR/KAR), tak dálkový (LUX) i městský (MTZ, MTX) a dokonce i kabriolet (vyhlídkový) a naves NO 80 zastoupen, padla volba na kloubový RTO-K. „Původní prototyp autobusu z roku 1960 se nedochoval. Proto muselo být pro výrobu kloubového autobusu využito dvou karoserií vozů Škoda 706 RTO,“ řekl Alois Koutek z Historic Bus Prague.

Bez zajímavosti určitě není ani to, že prototyp byl nasazen zkušebně i v běžném pražském provozu. V průběhu prvního pololetí roku 1961 byl autobus zkoušen u nejrůznějších dopravců, v rámci Prahy jezdil mezi Florencí a Horními Počernicemi nebo do Svépravic. Pro meziměstské nasazení byla vtipována hlavně trasa Praha - Brandýs nad

Labem, vůz se však objevoval také na spojích do Mělníka či na Slapy.

Na realizaci vzniku tohoto veterána se pak podílel kromě Ladislava Tetery a Aloise Koutka konstruktér Karosy Ladislav Kocián, který shromáždil všechny dostupné výkresy a podklady, a také šéfkonstruktér SOR Jan Černý, který pomohl vyřešit zejména

realizaci kloubu. Ze všech podporovatelů projektu je třeba ještě připomenout otce a syna Dulkovy z Technického muzea v Brně. Samotná rekonstrukce probíhala tři a půl roku od zahájení prací. První představení kloubového autobusu proběhlo na 12. ročníku veteránské

prehlídky Zlatý bažant 2013, která proběhla třetí srpnovou sobotu. Tradiční trasu Kolín – Poděbrady - Nymburk absolvovala Škoda 706 RTO-K s milovníky velkých volantů. Výstavní premiéra historického kloubového autobusu úspěšně proběhla letos v listopadu na pražském Výstavišti v Holešovicích u příležitosti konání veletrhu Czechbus 2013. Škoda 706 RTO-K zde byla během autobusového veletrhu nejen vystavena a každý návštěvník si ji mohl prohlédnout, ale poslední den veletrhu se mohli všichni zájemci tímto unikátem i svěřt. Podrobnější





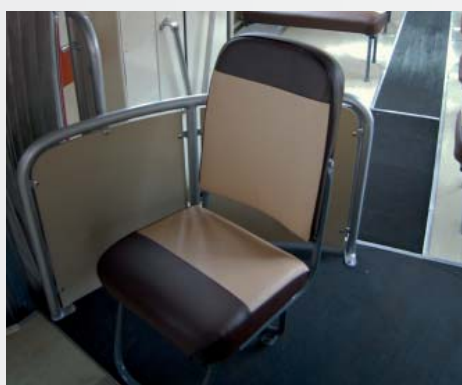
v kloubu) sedadla. Kloubový „erťák“ byl vybaven posilovačem řízení, zajímavostí bylo odpružení náprav, které bylo u prototypu na každé nápravě odlišné. Přední náprava měla listová péra, vzduchové pérování s gumovými měchy bylo na druhé nápravě, třetí byla odpružena pomocí pneumatického membránového odpružení.

informace o autobuse Škoda 706 RTO-K si můžete přečíst v časopise Československý Dopravák 4/2013 v článku nazvaném Autobus Škoda 706 RTO-k opět ožil, který je doplněn řadou archivních fotografií. Škoda 706 RTO-K je třínápravový dvoučlán-

byl řešen samostatně s tím, že náprava točnice byly montovány do samostatné karosérie. Kloubové spojení mezi oběma díly bylo zakryto měchem. První a třetí náprava vozidla byly koncipovány jako říditelné, přičemž třetí náprava kopírovala stopu hnací druhé nápravy. V každém článku měl autobus jedny čtyřkřídle skládací dveře, v levé bočnici se nacházela malá dvířka určená pro řidiče. V interiéru, který měl obsaditelnost 64 sedících a 41 stojících pasážerů, se nacházela sedadla rozmístěna v kombinaci 2+2, pouze na konci vozu byl pětisedačka a v kloubu a vedle řidiče se nacházela celkem tři samostatná (dva

**Technická data:**

Název: Škoda 706 RTO-K  
Rok výroby: 1960 (2013)  
Délka: 16 120 mm  
Hmotnost: 12 165 kg  
Max. výkon: 117,8 kW  
Spotřeba: 34 litrů/100 km



kový autobus, první článek byl vyhotoven úpravou standardního sériového podvozku RTO, jenž byl zkrácen a uzpůsoben pro montáž kloubového spojení. Zadní článek



## Další model autobusu SOR




Časopis společnosti Arriva Transport **3-4** / 2013