

# Obsah

Úvod .....	7
Autobusy, nákladní a užitkové automobily .....	10
Adam .....	11
Adamov – Garrett .....	11
Aero .....	13
Aero Minor .....	15
Aligator .....	16
ASPA .....	17
Avia .....	18
BAZ .....	27
BD .....	29
Beta .....	30
ČZ .....	32
Destacar .....	32
Ekobus .....	36
EMA .....	37
Enka .....	37
Fram .....	37
Granus .....	39
Hollman & Jeřábek .....	42
Itar .....	42
Jawa .....	43
J.Laureta .....	44
Karosa .....	46
KH .....	53
Lahti .....	56
Lamprecht .....	56
Laurin & Klement .....	56
LIAZ .....	61

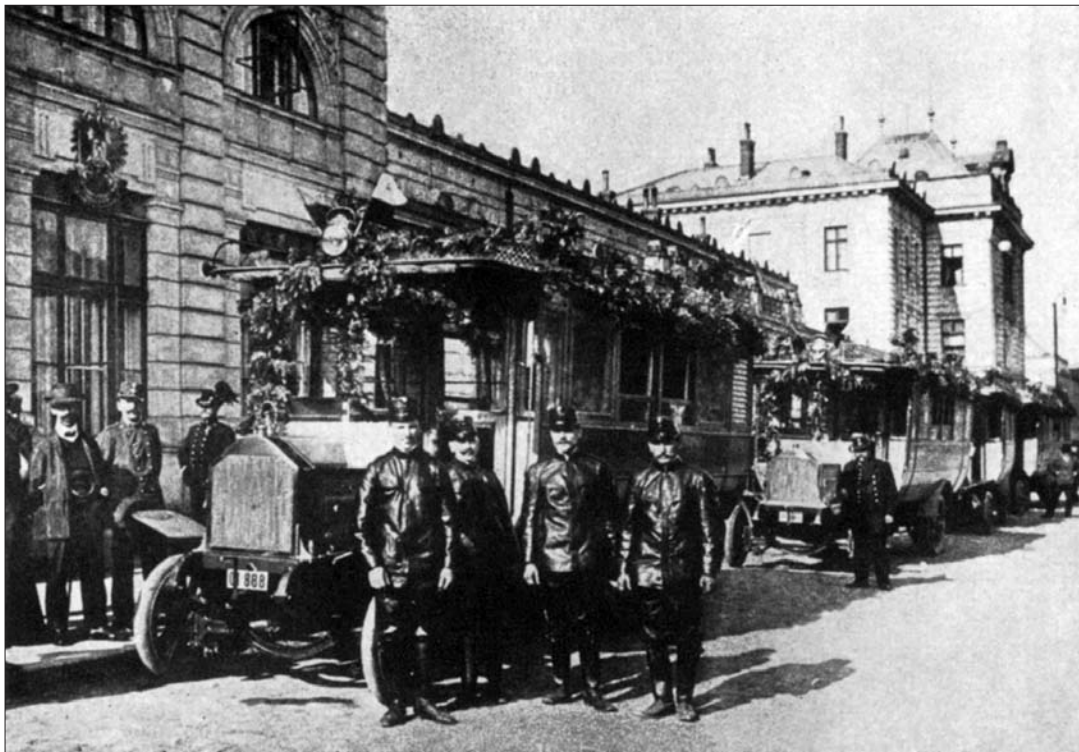
Liberta . . . . .	68
Magma . . . . .	72
Mave . . . . .	73
Microcar . . . . .	73
Moravsko-slezská vozovka . . . . .	73
Novoplan . . . . .	77
NW . . . . .	78
OASA . . . . .	81
Ocelot . . . . .	82
Očenášek . . . . .	82
Orava . . . . .	83
PAT-PAF . . . . .	85
Praga . . . . .	86
RAF . . . . .	103
ROS . . . . .	105
Rösler & Jauernig . . . . .	105
ROSS . . . . .	107
SHV . . . . .	111
SlovBus . . . . .	111
Sodomka . . . . .	112
SOR . . . . .	115
Start . . . . .	116
STAS . . . . .	117
Škoda . . . . .	118
TAM Bus . . . . .	134
Tatra . . . . .	134
Tatra Sipox . . . . .	155
TAZ . . . . .	156
TEDOM . . . . .	159
Terier . . . . .	159
Trigo . . . . .	161
Trimobil . . . . .	161
Unikom . . . . .	163
Variant . . . . .	163
VeKa . . . . .	164

Velorex . . . . .	165
Walter . . . . .	165
Wikov . . . . .	168
Z . . . . .	171
Zliner . . . . .	172
Speciální vozidla a nadstavby . . . . .	173
BSS/Metaco . . . . .	174
Ebert . . . . .	174
Hrček & Neugebauer . . . . .	177
Orličan/Kögel . . . . .	178
PANAV . . . . .	179
Smekal . . . . .	180
Stratílek . . . . .	180
THT . . . . .	182
THZ . . . . .	184
VSS . . . . .	186
Závěr . . . . .	188
Literatura . . . . .	189
Rejstřík . . . . .	190
Nabídka odborné literatury . . . . .	199
Fotogalerie . . . . .	207



# Úvod

Užitkové automobily hrají od svého vzniku koncem 19. století nenahraditelnou úlohu při přepravě zboží a osob. Většina významných světových automobilek měla ve svém výrobním programu také nákladní vozidla i autobusy, a hodně z nich se specializovalo jen na tento druh motorových vozidel. Tak tomu bylo od roku 1898 i u nás, když brány Kopřivnické vozovky opustilo první nákladní vozidlo. V průběhu více než jednoho století zde působilo přibližně 80 různých značek, z nichž mnohé upadly do zapomnění. Vzniklo nepřehledné množství konstrukcí nákladních, vojenských, komunálních, hasičských, zdravotnických a speciálních vozidel, autobusů i lehkých dodávkových automobilů. Představit nejzajímavější z nich je úlohou této encyklopedie.



*Zahájení provozu na první autobusové lince Pardubice – Lázně Bohdaneč v roce 1908*

Podobně jako jinde ve světě, i u nás byla užitková vozidla poháněna kromě nejčastěji používaných spalovacích motorů – benzinových i naftových – také elektromotory nebo parními stroji a v časech nouze i pomocí generátorů na dřevoplyn. U jejich zrodu stáli konstruktéři, z nichž většina ovlivnila vývoj motorových vozidel i ve světě

a vysloužila si proto místo v této encyklopedii. Na území Československa se počet užitkových vozidel zvyšoval od poloviny 20. let minulého století. Už v roce 1925 zde bylo 4 875 nákladních aut a 290 autobusů, roku 1929 to bylo 12 328 a 1 458 vozidel a roku 1936 celkem 25 923 nákladních automobilů a 3 093 autobusů domácích i zahraničních značek. V meziválečném období provozovali nákladní vozidla převážně soukromí dopravci, autobusy tehdy vlastnil z většiny stát.

Začátky autobusové dopravy u nás se datují 13. květnem roku 1908. Tehdy poštovní správa zahájila pravidelnou meziměstskou dopravu z Pardubic do Holic a do Bohdanče. Cestovalo se 17ti místními autobusy Laurin & Klement typu HOS. O rok později přibyla linka z Benešova u Prahy do Neveklova. První koncese pro soukromé autodopravce začaly rakouské úřady vydávat od roku 1911 (např. trať Příbram – Dobříš) a do vypuknutí první světové války bylo na území Čech, Moravy a Slovenska 23 autobusových tratí v celkové délce 650 km, na kterých jezdilo 33 poštovních a 14 soukromých autobusů. Slibný rozmach přerušila mobilizace v červnu roku 1914, když byly pro potřeby armády zabrány i autobusy.

V nově vzniklém Československu se zpočátku zčásti obnovily původní tratě poštovní správy v délce 267 km, na kterých roku 1919 jezdilo 39 autobusů. O rok později to už bylo 135 autobusů na 47 linkách v celkové délce 971 km. Konkurencí autobusové a nákladní dopravy poštovní správy se od roku 1927 stala silniční doprava, kterou zřídila správa železnic (ČSD). Dva roky po první lince, která vedla z Chrudimi do Pradubic, měla ČSD 15 tratí se 46 autobusy a poštovní správa 140 vozidel na 151 tratích. Když se roku 1933 sloučila silniční doprava poštovní správy a ČSD, veřejnost měla k dispozici 636 autobusů na 268 linkách a 206 nákladních vozidel s 20 přířevy.

Světová hospodářská krize od začátku 30. let postihla také všechna odvětví československého hospodářství. Roku 1932 se zavedla lihobenzinová směs, která zdražila provoz vozidel a zhoršila chod motoru a po zdanění motorových vozidel ve veřejných službách se od roku 1933 téměř přestaly vyrábět autobusy. Z citelného oslabení soukromé osobní a nákladní autodopravy profitovaly ČSD, které v roce 1938 na 245 linkách v celkové délce 8 213 km přepravily téměř 20 milionů cestujících a jejich nákladní vozidla projela 3,3 milionů kilometrů na 19 tratích pravidelné nákladní dopravy.

Druhá světová válka přerušila rozvoj autobusové i nákladní dopravy, která roku 1945 zdělila užitková vozidla různých značek, převážně německých a amerických, většinou v žalostném stavu a vyžadujících náročné opravy a rekonstrukce. V prvních poválečných letech přepravní potřeby státu zabezpečovaly automobilky Praga, Škoda a Tatra. Jejich nákladní vozidla a autobusy se staly jádrem vozového parku národního podniku Československá státní automobilová doprava (ČSAD), zřízeného k 1. lednu roku 1949. Od roku 1947 se v Československu začalo uplatňovat plánované řízení národního hospodářství.

První dvouletý budovatelský plán stanovil kromě jiného i počty a typy motorových vozidel, která mají být vyrobena. Z užitkových vozidel to na rok 1947 bylo 4 510 nákladních automobilů (770 kusů Aero 150, celkem 2 630 kusů třítunových typů Škoda 256, Praga RN/RND a Tatra 27D, a dohromady 1 110 kusů 7-8 tunových typů Praga ND, Škoda 706 a Tatra 111), 830 autobusů (Praga RND a NDO, Škoda 256 a 706 RO) a 1 180 kusů lehkých dodávkových automobilů (Škoda 1101 a Tatra 57B). Ve skutečnosti byl plán překročen: vyrobilo se 7 221 nákladních automobilů a 1 122 autobusů. O deset let později, roku 1957, to už bylo 12 464 nákladních vozidel a 1 333 autobusů.

Dalším pokusem o centrální řízení bylo zavedení výrobních hospodářských jednotek (VHJ) v dubnu roku 1958. V rámci Ministerstva automobilního průmyslu a zemědělských strojů tak vzniklo i Sdružení středních nákladních automobilů se sídlem v Praze. Patřily do něj národní podniky Automobilové závody Klementa Gottwalda Praha (nákladní automobily Praga V3S a S5T), LIAZ Rýnovice (nákladní automobily Škoda 706 RT, část autobusů této řady a podvozky pro Karosu), Karosa Vysoké Mýto (autobusy Karosa), Brandýské strojírny a slévárny Brandýs nad Labem (účelové nadstavby), Státní výrobní autodílny Praha a Továrny na hasicí zařízení Vysoké Mýto (účelové nadstavby, hasičské automobily). Automobilka Tatra do tohoto sdružení nepatřila, protože vyráběla těžké nákladní automobily. Do VHJ Tatra Kopřivnice patřily ještě závody v Bánovcích nad Bebravou a v Čadci na Slovensku.

Od roku 1965 byl československý průmysl silničních motorových vozidel organizovaný jako VHJ Československé automobilové závody, trust podniků s generálním ředitelstvím v Praze. Do trustu bylo začleněno 29 výrobních podniků a organizací, včetně Ústavu pro výzkum motorových vozidel, inženýrského podniku PIKAZ, obchodní organizace Mototechna a podniku zahraničního obchodu Motokov (ten v letech 1951-1970 vyvezl 145 000 nákladních vozidel). V automobilovém průmyslu bylo přímo zaměstnaných 150 000 pracovníků, v navazujících odvětvích a službách téměř jeden milion lidí.

Finální výrobou nákladních automobilů se zabývaly podniky Tatra Kopřivnice, LIAZ Jablonec nad Nisou (závody Mnichovo Hradiště a Zvolen) a Avia Praha (závody Praha, Ivančice a Žilina). Autobusy produkovala Karosa Vysoké Mýto, chladírenské návěsy a běžné přívěsy a návěsy vyráběly podniky Orličan Choceň a BSS Brandýs nad Labem. Výroba užitkových vozidel zaznamenala soustavný růst: roku 1969 se u nás vyrobilo 23 639 nákladních aut a 2 527 autobusů, roku 1975 už 34 150 a 2 250 kusů, roku 1978 to bylo 38 800 nákladních vozidel a 2 850 autobusů a roku 1982 celkem 47 270 nákladních automobilů.

Od 70. let se zintenzívnila mezinárodní kooperace našich podniků s automobilkami v socialistických státech v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP). Bylo stanoveno, jaké kategorie užitkových vozidel a v jakém množství budou jednotlivé země vyrábět a se kterými podniky v rámci RVHP budou navzájem spolupracovat. Tak například Tatra jako jediná vyráběla nákladní automobily se vzduchem chlazenými motory, vyšší průchodností v terénu a užitnou hmotností nad 12 tun a exportovala je hlavně do Sovětského svazu.

Jablonecký LIAZ a bulharský podnik Madara Šumen uzavřely smlouvy o dodávce 3 000 rozložených vozidel LIAZ ročně a nákupu 18 000 zadních náprav pro potřeby kompletizace v LIAZu. S využitím mechanických skupin vozidel Avia se v bulharském závodě v Botevgradu montovaly autobusy Čavdar a podobné to bylo i s maďarským Ikarusem. Do Sovětského svazu se ročně dodávalo okolo 10 000 nákladních Avíí, z Maďarska k nám dovezli 30 000 sad palubních přístrojů pro autobusy Karosa, nákladní Tatry 815, osobní Tatry 613 a traktory Zetor. Podnik Orličan Choceň byl zase jediným dodavatelem chladírenských návěsů.

Takové smlouvy se uzavíraly na pětiletá a delší časová období. Zabezpečená výroba a odbyt a absence konkurence si nevyžadovaly neustálé konstrukční vylepšování vozidel. Ve změně ekonomických podmínkách od roku 1990 se projevila zastaralost našich automobilů a z toho vyplynul jejich slabý odbyt na vyspělých evropských trzích. Z tradičních značek nákladních automobilů a autobusů přežily jen Avia a Tatra, resp. Karosa, a i ty jen díky vstupu zahraničního kapitálu. Za uplynulých 15 let přibylo a opět zaniklo několik výrobců, na trhu se ještě drží malí producenti vozidel, splňující speciální požadavky na přepravu osob a zboží. Takové tedy bylo více než stoleté období vývoje a výroby nákladních automobilů a autobusů, během kterého se na naše cesty dostaly desítky typů užitkových vozidel.

Autor

---

*Poznámka:*

*Letopočty za názvem značky se vztahují k období výroby užitkových vozidel, ne k době trvání automobilky.*