**04-136 Skoda-706 RTO-LUX 4х2 междугородний автобус, дверей 1+1, сидящих мест 38+2, снаряжённый 8,95 тн, полный вес 12,8 тн, Skoda 706RT 160 лс, 85 км/час, прототип автобуса Skoda 706 RTO 1956 г., Чехословакия 1958-71 г.**

Прототип впервые был показан на выставке чехословацкого машиностроения в г. Брно в 1956 г.

# Михаил Соколов, Автобус Škoda 706RTO

В 1895 г. в живописном городке Восточно-Чешской области Высоке Мыто была основана мастерская Иозефа Cодомки, в которой работало сначала лишь пять человек. В производственную программу входили кареты и сани, а по мере развития моторизации появились и автомобильные кузова. Легковые автомобили с кузовами собственного производства в г. Высоке Мыто начали изготавливать в 1920-х годах, а вскоре производственники взялись за автобусные конструкции.

Однако расцвет автобусного производства наступил только через 30 лет – в 1950-е годы, когда начался выпуск автобуса вагонной компоновки Škoda 706RО с комбинированным кузовом из древесины и металла. Через некоторое время на смену этой модели пришел модернизированный и весьма удачный автобус Škoda 706RТО, который стал очень популярным и в некоторых странах эксплуатировался до середины 1980-х. Об этих автобусах и пойдет речь.

## «Семьсот шестые»

[Грузовое шасси Škoda 706](http://www.gruzovikpress.ru/article/2310-skoda-706r-perviy-poslevoenniy-gruzovik-znamenitoy-marki/) было разработано и выпускалось еще в довоенное время. В частности, вариант 706D запустили в производство в 1940 г. Новый этап для модели начался в 1945–46 г., когда на конвейер пражского завода «Авиа» встал модернизированный вариант Škoda 706R, рассчитанный на 7,5–9 т груза и оснащённый более мощным 145-сильным 11,78-литровым дизелем.

Среди модификаций капотного 706R вскоре появилось и шасси для автобуса вагонной компоновки Škoda 706RO с дерево-металлическим кузовом, разработанного в г. Высоке Мыто, на том же предприятии, преобразованном в 1940-х в государственный завод Karosa. С 1952 по 1958 г. эти грузовики и автобусы собирал завод LIAZ, расположенный в Либерецкой области Чехословакии. Автобусы семейства 706RO подразделялись на пассажирские (городские и междугородные) и различные фургоны с автобусными кузовами без окон с габаритными размерами 10 660х2500х3060 мм и внутренней высотой салона 1900 мм. В ограниченном количестве такие автобусы уже поступали в СССР.

Снаряжённая масса, например, туристско-экскурсионной версии образца 1955 г. составляла 9400 кг, а полная – 14 000 кг. Уже упомянутый 6-цилиндровый дизель мощностью 137 л.с. при 1800 об/мин (в автобусной версии) располагался в передней части кузова и был закрыт специальным звукоизоляционным чехлом. Это потребовало сдвинуть входную дверь назад (как на отечественных ЗиС-155 и ЛиАЗ-158). Автобус оснащался тормозной системой с пневматическим приводом и приспособлением для эффективного торможения двигателем.

Каркас кузова к тому времени уже изготовляли из легких стальных профилей, а облицовка делалась из миллиметровых стальных листов.

Автобус был оборудован мягкими сиденьями, а в спинках были небольшие отделения для книг и журналов. Все металлические детали внутри автобуса были хромированные или алюминиевые.

Вентиляция салона осуществлялась через четыре люка в потолке. Кроме того, при работе системы отопления проходящий через нее воздух обеспечивал дополнительную вентиляцию. В автобусе две независимые друг от друга системы отопления. Водяная была конструктивно связана с системой охлаждения двигателя и обеспечивала обогрев кабины и передней части автобуса. Вторая – отопитель Webasto, работающий на дизельном топливе.

Багажное помещение располагалось в задней части кузова, а также на крыше автобуса – решётка, защищённая брезентовым чехлом. Кроме обычных фар и подфарников автобус оборудовали задней и специальными противотуманными фарами.

## Новая смена

В 1956–57 г. произошла смена базовых моделей на усовершенствованные варианты. С 1958 г. началось производство модернизированного грузового автомобиля Škoda 706RT с кабиной над двигателем. Соответствующим изменениям подверглось и автобусное шасси, получившее обозначение Škoda 706RTO (Ramovy Trambusovy Osobni – рамный, вагонной компоновки, пассажирский). В 1957 г. было выпущено нескольких десятков экземпляров 706RTO, находившихся затем в опытной эксплуатации.

Усовершенствованный верхнеклапанный 4-тактный дизель Škoda 706RT с блоком из легкого металлического сплава и рядным расположением шести цилиндров имел рабочий объём 11,781 л, непосредственный впрыск топлива и развивал 160 л.с. при 1900 об/мин (на некоторых предсерийных экземплярах стояла 170-сильная версия). Кстати, масса этого силового агрегата была ни много ни мало – 920 кг! Как и на Škoda 706RO, двигатель устанавливали в передней части кузова справа от водителя.

Автобус оснащали 2-дисковым сухим сцеплением с механическим приводом. Механическая КП, перешедшая от 706RO, имела 5 ступеней с синхронизаторами на III–V передачах. Интересно, что при создании модели со временем планировали переход на 4-ступенчатую КП с сервоприспособлением и электрическим включением.

Для нового автобуса были подготовлены два варианта кузова: один традиционно представила Karosa, а второй – собственная разработка завода LIAZ – был унифицирован по передней части кузова с кабиной грузовика Škoda 706RT. Но в разрез с унификацией предпочтение было отдано красивому и стильному проекту Karosa. Цельнометаллический сварной кузов соединялся с рамой многочисленными резиновыми подушками, благодаря чему в салоне почти не был слышен шум двигателя, а монтаж верхней и нижней частей производился отдельно, что облегчало сборочный процесс. Кузовные панели изначально изготовляли из стали, затем – из алюминия, что заметно снизило массу автобуса. В салоне было 35 удобных мягких кресел с откидывающимися спинками и два места для водителя и его сменщика. В крыше предусматривались выдвижные «фонари», выполненные из цветного плексигласа, служившие и для вентиляции. Отопление осуществлялось воздухопроводом, шедшим от двигателя, вентиляция – четырьмя потолочными вентиляторами, включаемыми водителем, а также через форточки в боковых окнах.

Подвеска передних и задних колес автобуса традиционно выполнена на продольных полуэллиптических рессорах с использованием гидравлических амортизаторов.

Максимальная скорость 706RTO была 90 км/ч. Габаритные размеры автобуса несколько уменьшились – 10 620х2500х2980 мм, собственная масса тоже снизилась до 8700 кг, а полная достигала 14 400 кг. Из них на переднюю ось приходилось 5200, на заднюю – 9200 кг. Минимальный радиус поворота – 10,7 м, преодолеваемый подъем с полной нагрузкой доходил до 28%, а расход топлива – до 25 л/100 км.

## Разновидности

Серийное производство автобусов началось в январе 1958 г. Škoda 706RTO выпускали в трёх основных модификациях. Городская версия Škoda 706RTO-MTZ (на экспорт поставляли как 706RTO-MEX) была рассчитана на перевозку 20 сидящих и 58 стоящих пассажиров. У автобуса было две 4-створчатые двери (позже – 2-створчатые) с электропневматическим приводом. Водительское место частично отделено от салона перегородкой. Стены салона облицовывались прессованным картоном, а потолок – кожзаменителем.

У пригородного автобуса Škoda 706RTO-CAR не было задней двери и табло указателя маршрута над ветровым стеклом. В салоне в четыре ряда располагалось 41 сиденье, плюс 30 человек могли ехать стоя. Над рядами сидений располагались полки для багажа.

Наиболее комфортабельным был междугородный автобус Škoda 706RTO-LUX, сборку которого вели в г. Высоке Мыто на Karosa. Его оснащали одной дверью, открывавшейся вручную. В салоне – 38 кресел «авиационного» типа с обшивкой из кожзаменителя, подголовниками и откидными подлокотниками. На спинках сидений – сетки для мелких вещей. Изнутри салон обшивали кожзаменителем. На окнах – опускающиеся жалюзи. Над ветровым стеклом LUX устанавливали фару-искатель, а на крыше – специальный багажник.

Надо сказать, что существовал ещё один вариант Škoda 706RTO – пригородный автобус на базе варианта LUX. Появление его объяснялось тем, что головной LIAZ, выпускавший Škoda 706RTO-CAR, не справлялся с заказами на пригородные автобусы. Поэтому было решено освоить их добавочное производство на Karosa за счёт снижения выпуска Škoda 706RTO-LUX. Эти упрощенные RTO-LUX сохранили кузов с одностворчатой распашной дверью и багажником на крыше, но без фары-искателя и застеклённых скатов крыши. В салоне устанавливали 41 сиденье плюс 8 откидных.

Тем временем выпуск стандартных Škoda 706RTO продолжался до 1971 г., когда началось производство нового семейства Škoda S11, а заслуженные 706RTO были отправлены в отставку. Но еще до того, в 1966 г., в связи с модернизацией базового семейства автобусы получили новое обозначение Škoda-706MTO. Всего с 1957 по 1971 г. было произведено 14 969 единиц Škoda-706RTO/MTO. Однако и после официального завершения производство шасси продолжалось еще до 1975 г., когда были собраны последние 50 шт. на авторемонтном заводе в городе Голишов.

## Жизнь в СССР

Первые автобусы и фургоны Škoda 706RO начали появляться в СССР во 2-й половине 1950-х. Немногочисленные экземпляры городских версий эксплуатировали в основном в республиках Прибалтики. Их междугородные собратья разошлись шире.

Что же касается фургонов различного назначения на основе 706RO, то их у нас насчитывалось, пожалуй, даже больше, чем пассажирских машин. Прежде всего это были холодильники-рефрижераторы и рентген-кабинеты. Хотя первые не имели в СССР такого широкого распространения, как австрийские рефрижераторные автопоезда OAF-745, но все же в свое время стояли на балансе некоторых АТП, обслуживавших мясокомбинаты и другие предприятия пищепрома. Что касается вторых, то во многих городах СССР рентген-установки на базе 706RO стали первыми подобными машинами в регионах.

В СССР автобусы Skoda-706RTO впервые появились в 1957 году. Проводившийся в Москве Международный фестиваль молодёжи и студентов потребовал огромного количества комфортабельных автобусов для перевозки иностранных делегатов. Спешно был запущен в серию ЗиЛ-158, наскоро переделанного в туристический ЗиЛ-158А. Однако для подстраховки были закуплены партии автобусов OAF 5DN-120 и Skoda-706RTO-LUX. Хотя основная доля перевозок пришлась на долю именно ЗиЛов, импортные автобусы были оценены по достоинству.

В 1958 г. в СССР стали поступать партии серийных междугородных Škoda 706RTO-LUX и пригородных RTO-CAR. Некоторым городам повезло иметь «Шкоды» на обычных пассажирских маршрутах. Так было, например, в Ставрополе, куда в автоколонну № 32 их поступило в 1958 г. сразу 9 единиц. Все они успешно проработали больше 15 лет. .

Автобусы окрашивали в красный, синий или фиолетовый цвета (крыши – традиционно белые или желтоватые). Их двустворчатые двери открывались пневмоприводом с роскошным шипением. Сиденья в салоне – не парные скамейки, а отдельные кресла.

Кроме пассажирских машин ходил по Ставрополю и передвижной рентген-кабинет, который оказался долгожителем, его эксплуатировали до 1978 г., тогда как его пассажирские собратья сгинули еще в начале 1970-х.

И все же на маршрутах в СССР такие автобусы были редкостью. Во многих республиках или регионах городских 706RTO не видели вовсе. Есть сведения, что небольшое количество Škoda 706RTO использовалось в украинских аэропортах в качестве перронных автобусов.

Иное дело – междугородные маршруты. Начиная с 1963 г. в СССР стали получать развитие прямые смешанные перевозки пассажиров (перевозки, при которых пассажир, используя два и более видов транспорта по одному билету, совершал поездку от начального до конечного пункта). Такие перевозки были осуществлены на маршруте Кызыл–Абакан–Москва, а также Элиста–Дивное–Ставрополь–Москва с перевалочным пунктом на станции Дивное. При поездке по второму маршруту время в пути составляло 60 ч.

Завозилось и некоторое количество специальной техники, созданной на базе Škoda 706RTO. Кроме передвижных рентгеновских кабинетов, закупавшихся в заметном количестве, поставлялись и другие специальные автомобили: передвижные стоматологические кабинеты и мобильные ремонтные мастерские, строившиеся по заказу внешнеторговой фирмы PZO Motokov Praga.

Другой интересной «профессией» 706RTO стали мобильные радиотрансляционные и телевизионные студии. Одной из первых машин в СССР был радиотрансляционный автобус чехословацкой фирмы KOVO, экспонировавшийся в 1977 г. в московских Лужниках на выставке электронного оборудования, разработанного предприятиями ЧССР специально для предстоящей Московской Олимпиады-80. Внешне автобус отличался от пассажирских измененным приподнятым передним козырьком над ветровым стеклом и более высоким уровнем специальной крыши. Чуть позже производство аналогичных версий со своим спецоборудованием наладили в ПНР.

Растущие объёмы поставок «Икарусов» из Венгрии наряду с недостатком оригинальных запчастей привели к тому, что к началу 1970-х маршрутные «Шкоды» стали сходить со сцены. Междугородные держались дольше, но и они к концу 1970-х в СССР исчезли.

Автобусы 706RTO выпускали и в Польше, и Болгарии, но официально их в СССР не поставляли. Исключением стали передвижные телестудии на шасси Jelcz MEX-272.

## Лицензионные копии

Польский производитель автобусов Zakłady Samochodowe Jelcz SA (торговая марка Jelcz) был основан в 1958 г. в городе Ельч-Лясковице. Польша в то время испытывала катастрофическую нужду в автобусах, а собственных шасси, приемлемых для их изготовления, не было. Поэтому 6 декабря того же года было подписано лицензионное соглашение, согласно которому поляки налаживали производство автобуса из чехословацких комплектующих под маркой Jelcz 043 с последующим переходом на собственное кузовное производство. В 1959 г. изготовили первые 20 шт., в 1960-м – 202. В 1962 г. начался выпуск городского варианта 272 MEX, а также построили первую партию аналогичных сочленённых автобусов.

Подавляющее большинство продукции «Ельч» предназначалось для внутренних потребностей Польши, но в незначительном количестве они попадали и в другие страны бывшего соцлагеря. Наряду с производством массовых моделей предприятие в разные годы разработало и построило несколько моделей экспериментальных автобусов. Однако на рубеже ХХ – XXI веков с усилением конкуренции предприятие с производственной базой и технологиями 1970–1980-х г. было вынуждено постепенно сворачивать изготовление техники и в конце концов ушло с рынка.

На заводе «Чавдар» в болгарском г. Ботевграде тоже производили модель, аналогичную 706RTO, – «Чавдар-11Г5», в свое время весьма популярную на городских маршрутах. Как и польские «Ельчи», «Чавдары» базировались на шасси 706RTO, поставлявшихся из Чехословакии, а кузовное производство по техдокументации «Шкода» было налажено на месте.

Интересно, что автобусы «Чавдар-11Г5» в 1980-х годах наиболее часто встречались на улицах Кабула. В Афганистан они попали в рамках помощи слаборазвитым странам. Кроме того, автобусы типа 706RTO эксплуатировали на Кубе и в Монголии. В первой половине 1970-х на улицах Улан-Батора такие автобусы красного цвета с желтым верхом были самым распространенным общественным транспортом.

Некоторые экземпляры Škoda-706RTO, а также его копий «Ельч» и «Чавдар» попали и в нашу страну на рубеже 1980–1990-х, во время распада СССР и соцлагеря. В ту пору в странах народной демократии городские автобусы были уже давно списаны, но немало пригородных и междугородных ещё эксплуатировалось. Часть этих машин осела в России и странах СНГ, где их использовали для пассажирских перевозок или переделывали в грузовые.

.

**Автобус Škoda 706 RTO производился в четырёх вариантах:**

**MTZ** — городской автобус предназначенный для использования внутри страны. На этой модели устанавливали две двустворчатых двери с электроприводом. Модификация MTZ поставлялась во все транспортные компании в Чехословакии. Некоторые автобусы (по выбору заказчика) оснащались дополнительным местом кондуктора.

Вместимость: от 20 до 39 сидячих мест (компоновка 2+1 или 2+2) и 43 до 58 стоячих мест.

Габаритные размеры: длина 10810 мм, ширина 2500 мм, высота 2900 мм.

Масса: собственная 8590 кг, грузоподъемность 5810 кг, полная 14400 кг.

Максимальная скорость: 65 км/ч

Расход топлива: 20 л/100 км

**MEX** — городской автобус, предназначенный для экспорта. Модификация MEX не слишком отличается от МТZ. Различия были только в деталях (например для автобусы предназначенные для экспорта на Кубу устанавливали более массивные бампера)

**CAR/КАR** — версия для регулярных пригородных или междугородных (малой дальности) перевозок. На автобусах этой модели устанавливалась одна двух- или четырёхстворчатая дверь с электроприводом, В салоне устанавливались мягкие сидения обтянутые искусственной кожей. На креслами были размещены сетки для перевозки ручной клади. Для более габаритного багажа, на крыше, были установлены специальные багажники. KAR — самая массово производимая модификация модели 706 КTO.

Вместимость: 42+2 сидячих (компоновка 2+2) и 38 стоячих мест.

Габаритные размеры: длина 10810 мм, ширина 2500 мм, высота 3180 мм.

Масса: собственная 8700 кг, грузоподъемность: 5700 кг, полная: 14400 кг.

Максимальная скорость: 75 км/ч.

Расход топлива: 26 л/100 км.

**LUX** — междугородный автобус, предназначенный для использования на дальних внутренних и международных рейсах. Имеет одну распашную дверь. В салоне расположены комфортабельные сиденья с подушками, откидывающимися спинками и подлокотниками. Над сидениями расположены сетки для ручной клади. Сами сиденья обтянуты мягким кожзаменителем. На окнах имеются шторы. Также автобус имел панорамное остекление вдоль бортов.

Вместимость: 38+2 сидячих мест.

Габаритные размеры: длина 10810 мм, ширина 2500 мм, высота 2980 мм.

Масса: собственная 8950 кг, грузоподъемность: 3850 кг, полная: 12800 кг.

Максимальная скорость: 85 км/ч.

Расход топлива: 23 л/100 км.

В Чехословакии в производстве автобусов 706 RTO участвовали три компании: [LIAZ](https://ru.wikipedia.org/wiki/LIAZ) (шасси), [Skoda](https://ru.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_Holding) (двигатель) и [Karosa](https://ru.wikipedia.org/wiki/Karosa) (кузова и сборка). Модель 706 RTO выпускалась под маркой [Škoda](https://ru.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_Holding), поскольку в то время (середина 60-х) всем автобусам, произведенным в [Чехословакии](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A7%D0%B5%D1%85%D0%BE%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BA%D0%B8%D1%8F), присваивались индексы в соответствии с фирмой-производителем двигателя.

**Техническая характеристика автобуса Karosa-Skoda 706RTO:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Габаритные размеры |  | | |
| длина, мм: | 10810 | | |
| ширина, мм: | 2500 | | |
|  | LUX | CAR | MTZ |
| высота, мм: | 2980 | 3180 | 2900 |
| Масса снаряженного автобуса, кг | 8950 | 8700 | 8590 |
| Полная масса, кг | 12800 | 14400 | 14400 |
| Пассажирских мест, всего: | 38 | 71 | 78 |
| для сидения: | 38 | 41 | 20 |
| для стояния: | 0 | 30 | 58 |
| Дорожный просвет, мм | 260 | | |
| Двигатель | Skoda 706 OHV | | |
| Количество цилиндров | 6 | | |
| Рабочий объем, см3 | 11781 | | |
| Номинальная мощность при частоте вращения коленчатого вала 1900 об/мин, кВт: | 117,8 | | |
| Максимальный крутящий момент при частоте вращения коленчатого вала 1200 об/мин, нМ: | 700 | | |
| Степень сжатия | 16,5 | | |
| Максимальная частота вращения коленчатого вала, об/мин: | 1900 | | |
| Емкость топливного бака, л | 175 | | |
| Количество ступеней КПП: | 5 | | |
| Передаточные числа: | 7,64 - 4,62 - 2,6 - 1,59 - 1,0 | | |
|  | LUX | CAR | MTZ |
| Контрольный расход топлива на 100 км при 60 км/ч, л | 22 | 25 | 28 |
| Максимальная скорость, км/час | 85 | 75 | 65 |

