**04-188 Škoda 706 RTO CAR 4х2 пригородный автобус средней вместимости, дверей 1+1, мест: сидящих 41, стоячих 30, снаряжённый вес 8,7 тн, полный вес 14.4 тн, Skoda 706RT 160 лс, 75 км/час, Чехословакия 1958-71 г.**



**Авторы: Михаил Соколов, Евгений Смольников. Компиляция**

 История этого автобуса началась в 1957 году, когда предприятие Škoda освоило производство нового бескапотного грузового автомобиля 706RT, сменившего на конвейере капотное семейство 706R. “Шкода” была одним из основных (вместе с “Татрой” и “Прагой”) поставщиков шасси для кузовной фабрики Йозефа Содомки, в конце сороковых переименованной в “Кароса”. Так, на шасси 706R выпускалось семейство автобусов 706RO, включавшее в себя городской, пригородный, туристический, а также унифицированные с ними по кузову различные фургоны, рефрижераторы, передвижные библиотеки, медицинские автобусы и так далее.

 Естественно, с освоением серии 706RT в гамме моделей “Шкоды” появилось и автобусное шасси 706RTO (Ramovy Trambusovy Osobni – рамный, вагонной компоновки, пассажирский). 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.

 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. 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.

 Серийное производство началось 1 января 1958 г. Škoda-706RTO строился в трёх основных модификациях. Городская версия имела обозначение 706RTO-MTZ (на экспорт поставлялась как MEX). Автобус был рассчитан на перевозку 20 сидячих и 58 стоячих пассажиров. Кузов имел две 4-х створчатые (позже – двустворчатые) двери с электропневматическим приводом. Возле задней двери находилось место кондуктора. Водительское место было частично отделено от салона перегородкой. Стены салона облицовывались прессованным картоном, потолок – кожзаменителем. Пригородный автобус 706RTO-CAR внешне отличался отсутствием задней двери и отсутствием указателей маршрута над лобовым стеклом. В салоне в четыре ряда располагались 41 сиденье, ещё 30 человек могли ехать стоя. Дополнительно можно было установить ещё семь сидений. Над рядами сидений располагались полки для багажа.

 Наиболее комфортабельным был междугородный автобус 706RTO-LUX. Он оснащался одной дверью, открывавшейся вручную. В салоне располагались 38 кресел “авиационного” типа с обшивкой из кожзаменителя, подголовниками и откидными подлокотниками. На спинках сидений имелись сетки для мелких вещей. Изнутри салон обшивался кожзаменителем. На окнах имелись опускающиеся жалюзи. Над лобовым стеклом LUX устанавливалась фара-искатель, а на крыше – специальный багажник. Существовал ещё один вариант 706RTO – пригородный автобус на базе варианта LUX. Его появление было вызвано тем, что головное предприятие LIAZ, строившее 706RTO-CAR, не справлялось с потребностью в пригородных автобусах. Было решено освоить их производство на заводе “Кароса” за счёт снижения производства 706RTO-LUX. “Упрощенные” LUX сохранили кузов с одностворчатой распашной дверью и багажником на крыше, но без фары-искателя и застеклённых скатов крыши. В салоне устанавливались 41 сиденье плюс 8 откидных.

 Выпуск семейства 706RTO продолжался до 1971 года, когда началось производство нового семейства SD-11. В 1966 году в связи с модернизацией базового семейства автобусы получили новое обозначение 706MTO. С 1957 по 1971 год были произведены 14969 автобусов Škoda-706RTO/MTO. Производство шасси продолжалось до 1975 года, когда были собраны последние 50. Хотя “Кароса” прекратила выпуск 706RTO, он продолжился в городе Голишов на авторемонтном заводе. Первоначально завод занимался капитальным ремонтом автобусов предыдущего семейства 706RO. При этом автобусы получали кузов 706RTO и новый двигатель, и обозначение 706RTO-P. Отличить эти “гибриды” от оригинальных 706RTO можно было только по колёсам большего диаметра. С 1967 года завод освоил самостоятельное мелкосерийное производство 706RTO на шасси, получаемых с LIAZ, которое продолжалось до 1974 года.

 В СССР автобусы Škoda-706RTO 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 большие партии автобусов OAF 5DN-120 и Škoda-706RTO-LUX. Хотя основная доля перевозок пришлась на долю именно ЗиЛов, импортные автобусы были оценены по достоинству.

 Вскоре в Советской Союз стали поступать партии междугородных LUX и пригородных CAR. LUX использовались на межобластных маршрутах, а также как экскурсионные. В меньшем количестве поставлялись городские MEX и фургоны на автобусном шасси. Их у нас насчитывалось, пожалуй, даже больше, чем пассажирских машин. Прежде всего это были холодильники-рефрижераторы, рентген-кабинеты и передвижные стоматологические кабинеты. Также было закуплено малое число передвижных ремонтных мастерских, которые строились по заказу внешнеторговой фирмы PZO Motokov Praga.

 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. И все же на маршрутах в СССР такие автобусы были редкостью.

“Шкоды” выгодно отличались от советских автобусов с бензиновыми двигателями как уровнем комфорта, так и ходовыми качествами, и пользовались уважением водителей и пассажиров.

 Однако растущие объёмы поставок автобусов из Венгрии, наряду с быстрым износом и недостатком запчастей, привели к тому, что к началу восьмидесятых “Шкоды” сошли со сцены. “Второе пришествие” “Шкоды”-706RTO в нашу страну состоялось после распада советского союза и Варшавского блока. К тому времени городские автобусы были давно списаны, но немало пригородных и междугородных ещё эксплуатировалось. Часть этих машин попала в Россию и страны СНГ, где использовалась для пассажирских перевозок или переделывалась 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), [Škoda](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.

**http://memo52.ru/index/avtobusy\_modeli\_skoda\_706\_rto\_v\_g\_gorkom\_n\_novgorode/0-1066**

«Первые 10,8-метровые автобусы модели Skoda 706 RTO поступили в АТК-1 (впоследствии - ГПАП-1, НПАП-1) г. Горького (Нижнего Новгорода) из Чехословацкой социалистической республики в 1961 году.

 До начала 1960-х годов в Горьком и области практически не было автобусов, причисляемых по современной классификации к разряду большой вместимости. Машины отечественного производства не справлялись с растущим пассажиропотоком, прежде всего на протянувшемся через весь город маршруте № 1 (Консервный завод – 43-й квартал Автозавода).

На замену им пришли двухдверные городские бело-терракотовые Skoda 706 RTO MEX, которыми был полностью укомплектован 1-й маршрут. Кроме того, парку были выделены однодверные пригородные Skoda 706 RTO CAR, в основном обслуживавшие пригородные перевозки в дзержинском направлении. Пригородная модификация автобуса в отличие от городской комплектовалась не 2-створчатыми поворотными, а 4-створчатой ширмовой пассажирской дверью. Кроме того, она оснащалась крышевым багажником и не имела маршрутного указателя над ветровым стеклом. Уточнить соотношение поступивших MEX и CAR не представляется возможным, поскольку в отчетных документах они не подразделялись. Известно, что в общей сложности это были минимум 24 машины. Они интенсивно эксплуатировались до 1966 (MEX) - 1968 (CAR) годов.»

**Техническая характеристика автобуса Karosa-Škoda 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  | Škoda 706 OHV |
| Количество цилиндров  | 6 |
| Рабочий объем, см3  | 11781 |
| Номинальная мощность при частоте вращения коленчатого вала 1900 об/мин, кВт:  | 117,8 |
| Макс. крутящий момент при частоте вращения коленвала 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 |

# Ставропольский край, Škoda 706 RTO

## Список подвижного состава

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Гос.№ | Модель | Зав. № | Постр. | Парк | С... | По... | Примечание |
| [СЯ 00-77](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730584/) | Škoda 706 RTO | 726 | 1961 | СПАТП-1 | 07.1961 |  | Škoda 706RTO-CAR |
| [СЯ 00-78](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730586/) | Škoda 706 RTO | 5963 | 1961 | СПАТП-1 | 07.1961 |  | Škoda 706RTO-CAR |
| [СЯ 00-79](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730587/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 07.1961 |  |  |
| [СЯ 00-85](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730580/) | Škoda 706 RTO | 22418 | 1961 | СПАТП-1 | 07.1961 |  | Škoda 706RTO-CAR |
| [СЯ 00-86](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730581/) | Škoda 706 RTO | 22419 | 1961 | СПАТП-1 | 07.1961 |  | Škoda 706RTO-CAR |
| [СЯ 00-87](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730575/) | Škoda 706 RTO | 70976 | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 06.1971 |  |
| [СЯ 00-88](http://fotobus.msk.ru/vehicle/225570/) | Škoda 706 RTO | 71211 | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 06.1969 | Škoda 706RTO-MEX |
| [СЯ 00-89](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730576/) | Škoda 706 RTO | 71169 | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 06.1971 |  |
| [СЯ 00-90](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730577/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 06.1971 |  |
| [СЯ 00-91](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597695/) | Škoda 706 RTO | 71146 | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 07.1967 | Škoda 706RTO-MEX |
| [СЯ 00-92](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730578/) | Škoda 706 RTO | 71092 | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 06.1971 |  |
| [СЯ 00-93](http://fotobus.msk.ru/vehicle/730579/) | Škoda 706 RTO | 71242 | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 06.1971 |  |
| [СЯ 00-94](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597697/) | Škoda 706 RTO | 71171 | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 06.1969 | Škoda 706RTO-MEX |
| [СЯ 00-95](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597699/) | Škoda 706 RTO | 71258 | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 04.1968 | Škoda 706RTO-MEX |
| [СЯ 00-96](http://fotobus.msk.ru/vehicle/641783/#n751087) | Škoda 706 RTO | 71184 | 1961 | СПАТП-1 | 08.1961 | 06.1968 | Škoda 706RTO-LUX |
| [05-37 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597691/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 07.1973 |  |
| [05-38 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597692/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 12.1972 |  |
| [05-39 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597693/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 04.1972 |  |
| [05-40 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597694/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 04.1973 |  |
| [05-41 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/225579/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 12.1973 |  |
| [05-47 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597700/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 03.1973 |  |
| [05-48 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597701/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 06.1972 |  |
| [05-49 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597702/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 01.1973 |  |
| [05-50 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597703/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 03.1973 |  |
| [05-51 СТР](http://fotobus.msk.ru/vehicle/597704/) | Škoda 706 RTO |  | 1961 | СПАТП-1 | 06.1971 | 04.1972 |  |
| [18-36 СТК](http://fotobus.msk.ru/vehicle/641783/) | Škoda 706 RTO | 71184 | 1961 | СПАТП-1 | 06.1968 |  | Передвижное кафе "Спутник |

