

# Horský autobus

Nový prototyp horského autobusu, v pořadí druhý, znamená vzestupnou linii ve stavbě autobusů, jako dopravního prostředku pro hromadnou přepravu cestujících a to jak co do účelnosti, tak i co do konstrukce, provedení a pohodlí. Při jeho konstrukci se již vycházelo ze zkušeností, získaných z provozu prvního horského autobusu, který se velmi osvědčuje.

Druhý horský autobus odpovídá nejnovějším směrnicím ve stavbě autobusů a byl postaven z popudu ústředního ředitelství ČSAD, spoluprací dělníků a konstruktérů národních podniků Tatra a Karosa. Směrnicí při stavbě tohoto prototypu bylo, aby byl vytvořen takový dopravní prostředek, aby doprava byla prováděna rychle, bezpečně, levně a při tom hospodársky účelně. Ze zkušeností, získaných z provozu ČSAD, bylo zjištěno, že je pocítována potřeba středního autobusu o kapacitě 60 osob pro horské kraje s úzkými silnicemi. Trínápravovým řešením, při němž dvě zadní nápravy jsou hnací, se docílí jednak klidnějšího chodu na hrbolatih cestách a jednak lepšího záběru v zimním období. Dvě stopy pneumatik způsobují menší odpor při valení na měkkém podkladu. Jednoduchým orámováním a výkyvnými polonápravami a tím, že podlaha autobusu je položena velmi nízko, takže i celkové těžiště vozu má nízkou polohu, se docílí výborná příčná stabilita, což je další podmínkou pro horské terény.

Tento autobus má samonosnou karoserii, do níž jsou vmontovány jednotlivé hnací orgány. Jejich uložení je provedeno na gumových blocích, čímž je znemožněno přenášení hluku do prostoru pro cestující. Druhý horský autobus je opatřen šestiválcovým plachým naftovým motorem, vzduchem chlazeným, o výkonu 125 KS, umístěným v zadní části karoserie. Je dobře přístupný jednak širokými dveřmi vzadu a jednak postranními dvířky. Tento motor, jakož i řízení a nápravy je výrobkem nár. podniku Tatra, osvědčené a známé konstrukce, který se vyznačuje svojí trvanlivostí, spolehlivostí a solidností.

Autobus je pro 60 osob, z toho pro 29 sedících a 31 stojících. Sedadla jsou pohodlná, měkce čalouněná, po pravé straně je řada příčných sedadel dvojitých, po levé straně řada příčných sedadel jednoduchých. Nad předními podjezdy jsou sedadla podélná. Všechna sedadla jsou na vyvýšeném stupni. Vnitřek autobusu je uspořádán účelně a jednoduše, rovněž venkovní vzhled autobusu je velmi elegantní přesto, že není nikde použito barevných kovů pro jeho výzdobu.



Horský autobus předbudovou ministerstva dopravy

Uložení velkých zavazadel je v prostorné skříni mezi předními a zadními koly po celé šířce vozidla. Pro příruční zavazadla je v rozích vozu zhotovena prostorná galerie, kombinovaná s přídržnými tyčemi pro stojící osoby. Účelné a dokonalé větrání, jakož i vytápění autobusu činí jízdu příjemnou. Nástup do vozu je velmi pohodlný jedněmi dvoukřídlovými širokými dveřmi vpředu a jejich ovládání se děje elektro-pneumaticky z místa řidičova. Pohyb dveří je takový, že se posunují tangenciálně k, vystupujícím osobám, takže možnost zranění jejich hranami je zcela vyloučena. Řidič má z vozu velmi dobrý výhled jak dopředu, tak do stran, kromě toho má i dolní část dveří zasklené okno, aby mohl řidič sledovat najíždění k chodníku nebo do nástupiště. Řidič může vybírat jízdné, aniž by opustil svoje sedadlo. Poloha řidičova kola, umístění rychlostní páky a všech ostatních přístrojů i vypínačů je tak uspořádáno, že má řidič dokonalý přehled a nepocituje únavu ani při delší jízdě. Sedadlo řidiče je měkce čalouněné a lehce přestavitelné v podélném i příčném směru. Náhradní kolo je umístěno ve schráně po levé straně před předním kolem. Brzdy, jsou pneumaticko-hydraulické na všechna kola. Ruční brzda je kardanová.

V celku lze říci, že tento horský autobus je velmi zdařilé dílo, jak se též vyslovili zástupci generálního ředitelství ČZVV, "ministerstva dopravy a ústředního ředitelství ČSAD. Potvrzuje to i zájem zahraničních zástupců, kteří se na

PVV velmi pochvalně vystavili o moderní koncepci tohoto vozu. Během veletrhu se vystřídala u vozu řada zájemců, mezi nimiž byli i zkušení řidiči a automobiloví odborníci, kteří si přáli, aby tyto vozy byly již vyráběny v sérii a pomohly tak zvládnout osobní automobilovou dopravu.

Ke konci děkujeme všem zúčastněným soudruhům, jak z národního podniku Tatra, tak i Karosa, kteří s nevšední péčí se zúčastnili řešení a stavby horského autobusu a přičinili se, aby tento autobus byl zhotoven ve stanoveném termínu.

Dosavadní úspěchy nás zavazují, abychom pokračovali v započaté práci a zdárně dokončili přípravy pro sériovou stavbu horských autobusů, které nejen budou reprezentovat ČSAD, ale budou stále spolehlivé i po dlouhé době používání.

Poněvadž stavba těchto autobusů je velmi zodpovědný úkol, je nutno, aby všechny naše nadřízené orgány byly nápomocny při všech problémech, které vzniknou při řešení výše uvedeného úkolu. ' Kolektiv konstrukce.