



Neznámé karosy - 3. díl - autobusy Š 9

01.05 2018 15:10, Redakce, Nezařazené

Po delší odmlce se podíváme na další z neuskutečněných návrhů autobusů n. p. Karosa, které jsou dochovány v archivu společnosti Iveco Czech Republic (nástupce vysokomýtské Karosy). Tentokrát se zaměříme na nerealizované návrhy autobusů vycházejících z modelu Š 11.

První funkční vzorek autobusu později označeného jako typ ŠM 11 byl vyroben již v roce 1961, prototypy následovaly v letech 1962 a 1963, ověřovací série v roce 1964 a sériová výroba od roku 1965. Kromě městské varianty vznikla také verze linková (ŠL 11) a dálková (ŠD 11), dále článkový model, jenž se nedostal do sériové výroby (ŠM 16,5) a odvozená trolejbusová varianta T11 (která se rovněž sériově nezačala vyrábět). Původní úvahy o řadě nových vozidel se samonosnou karoserií, která představovala revoluci ve výrobě československých autobusů, byly ale ještě větší. Kromě výše uvedených variant se například uvažovalo také o možnosti vývoje kratších modelů.

První z nedatovaných plánů (pocházející ale pravděpodobně ze závěru 50. let, neboť na něm ještě není vykrytalizovaná finální podoba vzhledu „ešemky“) vyobrazuje autobus s označením M 9. Stejně se původně v projektu označoval také autobus ŠM 11 (tedy původně jako M 11), rozdíl byl jen v číselném označení, které prozrazovalo délku vozidla. Autobus o celkové délce 9.100 mm s rozvorem náprav 4.500 mm měl nabídnout 29 míst k sezení, přičemž výměnu cestujících měly zajišťovat dvoje dveře před první nápravou (o šířce 800 mm) a za zadní nápravou (o šířce 1.300 mm).

Z 23. 8. 1962 jsou pak dochovány další výkresy, které již operují s finálním vzhledem autobusu slavné řady Š 11. Výkresy vyobrazují autobusy se jmény L 9 (tedy linkovou variantu) a D 9 (dálkovou variantu). Oba autobusy měly mít identickou konstrukci. Na délku měly mít 9.140 mm, rozvor byl 4.700 mm a nástup a výstup cestujících měly v tomto případě zajišťovat jen jedny trojkřídlé dveře v přední části vozu o šířce 800 mm. Vozidla se měla vzájemně odlišovat zejména uspořádáním interiéru a řešením sedadel. Linková verze měla zvládnout pojmout až 37 sedících pasažérů, dálková 33 pasažérů. Zatímco u linkové verze mělo být podél každé bočnice rozmístěno 8 řad sedadel (po dvou), u dálkové se počítalo jen se sedmi řadami. Navíc se ale u dálkové verze počítalo s možností umístění patrně sklopného dvojsedadla do prostoru u předních dveří, čímž by se počet cestujících mohl zvýšit na 35. Žádná menší odvozená varianta autobusu řady Š 11 ale nakonec nevznikla.

Libor Hinčica

[Odkaz na první díl - Trolejbus z roku 1950](#)

[Odkaz na druhý díl - První návrh legendární „ešemky“?](#)

Ve spolupráci s archivem společnosti Iveco Czech Republic přinášíme našim čtenářům nepravidelný miniseriál určený pro webové stránky našeho časopisu, který bude pojednávat o projektech vzniklých

v rámci národního podniku Karosa, jež se nedostaly do výroby ani ve formě funkčního vzorku či prototypu. Dodnes se však podařilo zachovat některé materiály, které ukazují, čím vším se výrobce v minulosti zabýval.

Je však nutné mít na paměti, že výkresy nerealizovaných vozů neznamenaají, že se jednalo o vozidla, která do výroby někdy zamířit měla. Často šlo jen o ideové skici, možné modifikace existujících typů atp., přičemž k většině z nich se nedochovala žádná další dokumentace. Proto je nutné brát uveřejněné materiály spíše jako zajímavost a doplnění mozaiky historie našeho nejvýznamnějšího výrobce autobusů a nepřisuzovat jim příliš velkou váhu v rámci rozhodovacích procesů vedení podniku, protože takovou váhu patrně nikdy neměly.

Url: [Neznámé karosy - 3. díl - autobusy Š 9](#)