

## Napsali před padesáti lety...

### *II. výstava československého strojírenství v Brně*

Každá výstava má svou přitažlivost, svůj půvab. Ukazuje výsledky pracovního úsilí spousty mozků a rukou, je oslavou důvtipu a dovedností lidí. Těm, kteří pracují ve vývoji, je jakousi chvilkou oddechu a přehlídkou dosaženého stupně sledovaného pokroku, příležitostí k mnohým setkáním s výzkumníky příbuzných nebo jiných oborů, a vede často ke zrodu nových myšlenek, nových výhledů, nových konstrukcí, k dalším krůčkům při zušlechťování a zdokonalování technických prostředků, jimiž se člověk snaží usnadnit si práci a udělat život lepším. A těm, kteří na svých pracovištích v dílnách dávají hmotě potřebný tvar a funkci, aby využitím a přeměnou energie přírodních zdrojů sloužila lidstvu, je výstava pyšnou přehlídkou zručnosti a poctivosti a zároveň křížovatkou cest, jimiž se technický pokrok zákonitě ubírá k novým horizontům, za nimiž tušíme plnější, radostnější život.

Právě taková je výstava v Brně. Je to radostná a hrdá přehlídka překvapivých výsledků společného snažení techniků a dělníků, doklad nezničitelné tvůrčí schopnosti mozků i rukou našich lidí, kteří se nelekají překážek a potíží, a jdou neochvějně za tím, co směřuje ke zvýšení životní úrovně všech pracujících, co dokazuje celému světu, jaké bohatství je v našich lidech. Dokončení na straně 2.



## Vítejte na palubě!

Vážení přátelé, rád bych vás neotřelým způsobem přivítal na palubě našeho GFibusu. Problém je v tom, že oficiální úvodníky se neustále opakují a vymyslet něco nového je prakticky nemožné. Nicméně již samotný fakt, že jste si našli čas těsně před koncem roku, v době, kterou většina lidí tráví v úzkém rodinném kruhu či s přáteli, je pro mě znamením, že dnešní výlet slibuje neotřelý zážitek. Jen si to představte – pojedeme autobusem Škoda 706 RTO z roku 1969 po dálnici, které je teprve pár dní a po které většina z vás (ne-li všichni) ještě nikdy nejela. A k tomu navrch takové to lehké mrazení v zádech – co kdyby se cestou něco porouchalo?! Vzpomínám si, že jsem jako dítě byl zcela u vytržení, když jsme na školním výletě mezi Lipníkem nad Bečvou a Hranicemi na Moravě měli na našem autobusu defekt nebo jak jsme jeli z tehdejší Jugoslávie v noci autobusem bez světel, když selhalo dobíjení. Dnes to vidím již zcela jinak, daleko pragmatičtěji a podobné příhody jsou pro mě spíš noční můrou. Příjemné mrazení a nádech dobrodružství přenechávám tedy vám a sám budu doufat, že náš „dědeček autobus“ nás tam i zpět odveze bez závad. Kdyby přece ne, odpusťte mu to! Je poslední svého druhu v okrese Hradec Králové a tak má na drobné vrtochy jistě nárok. Nakonec, vzali jste si přece na cestu nějakou tu lahvičku na zahřátí, nebo ne?

Příjemnou cestu, neotřelý zážitek a všechno nejlepší do Nového roku vám přeje váš

Martin Říha

## GFibus a jeho cesta k nám

Mnoho z vás se mě ptá, jak se vlastně přihodilo, že firma PB Com, spol. s r.o. vlastní autobus Škoda 706 RTO v barvách Maltské softwarové společnosti GFI. Odpověď na část této otázky je snadná, PB Com, spol. s r.o. totiž zastupuje firmu GFI na českém a slovenském trhu. Druhá část otázky, totiž proč právě autobus Škoda 706 RTO, je komplikovanější, nicméně ne nepochopitelná. Dokončení na straně 3.

## Napsali před 50 lety...

*Dokončení ze strany 1*



*Luxusní autokar Karosa RTO byl dokladem, že výtvoři našich karosářů dosahují světové úrovně*



*Záložní kolo nákladního vozu Škoda 706 RT je zavěšeno vzadu pod rámem na spouštěcím zařízení, které se lehce ovládá*

Po osobních automobilech upoutala zájem náš i ostatních návštěvníků vystavená vozidla hromadné dopravy: autobusy a autokary.

Byly zde autobusy Škoda 706 RO se šesti-válcovým, naftovým, komůrkovým motorem obsahu 11.781 ccm, o výkonu 135 k. Dovolené zatížení činí 5300 kg. Byl zde vystaven městský autobus se 36 sedadly kromě sedadla pro řidiče a s místem pro stojící, a dále dálkový autobus o 35 + 1 sedadle. Rozdíl spočívá v uspořádání sedadel ve vnitřní výbavě. U obou je maximální rychlost 68km/h, s možností zvýšení na 86km/h.

Středem zájmu byl luxusní zájezdový autokar Karosa-RTO. Svým celkovým řešením se plně vyrovná nejpřednějším zahraničním konstrukcím. Na vnitřní výbavě jako na vnějším vzhledu i barvách jsou patrné výsledky spolupráce karosáře s architektem – stylistou, spojení účelu problémy estetickými. Tato spolupráce musí nutně být přínosem karosářství vůbec a její výsledky, známé dosud jen v cizině, se u nás projevují po prvé.

Výhled z autokaru je zvětšen průhlednými oblínami střechy, která je opatřena dvěma seřiditelnými, zasklenými větracími díly, pro ventilaci talkovou i odsávací. Stropní díly je možno zvednout buď celé nebo jen naklonit vpřed či vzad. Horní část bočních oken je výklopná. Stejných větracích elementů bylo použito také u autobusu Liaz. Sedadla autokaru mají opěradla pro hlavu, ale ušákový tvar je experty pokládán za výhodnější. Sedadla jsou po stisknutí tlačítka sklopná do 4 poloh se samočinným vracením. Čalounění je mycí, vesměs z PVC, okraje jsou z koženky. Autokar má 35 sedadel pro cestující. V levém boku karoserie dole je skříň pro akumulátory, sání vzduchu a zařízení pro naftové topení, kterými lze vnitřek vyhřát před příchodem cestujících.

V pravé boční skříni je nářadí a ústí hrdla nádrže na 150 l nafty. Záložní kolo je ukryto ve skříni v zádi karoserie. Je upevněno na rameni, které se pootočí a pak pneumaticky sklopí k zemi. Pro zavazadla je počítáno s místem v „zahradce“ na střeše, pod plachtou, nebo se zavazadlovým, speciálním přívěsem. Barevně byl tento moderně řešený autokar sladěný velmi zdařile, ve dvou odstínech šedohnědé. Lesklé hliníkové lišty měly zelené vložky z PVC. Vnitřek byl v odstínech zelené a Brite, lemovky červené, panely stěn z hladkého Resopanu. Pro ruční zavazadla jsou nad okny odkládací rámy, vyplněné silonovými pásky. Mimo to je vzadu na každém opěradle sklopná síťka a popelníček. Mezi okny jsou otočná zrcátka pro cestující. Rozhlasové zařízení je řízeno ze sedadla průvodce. Rozměrově ruší celkový uhlazený styl autokaru a je nesnadné k vestavění. Motor Škoda 706 RTO je umístěn vpředu, má přímý vstřík nafty, obsah 11.781 ccm byl zachován, blok válců je však z lehké slitiny, výkon zvýšen na 170 k. Vůz dosahuje rychlosti 90km/h.

Nedostatky prototypu spatřujeme v tom, že zasklení bylo třeba řešit determinálním sklem a dále v tom, že vůz dosud nemá servřízení. Chápeme, že nelze udělat vše najednou.



*Přístrojová deska autokaru Karosa vyniká nejen účelností, ale také úhledným celkovým uspořádáním*

*(Svět Motorů, 234 (20), ročník X., 27. září 1956, redakčně zkráceno)*

## Historie autobusu Škoda 706 RTO

Od 1. ledna 1958 byla v Karose zahájena sériová výroba autobusů na podvozcích Škoda 706 RTO. Tyto autobusy byly velice populární, konstrukce karoserie měla v té době světové parametry. Rovněž jako předchozí typ se i autobusy RTO vyznačovaly vysokou životností a levným provozem. Podle uspořádání a přemístění dveří a úpravou vnitřní výbavy se vyráběly jednotlivé typy pro dálkové, linkové a městské využití, případně i v provedení podle přání zákazníků. Vyrobito se celkem 14 969 těchto autobusů, z toho značná část produkce šla na export.



*Dálkový autobus Škoda 706 RTO LUX*



*Linkový autobus Škoda 706 RTO KAR*



*Autobus Škoda 706 RTO MEX pro městskou přepravu*



*Speciální servisní autobus Škoda 706 RTO pro PZO Motokov Praha*

## GFibus a jeho cesta k nám

*Dokončení ze strany 1*

Ve firmě PB Com, spol. s r.o. mám kromě spousty jiných věcí na starosti také marketing. Ti z vás, kteří mě již delší dobu znají, mají v tomto okamžiku jasno – moje hobby spočívající v automobilových veteránech zde našlo příležitost k realizaci projektu, který by pro soukromou osobu byl naprosto nedostupný. A tak po dlouhé peripetii nakonec vlastním firemní autobus, který slouží nejen propagaci firmy na různých oficiálních akcích (např. jako stánek na výstavě INVEX 2006) i při neoficiálních příležitostech, ale také k dobročinným účelům a pro radost dětem. Tím také zůstal zachován jeho původní účel, respektive účel, kterému sloužil nejdelší část svého autobusového života. Po vyřazení z podnikového fondu Závodů vítězného února, kde vozil pravděpodobně především rekreanty tehdejší organizace ROH (pozn. pro mladší čtenáře – ROH – organizace Revolučního odborového hnutí), byl z vlastních prostředků zakoupen třemi nadšenci, členy TJ Sokol Malšovice, pro potřeby této sportovní organizace. Více než dvacet let pak sloužil v zeleno-bílé kombinaci a vozil převážně mladé fotbalisty z Malšovic na utkání do blízkých i vzdálenějších cílů čímž se stal naprosto neodmyslitelným maskotem, který už zdaleka ohlašoval příjezd Malšovických. Během těch let vozil několik generací sportovců, kteří na něj ve svých historkách rádi vzpomínají, stejně jako na řidiče Antonína Bramboru, jednoho ze tří nadšenců, kteří autobus pro klub původně zakoupili.

Během let provozu v malšovickém Sokole došlo na autobusu k mnoha úpravám a opravám, jejichž cílem bylo vždy udržet autobus v provozuschopném stavu za finančních podmínek, které nikdy nebyly příliš příznivé. Na nový nebylo, a tak nezbyvalo než investovat spoustu hodin práce do oprav, které často probíhaly prakticky v polních podmínkách. Jednou z takových oprav byla mimo jiné výměna motoru přímo na hřišti v Malšovických (motor váží 800kg) nebo přestrojení do jiné karoserie po tom, co se zjistilo, že původní rám autobusu je prasklý.

Autobus jsme tedy po zhruba čtyřměsíčním přemlouvání převzali v březnu tohoto roku od TJ Sokol Malšovice ve stavu, který by byl mezi veteránisty označen jako dobové úpravy. Tyto jsme při pozdější renovaci respektovali, a to vysvětluje osazení linkové karoserie sedadly z typu LUX či novější nápravy RÁBA a licenční karoserii JELCZ. Podobné úpravy nebyly v tehdejším Československu vůbec neobvyklé, docházelo k nim při generálních opravách zcela běžně. Naším cílem bylo pokud možno zachovat původní stav autobusu tak, jak převážnou dobu jezdil. K tomu přispěl mimo jiné i náš designér Ing. Jiří Petřek, autor grafického návrhu maximálně respektujícího původní dobový vzhled a ladné křivky karoserie.



Renovace GFIbusu do dnešní podoby trvala několik měsíců, postupné doladování po oficiální premiéře na výletě do Police nad Metují dne 13. 8. 2006 trvá dodnes a dle doposud shromážděných poznatků se pravděpodobně bude jednat o nikdy nekončící práci. Důležité ovšem je, že autobus žije dál, zůstal v Hradci Králové a kromě propagace značky GFI a firmy PB Com, spol. s r.o. může dělat radost dětem i dospělým.

## Důležité kontakty

**PB Com, spol. s r.o.**  
Kydlinovská 161  
50002 Hradec Králové  
[www.pbcom.cz](http://www.pbcom.cz)  
495217143  
603229866

**GFI Česká republika a Slovensko**  
[www.gfi.cz](http://www.gfi.cz)  
495217403  
604577777

## Odkazy

**GFIbus**  
[www.gfibusbz.cz](http://www.gfibusbz.cz)

**RTO klub**  
[www.rto-busbz.cz](http://www.rto-busbz.cz)

**Karosa (dnes Irisbus Iveco)**  
[www.karosa.cz](http://www.karosa.cz)

**Vše o autobusové dopravě**  
[www.busportal.cz](http://www.busportal.cz)

**Ředitelství silnic a dálnic**  
[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

**Vše o dálnicích a jejich historii**  
[www.dalnice.com](http://www.dalnice.com)

**Vše o elektronickém mýtném systému**  
[www.premid.cz](http://www.premid.cz)

## O GFI

GFI je přední světový vývojář řešení pro oblast síťové bezpečnosti, kontroly obsahu a messagingu. Společnost GFI je díky uznávaným technologiím, agresivní cenové politice a silnému zaměření na malé a střední podnikání schopna uspokojit potřeby společností po celém světě. Společnost GFI byla založena v roce 1992, má pobočky na Maltě, v Londýně, Raleighu, Hongkongu, Hamburku, České republice a na Kypru. Tyto pobočky se starají o více než 300 000 instalací. GFI je společnost zaměřená na prodej přes prodejní kanál s více než 10 000 partnery.

GFI má mimo jiné postavení Microsoft Gold Certified Partner a je členem řady programů společnosti Microsoft s limitovaným členstvím, například programu Exchange Server JDP. Microsoft ocenil společnost GFI cenou „Winning on Windows“ a „Microsoft Fusion“.