

## Podpora závodu horských kol v Teplicích

Ve dnech 19. a 20. června 2009 se za účasti domácích i řady zahraničních závodníků konal v Teplicích 4. závod Českého poháru MTB - cross country. Společnost Veolia Transport Teplice zajišťovala v uvedených dnech náhradní dopravy, neboť kvůli závodu nebylo možno provozovat některé linky MHD v obvyklých trasách.



## Solaris v teplických ulicích s reklamou

V září se ve VT Teplice objevil na lince číslo 137, která vede z Teplic přes Chlumec do Ústí nad Labem, autobus Solaris Urbino s novou reklamou. Třinápravový patnáctimetrový autobus v reklamních barvách zadavatele nelze přehlédnout.



## Autobusový veterán – Karosa ŠL 11

Historických autobusů – veteránů naleznete mnoho různých typů. Tentokrát jsme pro představení vybrali vozidlo, které si pamatují staří i mladší, autobus Karosa ŠL 11. Model linkového autobusu vyráběl národní podnik Karosa v letech 1970 až 1981. Vůz ŠL 11 navázal na vozidla Škoda 706 RTO, od roku 1981 byla vozidla typu Š 11 vystřídána novou generací autobusů Karosa, typové řady 700, která je dodnes jedním z nejčastějších vozidel na našich silnicích.



Nová typová řada měla velmi jednoduché označení, které o vozidle řeklo vše. Konkrétně ŠL 11 znamenalo Š=Škoda, L=linkový, 11=délka autobusu v metrech. Označení Škoda pochází od výrobce motorů. Ten je dodával pro celou typovou řadu Š. Autobus ŠL 11 je standardní dvounápravový autobus, který konstrukčně vychází z městského provedení ŠM 11. Vůz má samonosnou karoserii panelové konstrukce a motor umístěný mezi nápravami pod vozovou skříní. Na rozdíl od „ešemy“ je vůz ŠL 11 pouze dvoudveřový. První dveře se nacházejí ještě před přední nápravou, zadní dveře jsou pak umístěny uprostřed bočnice. Oboje trojkřídlé skládací dveře jsou ovládané pneumaticky řídicím a mechanickou převodovkou. Sedadla pro cestující jsou umístěna v rozmístění 2+2 po celé délce vozu.

Od roku 1972 byla vyráběna i varianta s ručně ovládanými dveřmi, která byla označena jako ŠL 11 Turist. Tyto vozy, jež měly druhé dveře

umístěné až za zadní nápravou (stejně jako dálková verze Karosa ŠD 11), byly spíše než pro linkový provoz určeny pro zájezdovou dopravu. Autobusy ŠL 11 byly primárně určeny pro podniky ČSAD, které je provozovaly na meziměstských a regionálních linkách po celém Československu. Menší počty vozů ale zakoupily i různé dopravní podniky, takže jezdily i na linkách MHD. Karosa ŠL 11 se tak objevila například v Praze, Brně, Děčíně nebo Mariánských Lázních. Vozy tohoto typu byly většinou vyřazovány v 80. letech minulého století. Nádherně renovované autobusy Karosa ŠL 11 byly k vidění na letošním Zlatém bažantu, setkání pořádané milovníky a nadšenci historických autobusů a ostatních vozidel. Svoji Karosu ŠL 11.1310 zde představil Jaro Matúšek, předseda Klubu historických autobusů Bratislava, druhým nově předvedeným vozidlem byl zrekonstruovaný autobus Karosa ŠL 11.1305 z Technického muzea v Brně.

Roku 1959 byl na základě vládního usnesení zahájen v Karose Vysoké Mýto vývoj zcela nové řady autobusů se samonosnou karoserií a agregátem umístěným pod podlahou. Roku 1963 byly představeny funkční vzorky ŠL 11 a ŠD 11. Prototyp vznikl v roce 1966, pro různé závady ale nevyhověl zkouškám. O rok později byla vyrobena ověřovací série tří autobusů ŠL 11 s bočnicemi z vlnitého hliníkového plechu (sériové vozy měly bočnice hladké). Sériová výroba byla zahájena až roku 1970, tedy sedm let po vzniku prvního autobusu tohoto typu. První velká série autobusů ŠL 11 byla vyexpedována z Karosy v roce 1971. Po výstavbě nového závodu v roce 1971 se naplno rozběhla výroba nové řady Š 11. Produkce byla zastavena v roce 1981 po vyrobení přibližně 14100 vozů ŠL 11.

