

Typenkompass

Osteuropäische Lastwagen & Busse

Tschechische Marken seit 1945

Michael Dünnebier

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis Dos Santos

Bildnachweis: Alle nicht gekennzeichneten Bilder sind Werksaufnahmen oder stammen aus dem Archiv des Verfassers.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31295-1 (PDF)

Copyright © 2017 by Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2017

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de
--

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Kuch
Innengestaltung: Ralf Weinreich, ERWE-WERBUNG

Inhalt	3	SKD Stratos	71
Vorwort	4	Skoda-LIAZ	72
Avia	6	Skoda Baureihe 706 R.....	76
Avia Baureihe A 15.....	8	Skoda Baureihe 706 RT.....	78
Avia Baureihe A 30.....	9	Skoda Baureihe 706 RT -	
Avia Baureihe A 20.....	11	Müllsammelwagen.....	80
Avia Baureihen A 21 / A 31.....	12	Skoda Baureihe 706 RT - Sprengwagen.....	81
Avia Baureihen A 21.1 / A 31.1.....	13	Skoda Baureihe 706 MT.....	82
Avia Baureihen A 21 T / A 31 T.....	14	Skoda Baureihe 706 MT -	
Daewoo-Avia Baureihe Lublin 2	15	Pritschenwagen.....	83
Daewoo-Avia Baureihen		Skoda Baureihe 706 MT -	
A 65 / A 75 / A 80.....	16	Sattelzugmaschinen.....	84
Daewoo-Avia Baureihe D.....	17	Skoda Baureihe 706 MT - Kipper	85
Avia Ashok Leyland Baureihe D.....	18	Skoda-LIAZ Baureihen 100 / 110.....	87
Avia-Busse	19	Skoda-LIAZ Baureihe 100 -	
CSAD Telnice Prima TL.....	23	Pritschenwagen.....	88
CSAD Bus Usti Lahti 402/CZ-B	24	LIAZ Baureihe 110 - Pritschenwagen	89
Ekova Electric Ekova Elektron.....	25	LIAZ Baureihe 110 -	
Karosa / Iveco	26	Sattelzugmaschinen.....	90
Karosa Baureihe Skoda 706 RO	28	LIAZ Baureihe 110 - Dreiseitenkipper	91
Karosa Baureihe Skoda 706 RTO.....	29	Skoda-LIAZ - Fahrgestelle	
Karosa Baureihe S 11	31	für Sonderaufbauten	92
Karosa Baureihe 700.....	34	LIAZ Baureihen 200 / 300 / M 300.....	93
Karosa Baureihe 700 -		Skoda-LIAZ Baureihe 300 - Kipper.....	94
Reisebus LC 757 HD 12.....	36	Skoda-LIAZ Baureihe M 300 -	
Karosa Baureihe 900.....	37	Sattelzugmaschinen.....	95
Karosa Baureihe 900 - Stadtbus B 931	38	Skoda-LIAZ Baureihe S.....	96
Karosa / Irisbus Baureihe Axer.....	39	Skoda-LIAZ Baureihe 400.....	97
Karosa / Irisbus Baureihe Citybus	40	Skoda Obusse	99
Irisbus Baureihe Citelis	41	Skoda Baureihe 9 Tr	101
Irisbus Baureihe Ares	42	Skoda Typ T 11	102
Irisbus Baureihe Arway.....	43	Skoda Baureihe 14 Tr	103
Iveco Baureihe Crossway	44	Skoda Baureihe 15 Tr.....	104
Iveco Baureihe Crossway LE	45	Skoda Baureihen 14 TrM / 15 TrM.....	105
Iveco Baureihe Urbanway	46	Skoda Baureihen 21 Tr / 22 Tr	106
KHMC.....	47	Skoda Baureihe 21 - Typ 21 Ab.....	107
OASA.....	48	Skoda Baureihen 24 Tr / 25 Tr	108
Praga	50	Skoda Baureihen 26 Tr / 27 Tr / 28 Tr	
Praga Baureihe RN / RND	52	Solaris.....	109
Praga Baureihe ND / NDO.....	54	Skoda Baureihen 30 Tr SOR / 31 Tr SOR	111
Praga Baureihe V3S.....	55	Skoda Baureihen H 12 / Perun	112
Praga VOP Baureihe P-V3S.....	57	SOR	113
Praga Baureihe S5T.....	58	SOR Baureihen B / C / L.....	115
Praga Baureihe S5T - Frontlenker	60	SOR Baureihen BN / CN.....	117
Praga Baureihe UV80.....	61	SOR Baureihen NB 12 / NB 18	119
Praga Caslav Baureihe NTS 265/		SOR Baureihe ENS.....	120
Alfa/Golden/Grand	63	TEDOM	121
ROSS	65	TEDOM Baureihe C 12	123
Agrozet / ROSS Baureihe VIZA	66	THZ-Karosa / THT	124
ROSS Baureihe LA / LN.....	68	Zebra	126
ROSS Baureihe GAZela	69	Zliner	127
ROSS Baureihe R 210.12 / R 210.14.....	70	Quellenangabe / Bildnachweis	128

Die Tschechische Republik verfügt über eine reiche Tradition im Nutzfahrzeugbau. Dazu gehören Marken wie Praga, Skoda-LIAZ und Sodomka-Karosa, aber auch eine Vielzahl kleinerer Hersteller und Aufbaufirmen. Während der Planwirtschaft durch Zentralismus und den RGW/Comecon geprägt, vollzog sich seit 1990 ein deutlicher Wandel. Die einst dominierende Herstellung besonders der schweren Lastwagen trat gegenüber der Montage von Omnibussen unter neuen Markennamen in den Hintergrund. Doch ob nun Lastwagen oder Omnibusse: Die Typenvielfalt ist immens, und die Vielfalt erforderte eine Auswahl und Begrenzung, um den Umfang des Buches nicht zu sprengen. Wegen der Vielzahl von Varianten und Bauformen, besonders bei den Herstellern Skoda-LIAZ, Karosa/Iveco und SOR, konnten von diesen Produzenten meist nur

die Grundmodelle beschrieben werden. Überdies waren nicht alle technischen Angaben verfügbar. Auf leichte und von Pkw abgeleitete Nutzfahrzeuge musste aus Platzgründen ebenso verzichtet werden wie auf die Darstellung von Renn- und Rallyefahrzeugen. Die zahlreichen Hersteller von Aufbauten, Anhängern und Sattelaufliegern fanden nur in Einzelfällen Berücksichtigung. Und die Firma Tatra ist hier überhaupt nicht vertreten, denn die Typenvielfalt dieses Herstellers war zu groß. Doch trotz dieser Einschränkungen zeigt dieser Typenkompass die bunte Vielfalt tschechischer Lastwagen und Busse seit 1945, und wer sich für die Unternehmens- und Typengeschichte von Tatra interessiert, dem sei der entsprechende Typenkompass empfohlen, den der Verfasser 2016 vorgelegt hat.





*Linienbus SOR BNG 10,5 mit CNG-Antrieb.
(Foto: MD)*

Mein besonderer Dank gilt Martin Harak aus Brno, der mir mit Informationen und Bildmaterial behilflich war.

Michael Dünnebier,
Dresden im Juni 2017

LIAZ-Flugfeldtankwagen der Baureihe 100.





Allradausführung des Avia A 80 turbo – montiert in Kooperation mit Hagemann Opava. (Foto: MD)

Gegründet im Jahr 1919, widmete sich die Prager Firma dem Flugzeugbau. 1926 kaufte der Skoda-Konzern Pilsen das Unternehmen und erweiterte ab 1930 deutlich die Fertigungsanlagen.

Nach dem Ende des Krieges und der Nationalisierung gehörte der Betrieb im Prager Stadtteil Letňany ab 1946 zum Verband der Automobilindustrie AZNP, fertigte zunächst Autoteile und übernahm die Skoda-Lkw-Fertigung. Dem Prototyp des Lkw-Typs Skoda 706 R (1946) folgte von 1947 bis 1952 die Serienfertigung verschiedener Lkw-Ausführungen und abgeleiteter Busfahrgestelle, dann wurde der Betrieb umgewidmet und produzierte bis 1960 russische Flugzeuge unter Lizenz. Eine erneute Umstellung führte 1961 dazu, dass Avia wiederum mit dem Lkw-Bau begann. Zunächst erfolgte die Montage des Tatra 805, dann

kam die Übernahme der Praga-Typen V3S und S5T.

Die dringend benötigten leichten Lastwagen konnten aber die osteuropäischen Partner nicht liefern. Deshalb entschloss sich die CSSR zur Eigenproduktion und 1967 zum Kauf einer Lizenz von Renault-Saviem, deren Produktion bei Avia erfolgen sollte. Das erforderte eine deutliche (und kostspielige) Modernisierung der Fertigungsanlagen in Prag. Die ersten Lizenz-Renaults hießen Avia A 15 und A 30 (Nutzmasse 1,5 bzw. 3,0 Tonnen). Sie entsprachen der Saviem-SG-Reihe und verließen 1968 das Werk. Immer wieder weiterentwickelt, bildeten sie die Basis der Avia-Lkw-Fertigung für mehr als 30 Jahre.

Im Zuge der staatlich verordneten Reorganisation der tschecho-

slowakischen Fahrzeugindustrie bestimmte man Avia ab Mitte 1988 zum Leitbetrieb eines Staatskonzerns, dem u.a. auch Praga, BSS sowie mehrere Aufbau- und Aggregathersteller angehörten. Doch mit den politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in Osteuropa und der Auflösung des RGW gingen auch die Absatzmöglichkeiten für Avia-Lastwagen deutlich zurück. Bis dahin war die Sowjetunion der größte Exportmarkt für den tschechoslowakischen Hersteller gewesen, und der fiel nun weg. Avia geriet in eine existenzbedrohende Krise.

Im Rahmen der Privatisierung staatlicher Betriebe wurde das Unternehmen ab 1992 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, doch die Verkaufszahlen fielen weiter.

Die Suche nach westlichen Partnern gestaltete sich schwierig, bis 1995 der koreanische Daewoo-Konzern als Hauptaktionär eintrat. Ab 1996 firmierte das Unternehmen

als Daewoo-Avia a.s. und forcierte die Erneuerung des Typenportfolios. Doch dann kam eine Krise des Daewoo-Konzerns, in deren Folge das Avia-Werk 2005 zunächst an die Kapitalgesellschaft »Odien Partners« verkauft wurde und 2006 durch das indische Unternehmen Ashok Leyland (Hinduja Group) übernommen wurde. Mit überarbeitetem Design und dem Einbau von Cummins-Motoren sollten die Avia-Fahrzeuge besonders für den Export Richtung Osten fit gemacht werden. Nach anfänglichen Erfolgen scheiterte 2013 letztlich auch dieses Engagement: Avia schaffte es nie, die Gewinnzone zu erreichen. Und nachdem der indische Mutterkonzern selbst in Schwierigkeiten geriet, musste die Lkw-Fertigung eingestellt werden. Die Marke wurde ein weiteres Mal verkauft, heutiger Eigentümer des Werkes und der Marke AVIA ist nun die »Holding Czechoslovak Group (CSG)«.



Am Werk von Avia Ashok Leyland in Prag-Letnany im Jahr 2010. (Foto: MD)

Avia Baureihe A 15

Nach einer Lizenz von Renault-Saviem fertigte das Avia-Werk in Prag-Letnany ab Oktober 1968 die Typen A 15 und A 30, die weitgehend der Saviem-SG-Reihe entsprach. Wesentliche Merkmale der A 15-Typen waren die nicht kippbare Frontlenkerkabine, der Leiterrahmen, die vordere Einzelradaufhängung und die hintere Starrachsen, jeweils mit Schraubenfedern und Stoßdämpfern. Bei den Dieselmotoren handelte es sich um eigene Direkteinspritzer, das Schaltgetriebe war synchronisiert und die Bremsanlage funktionierte hydraulisch. Grundlage des Aufbauprogramms bildeten die Typen A 15 N (Chassis normal) und A 15 K (Chassis kurz). Volumenmodelle waren die Pritschen- und Kastenwagen.

Hersteller:	Avia n.p. Prag-Letnany
Baureihe / Modell:	Avia A 15 N
Bauart:	Pritschenwagen normal
Bauzeit:	1968-1978
Motor:	Avia 712.03, 4-Zylinder-R-Dieselmotor, wassergekühlt
Hubraum:	3.319 cm³
Leistung:	53 kW (72 PS) bei 3.200 U/min
Getriebe:	4 + 1 Gänge
L x B x H:	5.216 x 1.996 x 2.604 mm
Radstand:	2.680 mm
Leermasse:	2.140 kg
Nutzmasse:	1.810 kg
Bereifung:	7.50-16 10 PR
Höchstgeschw.:	81 km/h
Bemerkung:	ab 1977 Motor Avia 712.13: Hubraum: 3.596 cm³

Der leichte Pritschenwagen Avia A 15 nach Saviem-Lizenz.



Avia Baureihe A 30

Die Dreitonner-Klasse wurde im Rahmen der Lizenzvereinbarung durch den Avia A 30 abgedeckt. Im Unterschied zum A 15 übernahmen Längsblattfedern mit Teleskopdämpfern die Aufhängung der Hinterachse. Anfänglich ebenfalls mit dem 3.319-cm³-Motor ausgerüstet, wurde später die etwas hubraumstärkere Motorvariante Avia 712-11 eingesetzt. Neben den Pritschen- und Kastenwagen diente der A 30 als Basis diverser Sonderaufbauten. Es gab u.a. Werkstatt- und Verkaufswagen, Kühlkoffer-, Tank- und Feuerwehrfahrzeuge sowie Kipper und Hochhub-Montagebühnen.

Hersteller:	Avia n.p. Prag-Letnany
Baureihe / Modell:	Avia A 30 N-SJA
Bauart:	Kastenwagen
Bauzeit:	1968-1978
Motor:	Avia 712-11, 4-Zylinder-R-Dieselmotor, wassergekühlt
Hubraum:	3.596 cm ³
Leistung:	59 kW (80 PS) bei 3.000 U/min
Getriebe:	4 + 1 Gänge
L x B x H:	6.427 x 2.260 x 2.890 mm
Radstand:	3.240 mm
Leermasse:	3.100 kg
Nutzmasse:	2.850 kg
Bereifung:	6.50-20 10 PR hinten Doppelbereifung
Höchstgeschw.:	77 km/h
Bemerkung:	auch Avia A 30 L mit Radstand 3.640 mm; bis 1977 Motor Avia 712.01: Hubraum: 3.319 cm ³

Avia A 30 N Kastenwagen Typ SDO mit Werkstattausrüstung. (Foto: MD)



Avia Baureihe A 30



Avia A 30 diente auch als Basis verschiedener Feuerwehraufbauten. (Foto: MD)



Avia A 30 K-CA Kraftstofftankwagen auf kurzem Chassis.

Avia Baureihe A 20

Unmittelbar nach dem Auslaufen der über zehn Jahre gültigen Renault-Lizenz begann Avia mit der Weiterentwicklung der Baureihe. Der erste Schritt bestand 1979 im Einbau einer verstärkten Hinterachse beim A 15, welche eine Erhöhung der Nutzmasse um eine halbe Tonne ermöglichte. Die neue Bezeichnung lautete nun A 20. Nichts geändert gegenüber dem Vormodell hatte sich am üppigen Variantenreichtum, es gab ein kaum unüberschaubare Zahl an Ausführungen. Dazu gehörte ein als A 20 F (= Furgon) bezeichneter Kastenwagen, dessen Aufbau beim slowakischen Avia-Zweigwerk Zilina erfolgte.

Hersteller:	Avia n.p. Prag-Letnany
Baureihe / Modell:	Avia A 20 F
Bauart:	Kastenwagen
Bauzeit:	1979-1982
Motor:	Avia 712-13, 4-Zylinder-R-Dieselmotor, wassergekühlt
Hubraum:	3.596 cm ³
Leistung:	53 kW (72 PS) bei 3.000 U/min
Getriebe:	4 + 1 Gänge
L x B x H:	4.997 x 1.996 x 2.743 mm
Radstand:	2.680 mm
Leermasse:	2.380 kg
Nutzmasse:	1.820 kg
Bereifung:	7.50-16 10 PR
Höchstgeschw.:	80 km/h

Avia A 20 F als geschlossener Kastenwagen
(Foto: MD)



Avia Baureihen A 21 / A 31

In Weiterentwicklung der ehemaligen Lizenzfahrzeuge entstanden die Avia-Typen A 31 (ab 1982) und A 21 (ab 1983) mit neuem Motor. Beide Baureihen erhielten den weiterentwickelten Avia 712.18 mit höherer Leistung und verbessertem Drehmoment. Die Einspritzpumpe war nun wartungsfrei, der Einsatz eines Ölkühlers verbesserte die thermische Gesundheit. Der Motor-Kühlkreislauf war nun geschlossen. Die Kraftübertragung erfolgte über ein neues Praga-5-Gang-Schaltgetriebe, und die Geräuschdämmung zeigte sich verbessert. Die hydraulischen Bremsen erhielten eine pneumatische Unterstützung. Die A 21-Typen behielten die Hinterachsaufhängung mit Schraubenfedern. Für den Export wurden einige Ausführungen mit einem neuen Plastikgrill versehen.

Hersteller:	Avia n.p. Prag-Letnany
Baureihe / Modell:	Avia A 31 N
Bauart:	Pritschenwagen
Bauzeit:	1982-1988
Motor:	Avia 712.18, 4-Zylinder-R-Dieselmotor, wassergekühlt
Hubraum:	3.596 cm³
Leistung:	61 kW (83 PS) bei 3.000 U/min
Getriebe:	5 + 1 Gänge
L x B x H:	6.392 x 2.246 x 2.857 mm (über Plane)
Radstand:	3.240 mm
Leermasse:	2.860 kg
Nutzmasse:	3.130 kg
Bereifung:	6.50-20 10 PR, hinten Doppelbereifung
Höchstgeschw.:	86 km/h
Bemerkung:	auch mit Radständen 2.680 mm und 3.640 mm

Avia A 31 mit Pritschenaufbau. (Foto: MD)



Avia Baureihen A 21.1 / A 31.1

Mit der Anpassung an europäische Vorschriften und weiteren Detailänderungen liefen die Avia-Lkw ab 1988 als Typen A 21.1 bzw. A 31.1 vom Band. Der Zusatz K (= kurz), N (= normal) und L (= lang) bezeichnete die Radstände von 2.680 mm, 3.240 mm und 3.640 mm. Das Lieferprogramm der Einheits-Baureihe umfasste insgesamt rund 50 Fahrzeugausführungen und Aufbauvarianten, auch mit Doppelkabine. Seit 1991 kam zunehmend die modernisierte Plastikfront zum Einsatz. Beim Export nach Frankreich wurde für den A 31.1 die Renault-Bezeichnung AG3 verwendet.

Ab 1992 wurde der A 31.1-Kipper auch in Deutschland angeboten.

Hersteller:	Avia n.p. (ab 1992 Avia a.s.) Prag-Lefnany
Baureihe / Modell:	Avia A 31.1 K-S
Bauart:	Hinterkipper
Bauzeit:	1988-1994
Motor:	Avia 712.18, 4-Zylinder-R-Dieselmotor, wassergekühlt
Hubraum:	3.596 cm ³
Leistung:	61 kW (83 PS) bei 3.000 U/min
Getriebe:	5 + 1 Gänge
L x B x H:	5.200 x 2.050 x 2.265 mm
Radstand:	2.680 mm
Leermasse:	2.915 kg
Nutzmasse:	3.075 kg
Bereifung:	6.50-20 10 PR, hinten Doppelbereifung
Höchstgeschw.:	86 km/h
Bemerkung:	Kipperaufbau von »Zemedske Stroje s.p.« Prag

