



C734.00







C734.00

- Автобус типа КАРОСА
Ц 734.00 — линейный
(для внутренних рейсов)
- Linienomnibus
KAROSA C 734.00
- KAROSA C 734.00
Line Coach
- AUTOCAR DE LIGNE
KAROSA C 734.00





Автобус типа Ц 734.00 является новым типом межгородного автобуса высшего класса, изготовленный национальным предприятием, завод КАРОСА в Чехословакии. Он предназначен для работы на межгородных маршрутных линиях. Его максимальную пассажировместимость составляют 72 пассажира, из них 45 сидячих мест. Автобус оснащен шестицилиндровым дизельным двигателем, размещенным в задней части кузова. Характерной чертой конструкции автобуса являются максимальная забота об удобствах как пассажиров, так и экипажа. Автобус оснащен пневматическим пружинным подпрессориванием подвесок, механической коробкой передач и гидравлическим сервоуправлением. В

соответствии с высокими гигиеническими требованиями, обогрев автобуса осуществляется как жидкостная система, отвечающая предъявляемым нормам, которая используя остаточную теплоту двигателя обеспечивает максимальные гигиенические условия для пассажиров. Основные агрегаты (двигатель, механическая пятиступенчатая коробка передач) размещены за задней подвеской, в результате чего достигнут очень низкий уровень внешнего и внутреннего шума. Сиденье водителя пневматически подпрессорено, с возможностью его регулирования в зависимости от веса и роста водителя. Панель приборов управления сконструирована в соответствии со всеми известными современными эргоме-



трическими принципами и имеет как прибор-счетчик оборотов, так и самопищий прибор для измерения скорости вращения. Педаль главного замедлителя, сопряженно управляет, с упреждением замедляющим моторным тормозным устройством, а затем двухокружными пневматическими рабочими тормозами. Вход в кузов вагонного типа, состоящий большей частью из окон, обеспечивается двумя пневматически управляемыми дверями. Широкий кругообзор из машины обеспечивает переднее стекло, оснащенное трехщеточным стеклоочищающим комплектом с циклическим устройством. Шасси не имеет никаких точек смазки.



Der C 734.00 ist ein neuer Vorortbus aus dem tschechoslowakischen Unternehmen KAROSA. Er ist für den Linienverkehr bestimmt, hat 45 Sitzplätze und nimmt höchstens 72 Fahrgäste auf. Der Sechszylinder-Dieselmotor ist im Fahrzeugheck untergebracht. Charakteristisch für die Konstruktion dieses Busses ist größtmöglicher Komfort für Fahrgäste und Fahrer. Der Omnibus hat luftgefederte Achsen, ein mechanisches Getriebe und eine hydraulische Servolenkung. In Übereinstimmung mit den strengen Gesundheitsvorschriften ist er ausreichend dimensioniert und wird unter Ausnutzung der Motorrestwärme durch Flüssigkeit beheizt. Für die Fahrgäste bedeutet das, größtmögliche Hygienebedingungen. Durch die Anordnung des Triebwerks (Motor und mechanisches Fünfganggetriebe) hinter der Hinterachse werden Innen- und Außenlärmpegel sehr niedrig gehalten. Der Fahrersitz ist pneumatisch gefedert und nach Gewicht und Größe

des Fahrzeugführers verstellbar. Das nach den neuesten ergonomischen Grundsätzen ausgelegte Instrumentenbrett ist unter anderem mit elektrischem Drehzahlmesser und mit Fahrtenschreiber bestückt. Das Fußhebelbremsventil betätigt mit Voreilung die Motorbremse und danach die Druckluft-Zweikreisbetriebsbremse. Der Linienomnibus hat zwei pneumatisch betätigtes Türen und zeichnet sich durch eine reich verglaste Karosserie aus. Bei Regen und Schnee wird die Windschutzscheibe durch ein Dreischeinwischersystem mit Intervallsschaltung frei gehalten. Das Fahrgestell des Omnibusses hat keine Schmierstellen.





C 734.00 is a new coach model designed and built by the KAROSA National Corporation, Czechoslovakia, especially for inter-city line services. It can accommodate up to 72 passengers, 45 of them seated. Its characteristic feature is the maximum comfort provided for the passengers and the driver. The coach is powered by a rear-mounted six-cylinder diesel engine, it has a pneumatic axle suspension, a mechanical gearbox, and a hydraulic power-assisted steering. In compliance with strict health regulations, the coach is heated by an amply dimensioned



hot-water heater utilizing the residual heat of the engine for heating up the circulating water so that the passengers are not annoyed by any unpleasant smell. The very low outside and inside noise is due to the location of the power pack, i. e. the engine and the mechanical, five-speed gearbox, behind the rear axle. The pneumatically sprung driver's seat is adjustable to the weight and height of the driver. The design and layout of the instrument panel including an electric speedometer and recording tachometer is based on the latest knowledge in human engineering. The pedal of the main brake valve controls, with a slight advance, the exhaust brake and then the twin-circuit pneumatic service brakes. The coach body has large-size windows and two pneumatically controlled doors. The driver has a perfect view through the large windscreens cleaned by a three-wiper set with a cycling device. The chassis has no lubricating points.

Le C 734.00 est un nouveau type d'autocar interurbain construit par l'entreprise nationale KAROSA de Tchécoslovaquie. Il est destiné aux transports interurbains collectifs et peut transporter au maximum 72 passagers dont 45 assis. Il est équipé d'un moteur Diesel à six cylindres en ligne, logé dans la partie arrière de la carrosserie. Un trait caractéristique de sa conception est le maximum de soins consacrés aux passagers et à l'équipage. L'autocar est équipé d'un système de suspension pneumatique des essieux, d'une boîte de vitesses mécani-

que et d'une direction assistée hydraulique. En conformité avec exigences hygiéniques sévères, le système de chauffage de l'intérieur de l'autocar est à liquide, largement dimensionné, exploitant la chaleur résiduaire du moteur et assurant aux passagers des conditions hygiéniques optimales. Les groupes de propulsion (moteur, boîte de vitesses mécanique à 5 rapports) sont logés derrière le pont AR ce qui réduit au minimum le niveau sonore intérieur et extérieur. Le siège du conducteur est à suspension pneumatique et peut être réglé à volonté suivant



le poids et la taille du conducteur. Le tableau de bord répond aux principes ergonomiques modernes et abrite un compte-tours électrique ainsi qu'un tachygraphe. La pédale du frein principal actionne avec une avance suffisante le ralentisseur et ensuite les freins principaux à deux circuits. L'accès à la cabine richement vitrée est assuré par deux portes à commande pneumatique. La visibilité parfaite est garantie, entre autres, par un essuie-glace à trois balais et un cycleur. Le châssis est sans points de graissage.



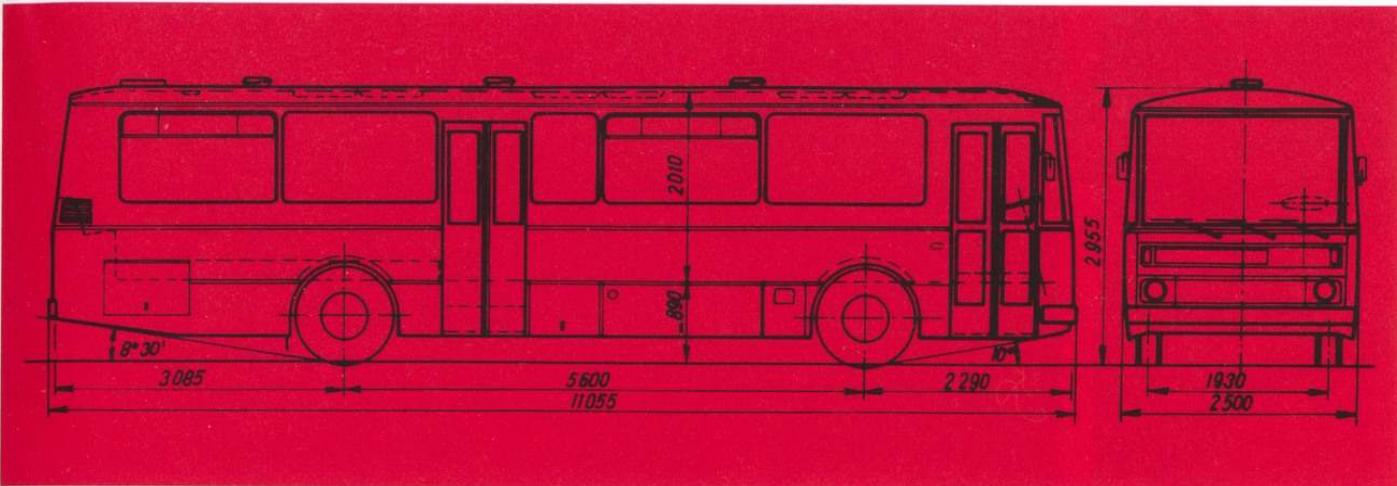
Ц734.

С734.

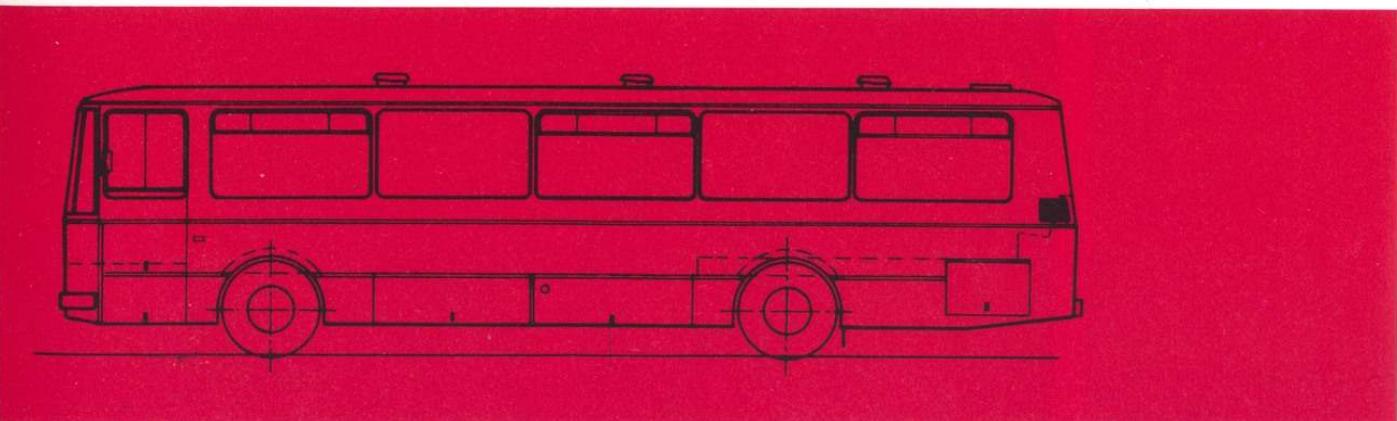
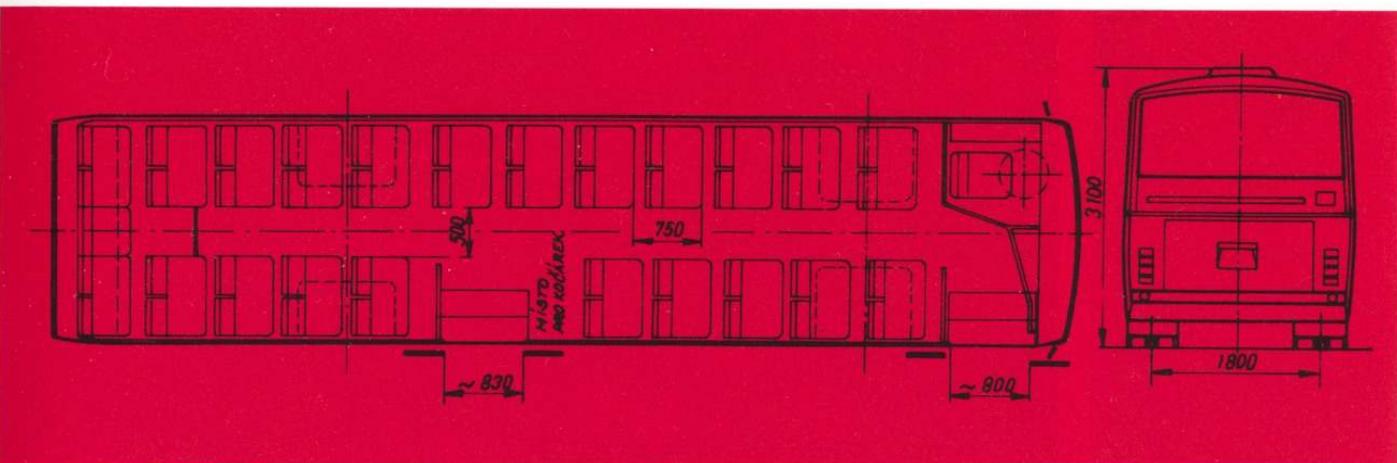
С734.

Вес в снаряженном состоянии	9 600 кг
Полезная грузоподъемность (без водителя)	5 760 кг
Вес экипажа	80 кг
Общий вес автобуса	15 440 кг
Давление на подвески:	
передняя подвеска	5 650 кг
задняя подвеска	9 790 кг
Пассажировместимость:	
сидячих	45 чел.
стоячих	27 чел.
Максимальная скорость движения	97 км/час
Максимально преодолимая крутизна склона	20,3%
Максимальная продолжительность маршрута	784 км (30,6 л/100 км)
Внешний контур диаметра поворота	22 м

Maße des fahrbereiten Fahrzeuges	9 600 kg
Nutzlast (ohne Fahrer)	5760 kg
Gewicht des Fahrers	80 kg
Gesamtmaße	15 440 kg
Vorderachsbelastung	5 650 kg
Hinterachsbelastung	9 790 kg
Sitzplätze	45 Fahrgäste + 1 Fahrer
Stehplätze	27 Fahrgäste
Höchstgeschwindigkeit	97 km/h
Größte Steigung	20,3%
Fahrbereich	784 km/30,6 l
Wendekreis	22 m



C734.00

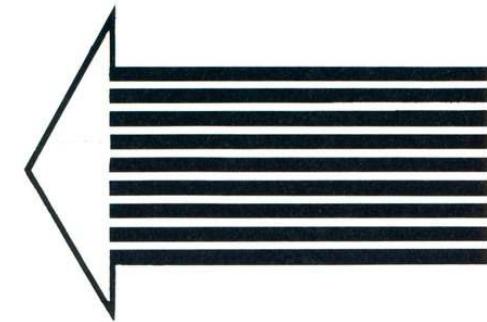


poids en ordre de marche	9600 kg
charge utile — sans conducteur	5760 kg
poids du conducteur	80 kg
poids en charge global	15440 kg
charge sur essieu AV	5650 kg
charge sur essieu AR	9790 kg
places assises	45 + conducteur + 27 debout
vitesse maximale	97 km/h
rampe maximale	20,3%
rayon d'action	784 km (30,6 l de combustible aux 100 km)
diamètre de braquage entre murs	22 m





C734.00



Двигатель — тип
Вид

Газораспределение
Диаметр / ход поршня
Максимальный крутящий момент
Рабочий объем
Степень сжатия
Собственный вес двигателя
Объем топливного бака
Сцепление

Температурный режим охлаждающей жидкости двигателя автоматически контролируется электронагревающим устройством, которое облегчает запуск мотора при низких температурах и обеспечивает соответствующий режим обогрева кузова.

Коробка передач механическая

Все передачи, кроме первой, полностью синхронизированы.

Задняя подвеска —

Передняя подвеска —

Шины

Количество колес

Давление в шинах:

ML, горизонтальный
шестицилиндровый,
самовоспламеняющийся, жидкостного
охлаждения, с прямым
впрыском топлива, четырехтактный
верхнеклапанное
130/150 мм
81 кгм/1300 об/мин.
11 940 см³
16,2:1
825 кг ± 5%
240 л
Однодисковое с пневмогидравлическим управлением

5 передач вперед и 1 передача заднего хода

ведущая, жесткая с конусным приводом и замком дифференциала, общее передаточное отношение 5,07 с независимым подвесом колес на трапеции рулевого управления
дисковые 7,5 — 20 — Супер шины
10,00 — 20 — ПР — Специал
6 + 1
передние 750 кПа, задние 650 кПа

Typ
Art

Ventilsteuerung
Bohrung/Hub
Größte Leistung (DIN)
Größtes Drehmoment
Hubraum
Verdichtungsverhältnis
Trockenmaße
Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters
Kupplung

Das Wärmeregime des Motorkühlkreises wird automatisch durch einen elektrischen Erwärmer kontrolliert, der den Kaltstart (bei -15°C) erleichtert und auch die Beheizung der Karosserie steuert.
Mechanisches Wechselgetriebe
Geschwindigkeitsstufen: 5 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang. Vollsynchrone Gänge — alle außer dem 1. Gang
Hinterachse

Vorderachse

Bereifung

Anzahl der Räder
Reifendruck

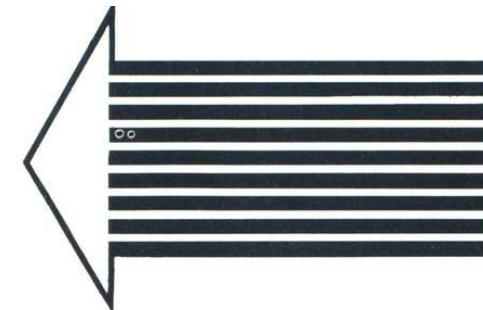
ML 634, liegende Anordnung
Sechszylinder-Dieselmotor, flüssigkeitsgekühlt mit direkter Kraftstoffeinspritzung, Viertaktmotor
OHV
130/150 mm
154,9 kW (210 PS) bei 2000 U.min⁻¹
81 kpm/1300 U.min⁻¹
11940 cm³
16,2 : 1
825 ± 5%

240 l
Einscheibenkopplung, hydropneumatische Betätigung

Antriebsachse, Starrachse mit Kegelübersetzung, Differentialsperre, Gesamtuntersetzung 5,07
Einzelaufhängung der Räder, Trapezachse
Scheibenräder 7,5 — 20 Super Reifen 10,00—2016 PR SPECIAL
6 Räder, 1 Reserverad
Vorderreifen 750 kPa
Hinterreifen 650 kPa



C734.00



Engine — type

Valve gear

Bore/stroke

Maximum power output to DIN

Maximum torque

Swept volume

Compression ratio

Dry weight

Fuel tank filling capacity

Clutch

The engine cooling system incorporates an electric heating element which controls automatically the coolant temperature, facilitates starting of the engine at low temperatures (below -15°C), and maintains the temperature inside the coach at the required value.

Gearbox: mechanical unit with 5 forward speeds an 1 reverse speed

2nd- to 5th-speed gears are synchronized

Rear axle — driving

Front axle

Disc wheels

Number of wheels

Tyres

Tyre pressures — front
rear

ML 634 — flat, water-cooled, four-stroke, six-cylinder diesel with direct fuel injection
overhead valves (OHV)
130/150 mm
154.9 kW (210 b.h.p.) at 2,000 r.p.m.
81 kpm at 1,300 r.p.m.
11,940 c. c.
16.2 : 1
 $825 \text{ kg} \pm 5\%$
240 litres
single-plate, hydropneumatically controlled

moteur
sorte de moteur

distribution
alésage/course
puissance maxi DIN
couple maxi
cylindrée
taux de compression
poids à vide
capacité du réservoir de combustible
embrayage

ML 634, horizontal
Diesel, à 6 cylindres, refroidi par liquide, à injection directe du combustible, à 4 temps
par tiges et culbuteurs
130/150 mm
154,9 kW (210 ch) à 2000 tr/mn
81 kpm/1300 tr/mn
11940 cm³
16,2 : 1
 $825 \pm 5\%$
240 litres
monodisque à commande hydro-pneumatique

Le régime de l'agent de refroidissement du moteur est automatiquement contrôlé par un réchauffeur électrique qui facilite le démarrage aux basses températures (-15°C) et régule le régime du chauffage de la carrosserie.

Boîte de vitesses mécaniques à 5 vitesses AV et 1 marche AR, complètement synchronisée à l'exception de la première vitesse.

Pont AR —

Train AV —

Roues

Nombre de roues
Gonflage des pneus

essieu moteur, rigide, à engrenage conique, muni d'un dispositif de blocage du différentiel, démultiplication totale 5,07
à suspension indépendante des roues, à trapèze
disques 7,5 — 20, pneus Super 10,00—20 PR SPECIAL
6 + 1 roue de secours
AV — 750 kPa, AR 650 kPa

kPa



Тормоза
рабочие

аварийные

замедляющие

стояночные

Электрооборудование

Альтернатор

Аккумуляторы — 2 шт

Освещение автобуса

Две главных фары

Две фары для езды в тумане

двуокружные, пневматические с прогрессивным действием торможения

при неисправности одного из окружов, остальные тормозят с полным давлением

с использованием выхлопных газов, управляемые включателем на педали главного замедлителя

пружинные; обеспечивают автобус, кроме своей главной задачи, в случае вытекания тормозной жидкости из рабочих окружов, не допускают самовольное его движение

24 в

28 в/75 А

12 в/175 А часов

ассиметрические диаметр 160 мм
электролампочки галогенные

Bremsen — Betriebsbremse:

— Notbremse:

— Hilfsbremse:

— Feststellbremse:

Elektrische Anlage

Drehstrom-Lichtmaschine

Batterie — 2 Stück

Fahrzeugbeleuchtung:

Zweikreisbremsystem, druckluftbetägt mit progressiver Bremswirkung bei Ausfall eines Bremskreises bremst der verbleibende mit dem vollen Druck; Auspuffstaudruckbremse, betätigt über das Dauerbremsventil durch einen Schalter am Fußbremshebel; Federspeicherbremse, die den Omnibus (außer ihrer Hauptfunktion) bei Verlust von Druckmedium im Dauerbremskreis gegen selbständige Bewegung sichert.

24 V

28 V/75 A

12 V/175 Ah

zwei asymmetrische Hauptscheinwerfer ○ 160 mm, Halogenglühlampen,
zwei Nebelscheinwerfer

Завод-изготовитель и экспортирующая организация оставляют за собой право изменения технических данных, исходя из процесса непрерывного совершенствования изделия.

In Anbetracht der ständigen Weiterentwicklung des Erzeugnisses behalten sich Hersteller wie Exporteur das Recht zu eventuellen Änderungen der technischen Daten vor.

Изготовитель:



гор. Высоке Мýто

Экспортирующая организация:

MOTOKOV

Прага — ЧССР

Hersteller:



Vysoké Mýto

Alleinexporteur:

MOTOKOV

Prag — CSSR

Brakes

pneumatic twin-circuit service brake with progressive braking effect

emergency brake — when one of the circuits fails, the other circuit actuates the brakes with full pressure

exhaust, decelerating brake, controlled by the switch on the main brake valve pedal

parking, spring-type brake — it secures the coach during parking and prevents it also from starting to move spontaneously at a loss of pressure in the brake system

24 V
28 V/75 A
12 V/175 Ah each

asymmetric, dia 160 mm, with halogen bulbs

Electrical systems

Alternator
Storage batteries (two)

Main lights:

Two headlamps

Two fog lamps

Freins —

principaux à 2 circuits, pneumatiques, à effet de freinage progressif
— de secours — en cas de panne d'un circuit le second frein par toute la pression

— ralentisseur sur l'échappement commandé par un interrupteur logé dans le bloc-pédale.

— de parcage, à ressort, bloquant l'autocar, en dehors de sa fonction principale, en cas de fuite spontanée de l'agent de freinage des circuits

24 V
28 V/75 A
12 V/175 Ah

asymétriques, diam. 160 mm, à lampes à halogène

With regard to continuous modernization of the coaches, their manufacturer and exporter reserve the right to change the technical data any time.

Le constructeur et l'exportateur se réservent le droit de modifier, le cas échéant, les caractéristiques du véhicule en raison de sa modernisation continue.

Manufacturer:



National Corporation, Vysoké Mýto

Constructeur:



Vysoké Mýto

Exporter:

MOTOKOV

Prague — Czechoslovakia

Exportateur:

MOTOKOV

Prague — Tchécoslovaquie



C734.00