

Zdeněk Rosák, podnikový výtvarník v normalizační Karose

Tomáš Jančařík

Zdeněk Rosák, corporate artist in Normalization-era Karosa: This work recapitulates the career of industrial designer Zdeněk Rosák in Karosa, Vysoké Mýto factory, based on his memories obtained in interviews with the author and information provided in other primary and secondary sources. Rosák's specific career was at key moments influenced by important events in Czechoslovak history of the 20th century (1939, 1948, 1968, 1989), but also by opportunities present in the long-term trends of national and factory culture. His artistic contribution to design was influenced by the factory tradition, but also by wider international trends, filtered by contemporary ideology and practice, and Rosák's formative education in Zlín. As we focus most on the design of the buses that had the widest impact, we also monitor and analyze wider contexts and influences.

Keywords: Transportation design – Karosa – Sodomka – Zdeněk Rosák – Czech history of the 20th century

Úvod

Akademický sochař Zdeněk Rosák (10. 2. 1938, Prostějov – 9. 12. 2023, Chocen) se narodil do složité doby. Proto se k vysněnému povolání dostával tak trochu oklikou. Stát po roce 1948 suverénně nakládal s podniky i talentem občanů. Tvůrci z generace nastupující v 50. letech jako Zdeněk Rosák či Otakar Diblík ve srovnání s meziválečnou generací (F. Kardaš) do kýžených podniků dorazili až po prvních zaměstnáních přes tzv. „umístěnky“, vojenské službě a díky kombinaci štěstí a obratného manévrování. V Rosákově případě pomohla znalost prostředí Sodomkovy karosárny (n. p. Karosa), kterou měl příbuzný, strýc Ing. Kořínek, ale i nástroje sociální mobility, příznačné pro danou dobu a místo, jako byl fotbal anebo ochotnické divadlo (viz dále).¹

¹ Text vznikl v rámci projektu NAKI II Designéri v českých zemích a československý strojírenský průmysl (DG18P02OVV059), který v letech 2018–2022 realizují Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně a Národní technické muzeum v Praze. Projekt byl připraven za finanční podpory Ministerstva kultury ČR.

Rosákův tatínek byl zcestovalý matador zahraničního obchodu, který začínal roku 1930 u Bati. Od Zdeňkova narození, během okupace a po ní ale vedl Sladovnu v rodných Ivanovicích na Hané. Ve 20. letech z Ivanovic odešel po sporu s vlastním otcem o vedení malého perletářského podniku (podobný generační spor zažil i Josef Sodomka ml. /1904–1965/, otcův kolářský podnik však ovládl a přebudoval v moderní karosárnu). Rosákova maminka, dcera zahradníka ivanovického zámku, absolvovala obchodní školu. Je možné se ptát, jak a kde by se dráha Zdeňka Rosáka odvíjela, kdyby nedošlo k událostem roku 1948.

Po roce 1948 se rozpoutala vlna represálií. Roku 1950 byl odsouzen Josef Sodomka ml. spolu s některými spolupracovníky.² Roku 1953 byl i Rosákův otec na základě udání vyšetřován brněnskou StB a sesazen z postu ředitele sladovny. Rodina Rosáků, už včetně mladších bratrů Karla (1941–2020) a Jana (*1947), se vrátila do domu dědečka v Ivanovicích.³

Za těchto okolností patnáctiletý Zdeněk roku 1953 po ZŠ pokračuje na internátní průmyslovku s maturitou – SOŠ automobilní v Zábřehu na Moravě. Učí se zde i budoucí automechanici a zaměstnanci ČSAD. Bratr Karel záhy podobně odchází na vyučení do Tatry v Příboře.⁴ Techniku vnímal socialistický i kapitalistický tábor jako cosi relativně apolitického. Uplatnění v ní nacházeli i „třídní nepřátelé“ a jejich potomci. Technické vzdělání je tedy v dané době racionální volbou.

K podnikové kultuře bývalé Sodomkovy karosárny ale také patřila výchova vlastních kádrů. Josef Sodomka ml., obdivovatel Baťova systému, chtěl po válce vybudovat karosářský vzdělávací program. Do jeho odsouzení se podařilo rozběhnout jen učiliště. Žáci zde ale dokázali stavět funkční prototypy např. dálníků na vysoké technické i estetické úrovni.⁵ Otakar Diblík, který se roku 1956 v Karose ucházel o místo výtvarníka coby absolvent VŠ s umístěnkou, se tak nejprve dozvěděl: „My nikoho nepotřebujeme, my si to tu děláme sami.“⁶ A tak dává

² V. Kulíšek, *Vzestup a pád českého podnikatele, Josef Sodomka (1904–1964)*, vlastní náklad autora: Brno 2018, s. 98.

³ J. Rosák, *Baví mě bavít*, Albatros: Praha 2021, 1. vydání, 217 s., s. 13.

⁴ Tamtéž, s. 17.

⁵ M. Šuman-Hreblay, *Encyklopedie automobilů, české a slovenské automobily od roku 1815 do současnosti*, CPRESS: Brno 2018, 208 s., s. 36.

⁶ J. Pauly, „Fenomenální Otakar Diblík. Rozhovor s průmyslovým designérem, který zásadně ovlivnil podobu dopravních prostředků v Československu“, 1999, dostupné z: <https://www.czechdesign.cz/temata-a-rubriky/fenomenalni-otakar-diblik-rozhovor-s-prumyslovym-designerem-ktery-zasadne-ovlivnil-podobu-dopravnich-prostredku-v-ceskoslovensku> [12. 6. 2021].

smysl i strategie, doporučená Rosákovi strýčkem Kořínkem: do Karosy nejprve nastoupit a ke kreativním úlohám se propracovat.

„... jelikož jsem bydlel na internátě a učili jsme se i v sobotu, návštěvy doma a setkávání s bratry byly sporadické...“ vzpomíná Zdeněk Rosák.⁷ Od roku 1955 pak rodiče pobývají ve Vídni, a tak Zdeněk formativní léta tráví v kolektivu vrstevníků. Studenti SOŠ v duchu doby brigádně vybudovali internát, fotbalové hřiště, účastnili se Spartakiády či „Soutěží tvořivosti mládeže“.⁸ „Aktivity se odvíjely od zájmů jednotlivých vychovatelů. Já jsem hrál na kytaru v malém souboju a repertoár byl spíš klasický a netrvalo to dlouho. Jinak jsem propadl fotbalu, chytal jsem v brance a jako dorost jsme se zúčastňovali zřejmě okresního přeboru... Hodně volného času jsem věnoval výtvarné činnosti a kreslil jsem autáky v perspektivě a kupodivu tyto výtvary byly na stole i při mých přijímačkách na VŠ UMPRUM.“⁹ I o dráze po SOŠ se Zdeněk radí s vrstevníky: pětičlenná skupina nadaných a motivovaných žáků si místo dalšího studia zvolila praxi.¹⁰ Umístěnky přímo do Karosy nebyly, a tak Ing. Kořínek radí vysokomýtské ČSAD, s nadějí na pozdější přestup.¹¹

Nástup do n. p. Karosa Vysoké Mýto

Po maturitě v roce 1957 Rosák nastupuje do ČSAD ve Vysokém Mýtě a na podzim na dvouletou vojnu. Tam už osnuje přestup do n. p. Karosa přes fotbal. „Z vojny jsem napsal do Karosy dopis, že bych tam rád pracoval a také hrál fotbal za Spartak Vysoké Mýto, který nebyl firemní, ale funkcionáře tvořili vesměs vedoucí pracovníci Karosy, aby nemuseli do Lidových milic, a fotbal je bavil. Proto bylo snadné z ČSAD do Karosy přestoupit.“¹² Josef Sodomka ml. byl sám aktivní sokol. Členstvo a aktivity Sokola byly v 50. letech začleněny pod TJ Spartak v rámci ZK Karosy.

⁷ Dle J. Rosák, c. d. (pozn. 2), s. 24.

⁸ J. Drozd, „Průmyslová škola automobilní dopravy“, in: J. Hubálek (ed.), *Zábřeh v minulosti i přítomnosti, Vlastivědný sborník, díl I*, Okresní lidová knihovna v Zábřehu: Zábřeh 1959, s. 92–101.

⁹ Z. Rosák, e-mail (17. 4. 2021, 14:14).

¹⁰ Z. Rosák – J. Višo – I. Paclt, *rozhovor* (14. 7. 2021), [Rosákova éra v n. p. Karosa] [zvukový záznam rozhovoru], archiv autora.

¹¹ Z. Rosák, e-mail (19. 4. 2021, 12:09).

¹² Z. Rosák, e-mail (13. 10. 2021, 17:03).

Jedenadvacetiletý Zdeněk Rosák nastoupil do Karosy na podzim 1959 na pozici vývojového technologa.¹³ V Karose začínal vývoj autobusů řady Š 11, zadaný roku 1959, s prvním funkčním vzorkem v roce 1961. Rosák kreslil např. podvozkové rošty v perspektivě.

V Evropě souběh poválečné rekonstrukce s pokračující urbanizací vytvořil silný tlak na výstavbu sídel a jejich dopravní obsluhu. Situace nahrávala i na Západě větší úloze státu. Technokratický přístup měl bez ohledu na politiku relativně širokou podporu.¹⁴ Optimalizace socialistického hospodářství (na úrovni států i RVHP) z marxistických východisek podniky sdružovala do velkých koncernů s cílem „úspor z rozsahu výroby“. Plýtvání chtěla předejít tvorbou monopolů, což ale, jak dnes víme, vedlo ke stagnaci. Podniky redukovala na „výrobní orgán“. Funkce, dříve k podnikům patřící (průzkum trhu, výzkum a vývoj, odbyt, export), oddělovala a centralizovala v plánovacích komisích, výzkumných ústavech, odborných radách, podnicích zahraničního obchodu atd. Plán výroby byl určen kvantifikací prognózy „skutečných potřeb“ společnosti s ohledem např. i na zaměstnanost. V poválečném nedostatku bylo prioritou RVHP produkovat jednoduché výrobky pro dělníky „co nejlevněji a nejrychleji a při zachování přijatelné... kvality a modernosti [což šlo] jedině omezením volby... Tvůrčí otázky bylo zapotřebí obětovat...“¹⁵ Také autobusy z Karosy byly od skončení Horského autobusu (1957) do pádu režimu odvozovány od jedné základní řady (RTO, Š 11, 700).

Strategie uvedená výše kontrastovala s praxí na Západě i předválečnou tradicí karosárny Sodomka. Ta se pyšnila širokou paletou kvalitních výrobků. Proces od koncepce po produkci probíhal v úzkém sepětí vedení a vysoce kvalifikovaných dělníků. „Josef Sodomka mladší navštěvoval mezinárodní výstavy automobilů v Praze, informace získával i při svých účastech na soutěžích elegance... Velmi pečlivě sledoval motoristický tisk, který poměrně obsírně informoval o nejnovějších trendech automobilového průmyslu v tehdy nejrozvinutějších zemích (zejména Francii, Itálii, Německu, Velké Británii a USA), a o získané poznatky se vždy velmi detailně dělil se svými spolupracovníky. Při diskuzích se snažil nastínit vizi nových typů karoserií, o které budou mít zákazníci zájem.“¹⁶ Toto tvůrčí prostředí a jeho výsledky do Karosy lákaly Diblíka i Rosáka.

¹³ Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, c. d. (pozn. 9).

¹⁴ K. Zarecorová, *Utváření socialistické modernity. Bydlení v Československu v letech 1945–1960*, Academia: Praha 2015, 1. čs. vyd., 419 s., s. 34.

¹⁵ Tamtéž, s. 131.

¹⁶ J. Tulis, *Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*, Computer Press: Brno 2010, s. 48–51.

Vývoj v n. p. Karosa v 50. a 60. letech lze vidět i jako dynamickou interakci mezi původní podnikovou kulturou a kontextem vznikajícího socialistického hospodářství. Podobná podniková kultura v maďarském Ikarusu měla značnou setrvačnost. Šlo spíše o řemeslnou než „tovární“ výrobu, dělníci si zachovali hrdost na svou práci a – protože je režim potřeboval – také vliv.¹⁷ Po odsouzení Josefa Sodomky ml. v Karose zůstali jeho blízcí spolupracovníci (Josef Klejch, Miloslav Říha ad.), kteří se vypracovali z dělnických pozic. Opakovaně pak v rozporu s centrálním diktátem docházelo k pokusům oprášit „sodomkovské tradice“ (vývoj „na vlastní pěst“, éra ředitele Vítka, viz dále, touha produkovat luxusnější autokary atd.).

Centrální plánování výroby vyvolávalo zvyšování výrobních kapacit, v kapitalismu vídané snad jen v kontextu válečných dodávek. Špičková denní produkce Karosy se mezi řadou RTO a Š 11 více než zdvojnásobila (6 vs. 14 kusů denně).¹⁸ Ikarus po získání výroby kloubových autobusů pro celou RVHP patřil k největším evropským výrobcům¹⁹ s produkcí přes 13 000 jednotek ročně. Vznikl tlak na hledání metod výroby v takových objemech a jim odpovídajících výtvarných řešení. Pro řadu Š 11 Miroslav Krupka a konstruktéři Karosy vymysleli inovativní „panelový“ způsob stavby autobusu – určitý odraz prefabrikované sídlištní výstavby. Podvozkový rošt byl obestaven panely čela a boků autobusu, prefabrikovanými až po lakování a nastrojení samostatně.²⁰

Pokračující výrobu v Karose, kterou na úrovni RVHP v roce 1955 ohrozil Ikarus, měla po pohledném RTO pojistit řada Š 11 moderní koncepce s motorem uprostřed pod podlahou. Tu tehdy používal např. Mercedes, Büssing či Berliet. Výtvarně to byla „kompozice městského autobusu bez speciálních okrasných linek, spíše urbanistického řešení, které by korespondovalo s tehdy masově stavěnými sídlištními celky... na úkolu mimochodem pracoval později známý designér Otakar Diblík, který koncem 50. let udělal první náčrt.“²¹ Diblík záhy (1959) odešel do Tatry. Gros výtvarného řešení Š 11 má na kontě jeho nástupce J. Papin.

¹⁷ Z. Bódy, „The Hungarian Revolution of 1956 and Its Consequences for the Ikarus Bus Factory“, in: P. Brandon – P. Jafari – S. Müller (ed.), *Worlds of Labour Turned Upside Down*, Brill: Leiden 2020, 143–168, s. 18–19.

¹⁸ J. Višo, *125 let úspěšné práce*, propagační publikace Iveco ČR, a.s., G tisk: Vysoké Mýto 2020, s. 19 a 24.

¹⁹ Z. Bódy, „Enthralled by Size. Business History or History of the Technocracy in the Study of a Hungarian Socialist Factory“, *Hungarian Historical Review* 4, 2015, s. 966.

²⁰ J. Nalezenec in: M. Harák, *Karosa Š 11 Legendární autobus*, Grada: Praha 2020, 1. vyd., 160 s., s. 39.

²¹ Tamtéž, s. 38.



Obr. 1. Představení souboru Mladá scéna „Jú, to se řekne;“ 1962; Zdeněk Rosák první zprava před scénickou výpravou, kterou navrhl. Foto archiv Závodního klubu Karosa.

Přes úlitbu výrobě v podobě unifikace předního a zadního čela se design držel tradiční výtvarné elegance i za cenu lisovaných dílů a panoramatických skel.

Jak v té době žije Zdeněk Rosák? Jako technolog se ještě na výtvarných úkolech nepodílí. Bydlí v podnájmu a volný čas tráví způsobem příznačným pro dobu, své zájmy a možnosti Vysokého Mýta: „Hrál jsem tehdy krajský přebor za Mýto a v roce 1962 jsem přestoupil do Sp. Chocení, kde si mě našla moje celoživotní partnerka... V Mýtě jsem se věnoval i ochotnickému divadlu v souboru Mladá scéna, který se zúčastňoval celostátních přehlídek divadel malých forem... Seděl jsem za bicími, maloval scénu, hrál a upravoval texty.“²²

V Mladé scéně Rosák navázal na rodinnou tradici. Mezi ochotníky v Ivanovicích jsou zmínky o Rosácích od roku 1867,²³ Rosákův otec byl za okupace hercem i předsedou ochotnického spolku Haná.²⁴ Ve Vysokém Mýtě zase divadelní tradice

²² Z. Rosák, c. d. (pozn. 11).

²³ F. Hladký, *Paměti města Ivanovic na Hané*, GARN: Brno 2018, 2. vydání, 286 s.

²⁴ J. Slezáček, *Hanácká sladovna v Ivanovicích na Hané*, bakalářská práce, PedF Univerzity Palackého v Olomouci 2012, 54 s.

sahá do roku 1825 k A. V. Šemberovi. Po zákazu Sokola za okupace bylo loutkové divadlo zachráněno i převodem do majetku karosárny,²⁵ po roce 1948 byla část ochotnických aktivit zařazena pod ZK Karosy, kde vydržela až do roku 1989. Mladá scéna v duchu 60. let nabízela satirickou a humornou formou zábavu i fórum pro kritický komentář a mohly se tu projevit výtvarné ambice a talent mladého technologa. První divadelní scénu Rosák vytvořil pro pásmo Mladé scény *Voštiny* v roce 1961, vrcholem byly celonárodní přehlídky v Bratislavě roku 1962, kde byl oceněn i Rosákův design scénických dekorací, a v Ústí nad Labem v roce 1963.

V Rosákovi ale stále je i ten původní sen: auta navrhovat. Pak v rozhlasé náhodou slyší, „že pan profesor Kovář by rád uvítal výtvarně nadané konstruktéry a technology, aby se hlásili, tak jsem to zkusil,“ vzpomíná.²⁶ Přispělo i to, že z pěti spolužáků ze Zábřehu, kteří původně ve studiu pokračovat nechtěli, zatím většina změnila názor.

Rosákovo vysokoškolské studium

V prvním přijímacím řízení na VŠUP Zdeněk Rosák v roce 1962 neuspěl. „Akademický sochař Jan Hubáček učil na vysokomýtské LUŠ a byl můj soused v ulici. Když jsem neuspěl z modelování u prvních talentovek, poprosil jsem ho o pár kilo modelovací hlíny a o několik konzultací,“ vzpomíná Rosák.²⁷ Měl štěstí – Hubáček byl, stejně jako učitel Zdeňka Kováře Vincenc Makovský, žákem sochaře Jana Štursy.²⁸ Při druhém pokusu v roce 1963 už Rosák uspěl a na podzim nastoupil coby podnikový stipendista na VŠUP, a to do Prahy. Zde do konce 60. let i Kovářovi žáci procházeli průpravným prvním ročníkem.²⁹ Po deseti letech tak Zdeněk opět bydlí v rodiči, kteří v té době žijí v pražských Dejvicích. Nejstaršího

²⁵ Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, *Tužme se v Mejtě, 150 a jeden rok Sokola ve Vysokém Mýtě*, 2020, panel 9 „Pod útlakem nacismu“, dostupné z: <https://www.muzeum-myto.cz/cs/mapa-stranek/tuzme-se-v-mejte-150-a-jeden-rok-sokola-ve-vysokem-myte> [29. 12. 2020].

²⁶ Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, c. d. (pozn. 9).

²⁷ Z. Rosák, c. d. (pozn. 11).

²⁸ I. Danko, „Talentovaná rodina vystavuje společně“, 2021, dostupné z: <http://galerie-vm.cz> [20. 9. 2021].

²⁹ V. Jakubíček, *Zdeněk Kovář – sochař strojů a nástrojů*, magisterská práce, FF MUNI, Brno 2012, s. 66.

Rosáka si studenti zvolili svým zástupcem v akademické obci: „chodil jsem na hodnocení jako zástupce žáků“³⁰ a „pochytil jsem mnoho věcí navíc, než kdybychom byli od začátku ve Zlíně,“ vzpomíná Rosák.³¹ Rok 1963 v Praze se Rosákovi vryl do paměti i svou atmosférou: „... zážitky obrovské, uvolnění, nádherné výstavy, nádherné filmy... Majálesy...“³² Zlínská etapa studia začala na podzim 1964. Protože se Rosák v létě 1964 oženil a v roce 1965 se narodil jeho syn, víkendy trávil v Chocni a přes týden přespával na koleji ve Zlíně a pozdě do noci pracoval v ateliéru.

Koncepci výuky ve Zlíně v té době popisuje Jakubíček.³³ Výtvarná řešení se pohybovala mezi extrémními póly, vyjádřenými v díle dvou Kovářových žáků. Gustav Hlávka jako Kovář vyznával plastický, intuitivní sochařský přístup. Architekt František Crhák naopak posluchače zasněcoval do racionálního přístupu k tvorbě.³⁴ Rosák sám v modelaci zprvu tíhl k „volným aerodynamickým tvarům“.³⁵

V zlínské škole tehdy probíhal generační zápas o příští tvarové směřování designu, analogický „boji o hranatou tramvaj“ v Tatě mezi Františkem Kardausem a nastupující generací.³⁶ Geometrické formy nakonec převládly. Prof. Kovář, technologicky i filosoficky přesvědčený zastánce biomorfních plastických tvarů a humanistického přístupu, se zprvu novému přístupu bránil.³⁷ Víceru zdrojů dle Jakubíčka³⁸ zmiňuje vliv ročníku 1961 a trojice Pavel Škarka (*1942), Miroslav Šindler (*1943) a Vladimír Ptáček (*1937). Ptáček, později designér výpočetní techniky pro n. p. Aritma,³⁹ ve vzpomínkách Zdeňka Rosáka vystupuje nejvýrazněji: „... byl drzej a tomu Kovářovi oponoval... Kovář modeloval barokní tvary, mačkal a cizeloval to do křivek a podobně. A Vláda Ptáček prosazoval... na

³⁰ Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, *c. d.* (pozn. 9).

³¹ Z. Rosák, *e-mail* (2. 5. 2021, 12:21).

³² Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, *c. d.* (pozn. 9).

³³ V. Jakubíček, *c. d.* (pozn. 27).

³⁴ Tamtéž.

³⁵ Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, *c. d.* (pozn. 9).

³⁶ J. Hulák, „Od automobilů po stavební stroje. Transformace designerského důmyslu v normalizačním průmyslu“, in: I. Lorencová (ed.), *Věda a technika v Československu od normalizace k transformaci*, NTM: Praha 2012, 151–162, s. 160.

³⁷ V. Jakubíček, *c. d.* (pozn. 27), s. 77.

³⁸ V. Jakubíček, *e-mail* (20. 10. 2021, 14:43) Re: Ak. soch. Rosák [online], Message-ID: 82541a46dd754b8daa683ac600c51565@galeriezlin.cz.

³⁹ J. Kotalík, *Zdeněk Kovář a jeho žáci*, katalog k výstavě, Národní Galerie: Praha 1987, 1. vyd., s. 50.

mramorovou desku se nalila sádra, a z toho se skládaly kompozice, [takže] jsme začali dělat roviny, ani ne vypnutou plochu, ale prostě roviny.“⁴⁰

Roli v změně estetiky snad sehrálo i to, že aeronautiku právě na trůně střídala kosmonautika. Měla odezvu v sci-fi snímcích jako *IKARIE XB1* (1963, Barrandov). Jeho výpravou, plnou hexagonů a rovných ploch, se údajně⁴¹ inspiroval Kubrick pro film *2001 Vesmírná odyseja* (1968). Hudbu k *Ikarii* složil dvorní skladatel zlínských filmových ateliérů na Kudlově Zdeněk Liška. Pavel Škarka a Miroslav Šindler dle Rosáka „chodili na Kudlov, tam měli různé projekce [a] byli úplně fandové“.⁴²

Vývoj v Karose a oboru během Rosákova studia

V době Rosákova studia se roku 1965 z Argentiny vrací do Karosy bývalý výrobní náměstek a zaměstnanec podniku od roku 1950 Ing. Jiří Vítek. Ve funkci ředitele má vybudovat moderní automatizovanou výrobu autobusů řady Š 11. V uvolněné atmosféře 60. let je možné, aby „francouzské firmy Tunzini a CFC dodaly lakovnu a dopravníkové zařízení“,⁴³ s dokončením pomohla Jugoslávská stavba, ba aby Vítek úkol svěřil Otto Koštovi (1920–1992), někdejšímu Sodomkovu spolupracovníku, který byl v 50. letech rovněž odsouzen a uvězněn.⁴⁴

Objevil se i nápad autobusy Š 11 exportovat do zahraničí systémem CKD (completely knocked down) výroby. „Joint ventures“, umožňující obejít dovozní cla, mohl Vítek vidět v Argentině a panelová stavba dobře vyhovovala transportu v „rozloženém“ stavu. V praxi se ale CKD montáž uplatnila až při exportu řady 700.⁴⁵

V každém případě se Vítek snažil záběr Karosy opět rozšířit mnoha směry. „Byl to muž velice chytrý, s velkým rozhledem a mimořádně aktivní. Do řízení Karosy okamžitě vnesl nové způsoby a během krátké doby ve Vysokém Mýtě i na pobočných závodech vznikala celá řada unikátních výrobků... Již v roce 1967

⁴⁰ Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, c. d. (pozn. 9).

⁴¹ S. Wigley, „50 years of 2001: A Space Odyssey – five films that influenced Kubrick's giant leap for sci-fi“, 2018, dostupné z: <https://www2.bfi.org.uk/news-opinion/news-bfi/lists/2001-space-odyssey-stanley-kubrick-influences> [13. 9. 2021].

⁴² Tamtéž.

⁴³ J. Víšo, c. d. (pozn. 18), s. 25.

⁴⁴ A. Andrlé, *Osobnosti Vysokého Mýta 1310–2001*, Augustin Andrlé: Vysoké Mýto 2001, 511 s.

⁴⁵ Tamtéž, s. 28.

prosadil účast Karosy na XVIII. Výstavě Semaine Internationale du Car Nice 6.–10. 5. 1967. Z jeho příkazu byl pro tuto výstavu upraven dálkový autobus ŠD 11 Evropabus, ve vývoji vyroben nový lůžkový přívěs za autobusy LP 30 a do Nice jako exponát byl odeslán také městský autobus ŠM 11. Účast byla úspěšná a domů se Karosa vrátila s poháry,⁴⁶ vzpomíná Josef Víšo.

Výstava autobusů v Nice, s tradicí sahající až do roku 1948, umožňovala porovnání autobusů v řadě technických, provozních i estetických parametrů. Přední evropské výrobci se pravidelně zúčastňovali a představovali nové modely. Roku 1967 to byl např. dvoupatrový Neoplan Skyliner NH 22 či divoké kreace francouzské karosárny Heuliez. Zastoupen byl i Mercedes s O302, Setra, Van Hool či Berliet s Cruisirem podle návrhu L. L. Lepoixe.

Kromě Karosy se v roce 1967 (50. výročí VŘSR) poprvé v Nice objevuje – a je oceněna⁴⁷ – i výprava z tehdejšího SSSR:⁴⁸ Zil, PAZ 665, futuristický LAZ 67 Ukrajina z GSKB – „hlavní svazové kanceláře konstrukce autobusů“ v ukrajinském Lvově. K takovým kontaktům dozrály politické podmínky. Po vystoupení Francie z NATO roku 1966 „orientace na Sovětský svaz a země sovětského bloku byla... jedním z třech pilířů gaullistické zahraniční politiky“,⁴⁹ která směřovala „proti americké predominanci v západní Evropě, kterou de Gaulle považoval za „přežitek““.⁵⁰ Francouzské podniky poté v socialistických státech uplatnily i licence: Renault v Rumunsku v Dacii, 1966, Saviem v Avii v ČSSR, 1967, Berliet v polském Jelczu, 1972.

Roli hrálo i Chruščovovo tání v SSSR 60. let. Politika mírové koexistence nahradila paranoidní autarkii pozdního stalinismu, kdy si státy RVHP především měly pomáhat mezi sebou. Vzrostla váha spotřebního průmyslu, designu a kontaktu se Západem. „Výzkumný institut technické estetiky“ (VNIITE), založený Jurijem Solovjovem v SSSR roku 1962, patřil za železnou oponou k institucím

⁴⁶ J. Víšo, *e-mail* (14. 5. 2021, 18:34).

⁴⁷ D. Orlov, „Хроника, год 1969. Советский автобусный авангард“, 2014, dostupné z: https://www.oldtimer.ru/blogs/denis_orlov/khronika-god-1969-sovetskiy-avtobusnyy-avangard/ [15. 1. 2022].

⁴⁸ Laz-legend, „ЛАЗ-699А «Люкс» для Semaine Internationale du Car 1967“, 2015, dostupné z: <http://laz-legend.ru/avtobusy-laz-699/avtobus-laz-699a-lux.html> [14. 10. 2021].

⁴⁹ L. Motejlková, *Československo a Francie 1948–1968. Československo-francouzské diplomatické a kulturní vztahy v letech 1948–1968*, dizertační práce, FF UK, 2014, dostupné z: <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/72887> [24. 10. 2020], s. 9.

⁵⁰ Tamtéž, s. 85.

nejvíce otevřeným světu.⁵¹ Škola „Senezh“ navázala kontakt s ulmskou levicovou a odkaz Bauhausu rozvíjející Hochschule für Gestaltung (HfG, 1953–1968).⁵² Roku 1964 proběhla návštěva HfG v SSSR.⁵³ VNIITE se stal členem ICSID (International Council of Societies of Industrial Designers) v roce 1965, kdy kongres ICSID prvně navštívil i Zdeněk Kovář. HfG si zvala např. Otakara Diblíka⁵⁴ a Petra Tučného, neboť plánované hospodářství v HfG budilo zájem příslibem masového uplatnění vědeckého přístupu k designu, který se negativně vymezuje vůči komerčnímu „stylingu“. Vznikla tak určitá platforma, řešící podobné problémy z podobných východisek.

Na této ideové platformě je intenzivně řešeno také téma designu autobusu. V Německu vývoj „standardních autobusů“ silně ovlivnil Herbert Lindinger z HfG, vítěz ideové soutěže z let 1965/66. Půl tuctu velkých německých výrobců v letech 1967–1968 představuje prototypy a následně se také dělí o výrobu 1. generace (od roku 1969) a 2. generace (od 1984) autobusů. V SSSR v letech 1950–1967 osobní doprava v městech vzrostla 20krát a podíl autobusů na ní zároveň 4,5krát – autobusům se intenzivně věnují svazové instituce jako NAMI v Moskvě a GSKB ve Lvově.⁵⁵ Následně i v SSSR vznikla standardizovaná vozidla, produkovaná v obrovských objemech, např. trolejbus ZIU 9 (1972) či autobus LiAZ 5256 (1986).

V bulletinu Solovjovovy VNIITE *Techničeskaja estetika* v ročníku 1964 najdeme článek⁵⁶ V. Panfilova „Konstruování městského autobusu“ s fotografiemi designérského modelu v měřítku. Článek ilustruje dobové úvahy o této problematice v socialistickém táboře.

Jsou zde ohledy výrobně-konstrukční: eliminace drahých panoramatických skel, volba světlé barvy, která má skrýt „technologické chyby, které nevyhnutelně vznikají při výrobě karoserií“,⁵⁷ ale také výtvarné: design má korespondovat

⁵¹ K. Serulus, *Design and Politics, The Public Promotion of Industrial Design in Postwar Belgium* (1950–1986), Leuven University Press: Leuven 2018, 324 s., s. 138.

⁵² T. Cubbin, *Critical Soviet Design: Senezh studio and the utopian imagination in late socialism*, doktorská kandidátská práce, The University of Sheffield, 2016, 320 s., dostupné z: <https://etheses.whiterose.ac.uk/15881/1/dissertation%20white%20rose.pdf> [4. 2. 2022].

⁵³ Tamtéž, s. 137.

⁵⁴ J. Pauly, c. d. (pozn. 5).

⁵⁵ D. Orlov, c. d. (pozn. 42).

⁵⁶ V. Panfilov, „Конструирование городского автобуса“, *Техническая эстетика* 1 (4), 1964, *вниитэ*: Moskva, ISSN: 0136-5363, s. 14–15.

⁵⁷ Tamtéž.



Obr. 2. Autokar Karosa ŠD 11 „Superlux“ v Nice, 1969. Foto archiv IVECO.

s architekturou, jednobarevné provedení „umožňuje odhalit hlavní sochařský záměr formy“.⁵⁸ Hranatá forma se zříká aerodynamiky, ale průběžný zlom v bočních stěnách skříňe výtvarně „přidává autobusu prvek dynamiky“.⁵⁹ To svědčí o zápase s „krabicovitým“ výsledkem striktně utilitárního přístupu, který kritizoval i Kovář.⁶⁰

Zohlednění výrobních postupů v kombinaci s určitou interpretací modernistické estetiky je patrné z designérských studií a prototypů autobusů, provedených v Německu i v socialistickém táboře od poloviny 60. let (např. Jelcz 039, 1970, LAZ 360 E, 1970, Autosan H10, 1978). Jistá odtrženost ideové platformy od výrobní a karosářské praxe však způsobila, že následné sériové výrobky zřídka dosáhly výtvarné čistoty koncepčních studií.

⁵⁸ Tamtéž.

⁵⁹ Tamtéž.

⁶⁰ V. Jakubíček, *c. d.* (pozn. 27), s. 77.

Rosák se vrací do Karosy – výstava v Nice

Zdeněk Rosák se vrací do Karosy v dramatickém roce 1968. V posledním ročníku VŠUP dálkově pracuje na diplomové práci – evoluci obytného přívěsu „Racek“ z roku 1967 do obojživelného karavan-hausbótu SW3. Zapojil se ale i do práce na exponátech pro příští výstavu v Nice. Úspěch Karosy v roce 1967 byl „velká pobídka... 2 roky se vývojové oddělení připravovalo na další účast, kde chtělo překvapit novými výrobky na špičkové úrovni“.⁶¹ Karosa testuje modernější architekturu s motorem vzadu. Nové exponáty – luxusní autokar Karosa ŠD 11 2050 „Superlux“ a sedmimetrový autobus A30 D7 na podvozku Avia/Saviem – experimentují s nastupujícím geometrickým stylem. Každý nakonec představuje jeden z hlavních přístupů (viz dále). Při práci na A30 D7 Rosák spolupracoval s Josefem Klejchem, který na něj zapůsobil přirozeným výtvarným citem – „on mne přesvědčoval: tohle musí být takhle, takhle, a jenom mírně vypnuté“.⁶² Superlux už v té době dělá jízdní zkoušky, ale Rosák se účastní kosmetického doladování.

Panfilovův článek z roku 1964 popisuje první výtvarný přístup, který se snaží formu dynamizovat. V ideové soutěži na design standardizovaného autobusu⁶³ v letech 1965/1966 byl zastoupen návrhy Rudolfa Strausse, L. L. Lepoixe i jednou verzí návrhu týmu Herberta Lindingera. V Nice roku 1967 jej použil Heuliez či LAZ 67 Ukrajina. I později (1973) se jím zabývalo mj. designové oddělení Klöckner-Humboldt-Deutz.⁶⁴ V praxi se ale příliš neprosadil: ve výtvarně čitelné podobě vede k „neergonomickému“ zužování prostoru salonu od podlahy ke stropu. Tento výtvarný přístup se sodomkovsky uměřeným a kultivovaným způsobem promítá zejména do předního čela „malé“ Karosy A30 D7.

Druhý přístup, vycházející z klidnější a monumentálnější kvádrové hmoty s jemně vypnutými plochami, L. L. Lepoix aplikoval roku 1964 na Berlietu PR 250 Cruisair a Herbert Lindinger na oceněném návrhu v již zmíněné hamburské ideové soutěži z let 1965/66.⁶⁵ Design Karosy ŠD 11 2050 Superlux se nakonec vydal tímto druhým směrem.

⁶¹ J. Víšo, c. d. (pozn. 41).

⁶² Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, c. d. (pozn. 9).

⁶³ A. Lutz, „1968–2008 Vor 40 Jahren erster Standard-Linienbus in Hamburg, Verkehrsgeschichte(n) vom Hamburger Nahverkehr“, *HOV-Aktuell* 27, 2008, dostupné z: <https://www.yumpu.com/de/document/view/22322612/2008-vor-40-jahren-erster-standard-linienbus-in-hamburg> [14. 5. 2020].

⁶⁴ *Lastauto-Omnibus 5*, 1973, „Design im Omnibusbau. Ein Blick hinter die Kulissen der Designabteilung von KHD in Köln“, *ETM EuroTransportMedia Verl.*, s. 37–39.

⁶⁵ A. Lutz, c. d. (pozn. 58).

„Otcem“ návrhu Superluxu byl vedoucí konstrukce Miroslav Krupka,⁶⁶ jednu sádrovou maketu s výsledným řešením předního čela ale pravděpodobně zhotovil⁶⁷ i konstruktér Miloslav Říha. Říha se podílel na konstrukci vůbec první Sodomkovy autobusové karoserie roku 1928⁶⁸ a patřil k jeho nejužšímu kruhu.⁶⁹ Stále zde tedy byla praxe „starých sodomkovců“ – citlivost k dobovým trendům a konstrukční a výtvarný cit, získaný dlouhou praxí. Definitivní ztvárnění předního čela Superluxu bylo šťastné, mezi ostatními autobusy ojedinělé, s předsunutou hmotou, kterou lze vnímat i jako „pokračování“ plastického prolisu u světlometů řady Š 11 v „hranatém jazyce“. Zde, v horizontální mřížce chladiče byly skryty zdvojené reflektory, jejichž vnitřní pár se natáčel společně s volantem.

Na cestu do Nice Josef Klejch Rosákovi „přenechal své místo, aby mohl vidět svět“.⁷⁰ Rosák se v létě po obhajobě diplomové práce má stát podnikovým výtvarníkem. Výtvarný osud Karosy tak bude v jeho rukou a Klejch si byl nepochybně vědom důležitosti kontaktu s děním v zahraničí.⁷¹ Karosa opět sklídila úspěch. Superlux „na výstavě získal 2. místo mezi vystavenými dálkovými autokary, stříbrný pohár a zlatou medaili Svazu italských konstruktérů“.⁷² Sedmimetrový autobus A30 D7 v dálkovém provedení získal 3. místo ve své kategorii a další ocenění za dosaženou konstrukční bezpečnost.⁷³ I v roce 1969 se ještě zúčastnila sovětská výprava vozů PAZ turist a LAZ Ukrajina 69-Ljuks.⁷⁴ Prvně se zúčastnil a ocenění si odnesl⁷⁵ také Ikarus za produkční typ 250 s designem od Lászla Finty.

Na výstavu navazovalo cca dvoutýdenní turné po vybraných evropských městech, „Rallye touristique international EUROPE-COTE D'AZUR“. Rosákův první větší výlet do ciziny přišel „za 5 minut 12“. Gustáv Husák vystřídal Alexandra Dubčeka 17. dubna 1969, ani ne tři týdny před začátkem výstavy. Zatímco

⁶⁶ Z. Rosák, *c. d.* (pozn. 8).

⁶⁷ Dle Rosákova úsudku, Z. Rosák, *c. d.* (pozn. 8) a *c. d.* (pozn. 29).

⁶⁸ M. Harák, *Autobusy Karosa 700, historie, vývoj, technika, modifikace*, Grada: Praha 2014, 1. vyd., 160 s., s. 16.

⁶⁹ J. Víšo, *c. d.* (pozn. 18).

⁷⁰ Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, *c. d.* (pozn. 9).

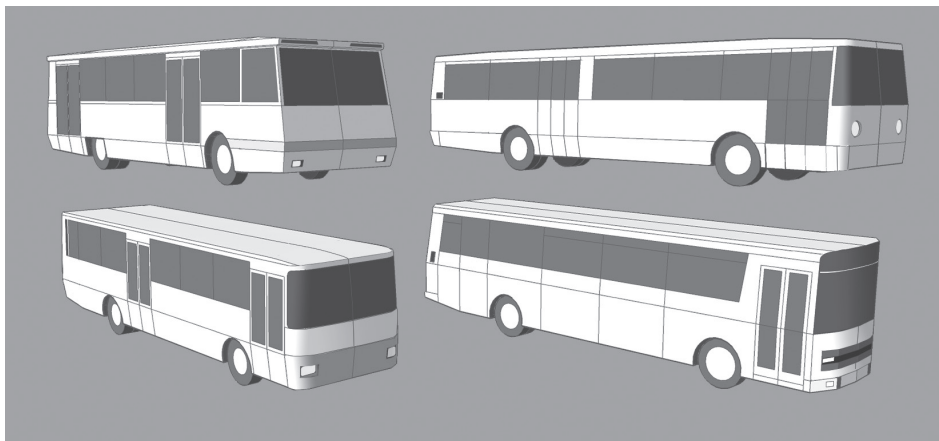
⁷¹ V. Kulíšek, *c. d.* (pozn. 1), s. 114–115.

⁷² J. Víšo, *c. d.* (pozn. 41).

⁷³ J. Víšo, *c. d.* (pozn. 18), s. 26.

⁷⁴ M. Harák, *Autobusy a trolejbusy východního bloku*, Grada: Praha 2014, 232 s., s. 222.

⁷⁵ L. Kukla, „A nizzai, a monacói és a genfi“, 2018, dostupné z: <https://polaris.blog/2018/07/24/a-nizzai-a-monacoi-es-a-genfi/> [15. 11. 2021].



Obr. 3. Dobové tendence v designu autobusů. Ve směru hodinových ručiček: 1964, návrh linkového autobusu SHKB (podle Techničeskaja estetika); Herbert Lindinger, soutěžní návrh na VöV Stadtlinsenbus, 1966, Berliet Cruisair, 1967, produkční autokar dle návrhu L.L. Lepoixe; Herbert Lindinger, 2. varianta soutěžního návrhu na VöV Stadtlinsenbus, 1966. Ilustrace autora.

vysokomýtská výprava brázdila cizinu, v ČSSR setrvalo „přituhovalo“. Prostřední z bratří Rosáků pak emigroval do Švýcarska a nikdo z rodiny se dlouho za hranice nepodíval.

Období normalizace

V roce plného spuštění výroby řady Š 11, 1970, byl Jiří Vítek odvolán z funkce, odešel i Otto Košta.⁷⁶ Protože Superlux se stal „jakýmsi, zakázaným“ projektem... Řada lidí, která na tomto autobusu pracovala, byla nějakým způsobem pro roce 1968 perzekvována.⁷⁷ Předchozí tvůrčí úsilí bylo přerámcováno jako „pravicový oportunistus“. Řízení Karosy se ujali „soudruzi z THZ“, továrny na hasicí zařízení sloučené s Karosou roku 1962. Nový ředitel p. Hromádka „všechny tyhle krásné

⁷⁶ A. Andrlé, c. d. (pozn. 38).

⁷⁷ M. Harák, c. d. (pozn. 20), s. 37.

vývojové věci... zastavil a snažil se jenom vyrábět autobusy na lince“. ⁷⁸ V Karose tak zavládly typické normalizační poměry, jaké popisuje Hulák. ⁷⁹ Soustředění na nezbytné a neochota k experimentu vytrvaly až do sklonku 80. let.

Období tání a tvůrčího sblížení mezi Východem a Západem celkově okupací ČSSR skončilo ⁸⁰ a cenu svým způsobem zaplatily obě strany konfliktu. Roku 1971 se „znormalizovaná“ Karosa už Nice neúčastnila, ale už naplánovanou účast zrušil i ruský PAZ.

Hlavním úkolem konstrukce i designu (a Rosákovým stěžejním dílem) v normalizačním období byla příprava nové generace autobusů, řady 700. Přešlo se ke koncepci s motorem vzadu, pokračovala „panelová stavba“, a zejména další racionalizace výroby. Dle konstruktéra Jana Černého „nová typová řada byla koncipována na co nejmenší pracnost, což znamenalo zjednodušeně řečeno nařezání jeklových profilů a jejich svaření“. ⁸¹ Podobné požadavky byly kladeny i na souběžně vyvíjenou unifikovanou řadu tramvají KT v Tatře. ⁸² První prototypy měly shodně „ostré“ rohy oken. U obou výrobků bylo řešení shodně opuštěno kvůli nevyhovujícím mechanickým vlastnostem. Na vývoj řady 700 bylo proinvestováno cca 62 milionů, ⁸³ na další modernizaci výroby 250 milionů, z toho 80 % na strojní vybavení. ⁸⁴

Výtvarně šlo u řady 700 o převedení „showcaru“ Superlux do podoby masově produkovatelné socialistickou výrobní filosofii. Zmizelo plasticky řešené čelo s rozměrným panoramatickým sklem. Ztvárnění v duchu dobových trendů (zejm. italských a francouzských) je syntetizováno do celku, který vyniká vyvážeností. Minimalistický geometrický přístup předjímal vývoj v segmentu (Standardní autobusy 2. generace) a de facto naplnil i požadavek nadčasovosti. Počítáme-li po Karosu 950, základní schéma Karos 700 s dvěma velkými „facelifty“ čel totiž vyjždělo z továrny 25 let. Ač nejméně pracná je stavba boků skříně z jāklu zcela rovných, jako u tramvají Tatra KT, Karosa 700 se drží jemného vypnutí ploch, má tedy „hrnatý“ styl, ale zachovává si tyto drobné, produkčně náročnější, ale karosářskou zkušeností diktované finesy.

⁷⁸ Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, *c. d.* (pozn. 9).

⁷⁹ J. Hulák, *c. d.* (pozn. 34).

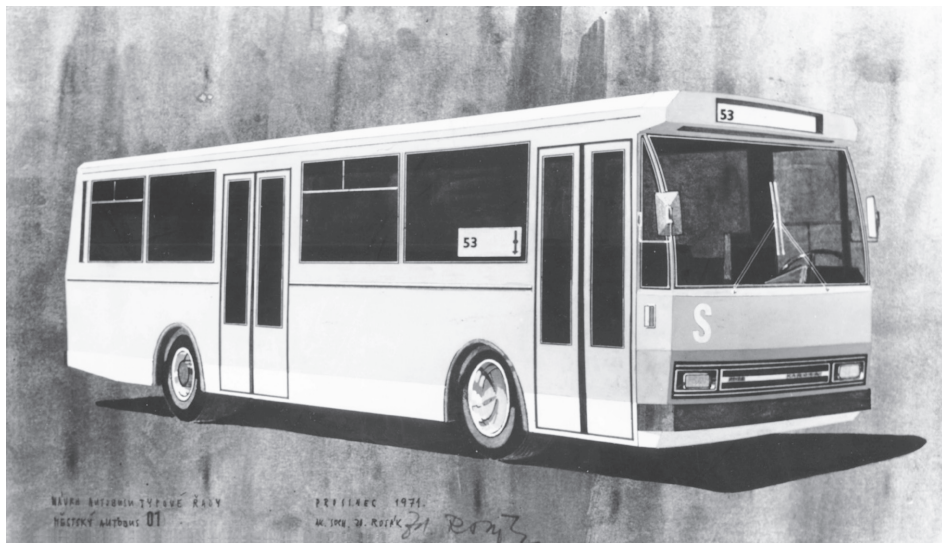
⁸⁰ T. Cubbin, *c. d.* (pozn. 47), s. 51.

⁸¹ M. Harák, *c. d.* (pozn. 63), s. 18.

⁸² R. Mara, *Tramvaje unifikované typové řady t5*, Pavel Malkus: Praha 2014.

⁸³ M. Harák, *c. d.* (pozn. 63), s. 7.

⁸⁴ J. Víšo, *c. d.* (pozn. 18), s. 27.



Obr. 4. Návrh typové řady 730-1c, autor Zdeněk Rosák, 1971. Foto archiv IVECO.

Čelo Karosy 700 – Rosákův nejmarkantnější výtvarný vstup – přináší více „produktivní“ přístup, s prvky asymetrie, přiznané tektoniky jednotlivých dílů a aditivní kompozice (např. fazetovaný prsní panel s asymetricky umístěným průduchem), v němž technologické tolerance neruší. Aditivní kompozice (srov. Ptáčkovu skládání ze sádrových desek ve Zlíně) se dobře hodila pro různé stroje.⁸⁵ Měla ohlas v tvorbě řady Kovářových žáků. Na Západě ji do extrému dovedl rakouský Steyr Citybus (prototyp 1972) z pera L. L. Lepoixe.

Přechod řady 700 k sérii zpomalovaly možnosti i (ne)ochota monopolních dodavatelů. Ač na prvním funkčním vzorku z roku 1973 je výtvarné řešení exteriéru kromě detailů už v podstatě definováno, do zahájení výroby uběhlo dalších 8 let.⁸⁶ Výtvarně to však vedlo i k nadčasovějšímu řešení. V roce 1981 autobus Karosa řady 700 obdržel zlatou medaili na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně a současně byl zařazen mezi nejlepší výrobky oboru i rezortu.⁸⁷

Rosák byl aktivní v odborných radách a komisích, zejména „TVKar při GR ČAZ [Generální ředitelství československých automobilových závodů], se kterou jsme jezdili po automobilkách a hodnotili budoucí auta ještě ve fázi modelů, případně

⁸⁵ J. Hulák, *c. d.* (pozn. 34).

⁸⁶ Tamtéž.

⁸⁷ M. Harák, *c. d.* (pozn. 63), s. 8.

funkčních vzorků... V TVKaru působili i designéři Strejček a Španiel, občas i Vašek Král, Ondřej Skořepa a ze Škodovky Václav Capouch.⁸⁸ Na této úrovni ještě doznávaly i určité zahraniční vlivy – spolupráce Tatry s Vignale (1967–1969) na modelu 613 (1974) a Škody s Italdesignem (1969) na řadě 720, s výtvarným vlivem na sériovou řadu 742 (1976). Dále „panovaly mezi českými technikami a konstruktéry z Avie, Liazu a dalších automobilek velice dobré, až přátelské vztahy s jejich francouzskými kolegy z Renaultu“⁸⁹ po nákupu kabin Saviem roku 1973 Avii. Berliet nabídl pro LIAZ 100 i kabinu TR 300, navrženou Lepoixem.⁹⁰

Normalizační vedení Karosy značně omezilo paletu výrobků ve vývoji, a tím i rozsah Rosákových úkolů. Základem pracovní náplně bylo výtvarné řešení derivátů řady 700. Postupně na její bázi vzniklo kolem 30 prototypů, úprav a nástaveb,⁹¹ výtvarně byla řešena hasičská a komunální vozidla bývalé THZ. Některá, např. CAS 25 (podvozek Liaz, kabina Karosa 700) anebo CAS 32 (kabina a podvozek T815), si získala oblibu i odborná ocenění.⁹²

Přesto Rosák neměl, jak říká, někdy „do čeho píchnout“.⁹³ Ujal se tak i propagace: prezentace Karosy na veletrzích a výroby grafických materiálů ve spolupráci s Motokovem.⁹⁴ V letech 1977–1989 Rosák také vytvořil přes půl tuctu reliéfů a plastik do architektury, což bylo typické pro Kováře i řadu jeho žáků.⁹⁵

80. léta a doba transformace

Prohlubující se hospodářská recese počátku 80. let vyvolala první náznaky reform. Kolektiv Karosy pod záštitou technického náměstka Jaroslava Trnky od roku 1982 na vlastní pěst vyvíjel kloubovou modifikaci řady 700.⁹⁶ Na otevření

⁸⁸ Z. Rosák, *c. d.* (pozn. 29).

⁸⁹ D. Fejgl, „Tahač Liaz s kabinou Berliet (Renault)“, 2016, dostupné z: <http://www.liaz.cz/berliet.php> [5. 7. 2021].

⁹⁰ Tamtéž.

⁹¹ J. Víšo, *c. d.* (pozn. 18).

⁹² *Karosář* 3, 2018, „Kulatiny Zdeňka Rosáka“, s. 5.

⁹³ Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, *c. d.* (pozn. 9).

⁹⁴ Tamtéž.

⁹⁵ J. Kotalík, *Zdeňk Kovář a jeho žáci*, katalog k výstavě, Národní Galerie: Praha, 1987, 1. vyd., 122 s.

⁹⁶ M. Harák, *c. d.* (pozn. 63), s. 20.

dálnice D1 (1980) reagují dálkové verze Karos LC 736 LC3 a LC4.⁹⁷ Rosák řeší i prototyp LC 736.40 (1988) konstruktéra Ing. Černého se skloněným čelní sklem, a prototyp modernizace řady 700, autobus B831 (1987) unifikovaný s trolejbusy.

Ve světě vývoj dospěl k architektuře zájezdových autokarů se zvýšenou podlahou (s ložnicí pro řidiče pod podlahou, WC atd.). Ikarus si koncem 70. let prosadil městskou (400) a dálkovou (300) řadu. V Karose ale vývoj narážel na neochotu vedení vydat se za hranice jedné unifikované konstrukce. To ilustruje anekdota, na kterou vzpomíná Rosák,⁹⁸ kdy prý šéf vývoje mj. prohlásil, že se nebude dělat zvýšený autobus, protože by neprojel nízkými vraty vývojové dílny.

Vývoj zvýšených autokarů tak byl možný až po roce 1989. Mnoho zákazníků takové zájezdové autobusy požadovalo. Snahy o spolupráci s Neoplanem či Ikarusem nevedly k výsledku.⁹⁹ Do Karosy byl proto zpět povolán konstruktér Jozef Nalezenec (*1932). Ten v roce 1988 na Tchaj-wanu ve firmě United Riches stavěl zvýšené autokary¹⁰⁰ na podvozcích Karosa a po návratu v ČSAO Čáslav spoluzaložil firmu OASA, která stavěla podobný autokar podle jeho zkušeností.

Nalezencova konstrukce v kombinaci s Rosákovým výtvarným řešením vedly k zvýšenému autokaru Karosa HD 12 (1991). Více než 15 nových panelů karoserie z laminátu umožnilo přechod k jemnějším, zaobleným tvarům. Moderní dojem dotvářely soudobé prvky vnějšího osvětlení. Autokar byl oceněn na pražském (1991) i brněnském (1992) veletrhu. „Tehdy jsme se tam [v Praze] sešli absolventi od Kováře Zdeněk Zdařil, Pavel Škarka a tuším i Ivan Linhart. Přijali můj návrh velmi kladně, pro mě to už byla, bohužel, labutí píseň před odchodem z Karosy,“ vzpomíná Rosák.¹⁰¹ Byla to už pomalu i labutí píseň Karosy v oblasti zájezdových autobusů se zvýšenou podlahou.

Doba transformace vyvolala personální změny a start s „čistým stolem“. Odchází Rosák i řada pozdějších zakladatelů SOR Libchavy: „generální ředitel Jaroslav Trnka, společně s tehdejšími obchodními řediteli Vlastimilem Mokrejšem, vedoucím konstrukce autobusů Janem Černým a jeho kolegou z konstrukce Petrem Formánkem“.¹⁰² Postsocialističtí výrobci čelili pádu odbytišť v RVHP a liberalizaci domácího trhu, což bylo nejhorší pro exportně orientovaný Ikarus.

⁹⁷ Tamtéž, s. 26.

⁹⁸ Z. Rosák – J. Víšo – I. Paclt, c. d. (pozn. 9).

⁹⁹ Tamtéž.

¹⁰⁰ Tamtéž.

¹⁰¹ Z. Rosák, e-mail (14. 10. 2021, 12:07).

¹⁰² M. Harák, *Autobusy SOR, historie, vývoj, technika, modifikace*, Grada: Praha 2017, 2. vyd., 128 s., s. 10.

Do Karosy roku 1993 kapitálově vstoupil Renault, ta se dočasně, ale úspěšně přeorientovala na školní autobusy Récreo na bázi řady 700 a nyní je součástí koncernu IVECO. Velké koncerny ovšem ovládly i mnohé většinou výrobce, působící nepřetržitě v tržním prostředí, jako je Kässbohrer SETRA (1995, Mercedes) či Neoplan (2001, MAN). Je to tedy důsledek technologického a hospodářského vývoje obecně, nikoliv jen transformace.

Na podzim roku 1992 se Zdeněk Rosák prvně mění v designéra na volné noze. Je mu 54 let. „Po odchodu z Karosy jsem se stal členem hradecké pobočky UVU [Unie výtvarných umělců] a přes ni a přes komise ústřední jsem pracoval a předkládal projekty.“¹⁰³ I Rosákova další tvorba měla, zejména díky spolupráci s Varielem a SOR Libchavy, vliv na podobu československé každodennosti, to už je ale jiná kapitola.

Summary

Zdeněk Rosák's journey to the coveted job of an automobile designer in Karosa – the former bespoke body company Sodomka, Vysoké Mýto – was winding. He was born into the family of representative in foreign trade, but after 1948 this was not an advantage in Czechoslovakia. He left family at the age of 15 to a boarding technical high school, then to ČSAD in Vysoké Mýto. Being an active soccer player helped his transfer to a technologist job in Karosa – factory culture has intertwined with sports since Mr. Sodomka's membership in Sokol. Subsequent engagement in amateur theater at the Workers Club in Karosa showed his artistic ambitions and prowess. Then, from 1963, he could study at the VŠUP in Zlín as a corporate scholarship holder.

Meanwhile, Karosa flourished through large investments in modernizing production combined with enterprising management culture, Sodomka-era capital of expertise, and renewed opportunities for foreign relations during the 1960s.

By the time Rosák's studies ended in 1969, development in Karosa was stifled along with the Prague Spring. He had a brief opportunity to work as an artist alongside the “old guard” panelbeaters on projects for the bus exhibition in Nice, which he also visited.

In the normalization period, he succeeded in translating the concept of exterior design, introduced in Nice, into a new generation of mass-produced buses of the

¹⁰³ Z. Rosák, *c. d.* (pozn. 29).

“700” series. He combined good practices from the Sodomka-era with a more contemporary product-like approach, for which he gained professional recognition. The turbulent period of transformation after 1989 drove him away from the company, and so the ubiquitous “700” buses and their derivatives became his most important legacy from the Karosa period.

Correspondence

Mgr. art. Tomáš Jančařík

Vysoká škola výtvarných umění v Bratislavě

Drotárská cesta 44

811 02 Bratislava

Slovenská republika