

1992: Výroba autobusů pro Prahu v ČSAD Klíčov. I patrových?

21.05 2023 18:42, Libor Hinčica, Autobusy

Dnešním historickým příspěvkem si připomeneme pozapomenutou kapitolu historie autobusové dopravy u nás, konkrétně myšlenkou na možnou výrobu autobusů britské provenience v Praze v rámci podniku ČSAD Klíčov. Jeden z vozů – kompletně postavený ve Velké Británii – se dokonce objevil v roce 1992 na zkouškách v československé metropoli a svezl zde cestující.

Ekonomické důvody se staly hlavní příčinou pádu východního bloku na sklonku 80. let poté, co se ukázalo jako nemožné stávající hospodářský systém postavený na plánovaném hospodářství reformovat. V těžké situaci se ocitlo také Československo, jehož většina výrobků byla v reálném tržním prostředí naprosto nekonkurenceschopná. Zároveň byl národ opit touhou po svobodě a rychlém zasypání propasti, která se po uplynulá čtyři desetiletí bagrovala mezi západním a východním světem. To dostávalo producenty (na počátku 90. let vlastněné ještě státem) do velmi obtížné situace. Tradiční trhy postavené na vazbách a dohodách v rámci tzv. Rady vzájemné hospodářské pomoci se hroutily, pro západní země byly jejich výrobky nekvalitní a v tuzemsku vystřídaly marxistická hesla poučky o tržním prostředí a nutnosti vzniku konkurence.

Karosa Vysoké Mýto nabízela v té době autobusy řady 700, které spadaly vývojově do období 70. let a v porovnání s produkcí na západ od našich hranic šlo o vozidla ve své době beznadějně zastaralá, navíc s proměnlivou kvalitou vyhotovení. Vývoj nástupnického typu (řady 800) se protahoval natolik, že sám stát nakonec projevil dostatek soudnosti a práce na něm ještě před sametovou revolucí zastavil, neboť bylo zřejmé, že než se podaří rozeběhnout jeho sériová výroba, bude i tento model již

za zenitem. Zatímco ještě v roce 1990 (díky dříve uzavřeným smlouvám) vyrobila Karosa 3 168 autobusů, v roce 1991 šlo jen o 1 629 vozidel a o rok později dokonce jen o 945 vozů. Rozložit monopol Karosy toužila celá řada subjektů, z nichž většina hodlala využít kooperace s některým ze západních producentů. Ostatně touto cestou se nakonec vydala i samotná Karosa, do níž později majetkově vstoupil francouzský Renault a tápající firmu nastartoval k oživení.



V roce 1992 DP Praha podepsal dohodu o spolupráci s nizozemským výrobcem Den Oudsten. Společný podnik, jenž měl vyrábět až 300 vozů ročně, ale nevznikl. V Praze byl zkoušen dvoudveřový vůz zapůjčený z Nizozemska v březnu 1992 na lince č. 135. (foto: Karel Kalina)

Kromě etablující se společenské vrstvy podnikatelských dobrodruhů se do vlastní výroby autobusů hodlali pouštět také vybraní dopravci. V Praze jsou v tomto směru známy aktivity pražského DP, který zkompletoval v roce 1995 ve svých autobusových dílnách v Hostivaři dvojici nízkopodlažních autobusů Neoplan N 4014/3 (třetí téhož typu byl jako „předskokan“ vyroben o rok dříve za účasti techniků DP hl. m. Prahy kompletně v Německu). Již v roce 1992 ovšem Dopravní podnik koketoval s myšlenkou na vlastní kompletaci vozidel nizozemského výrobce Den Oudsten, jehož jeden vůz (typu B90) byl v Praze v březnu 1992 testován i v provozu s cestujícími na lince č. 135. Předpokládalo se, že DP hl. m. Prahy a Den Oudsten založí společný podnik, v němž bude mít zahraniční partner 60% podíl a zbytek bude držet prostřednictvím DP město. Jednání dospěla až k podpisu smlouvy o smlouvě budoucí. V areálu hostivařských dílen se mělo od roku 1993 kompletovat až 300 autobusů ročně, z toho 120 mělo být zpočátku alokováno pro obnovu flotily pražského DP. Očekávalo se, že tímto tempem by bylo možné do pěti let nahradit všechny vozy značky Karosa, jenomže ze záměru nakonec nešlo.

Do období roku 1992 spadají i obdobné aktivity vyvíjené jiným pražským subjektem – podnikem ČSAD Klíčov, jenž vznikl delimitací z někdejšího krajského závodu ČSAD od 1. 1. 1991 (ČSAD KNV

Praha se tímto aktem rozpadla na 22 právně samostatných subjektů). Zde se rýsovala možnost výroby autobusů britské provenience, konkrétně typu Dennis Lance, což byla ve své době novinka, jejíž produkce začala teprve v roce 1991. Při výrobě těchto vozidel, jak je v ostrovním království obvyklé, byla využívána celá řada karoserií různých nástavbářů.



Ještě jeden snímek z Florence ukazující předváděcí autobus Den Oudsten B90 / LF620 DAF na lince číslo 135. Do Haarlemu nicméně tato „stopětatřicítka“ nepojede. (foto: Karel Kalina)

Výběr právě britských autobusů nebyl náhodný. Státní podnik ČSAD Klíčov byl určen k privatizaci, na což byl předložen ze strany zřizovatele podniku (tehdejším ministerstvem pro hospodářskou politiku a rozvoj) dne 27. 8. 1992 privatizační projekt, jenž počítal se změnou právní formy podniku na akciovou společnost, v níž měl 58 % následně převzít zahraniční investor. Tímto investorem měla být britská společnost National Express, potažmo jí vlastněná skupina Drawlane Transport Group. Právě ta měla zastřešovat i možnou kompletaci autobusů Dennis Lance v Praze.

V říjnu 1992 byl do Prahy převezen z Polska autobus Dennis Lance s karoserií Duple Metsec R. Šlo o vozidlo, které od 20. 7. 1992 pod ev. č. 4260 sloužilo u varšavského DP, přičemž jeho pouť do země bílé orlice měla stejného jmenovatele, jako v případě výše zmíněných plánů pražského DP na vlastní výrobu autobusů Den Oudsten, potažmo později Neoplan. Také Varšava zvažovala nasazení moderních městských autobusů západního střihu, které by si mohla sama kompletovat v naději, že tak dosáhne nižší pořizovací ceny. Takový plán předestírala i studie restrukturalizace varšavského autobusového provozu (MZA), kterou připravila externí poradenská společnost (příhodně sídlící ve Velké Británii). Po prvním autobuse Dennis Lance/Duple Metces R z roku 1992 přibyly o rok později ještě dva (ev. č. 6360 a 6361), další vozy ale nenásledovaly, protože se jejich výroba v Polsku ukázala jako cenově nerentabilní.



Na podzim 1992 se v Praze v rámci předváděcích jízd (opět na lince č. 135) objevil předváděcí vůz Mercedes-Benz O405N, tato fotografie pochází konkrétně z 1. 11. 1992. Do Prahy se znovu vrátil zástupce téhož typu (s obdobným zbarvením) ještě o rok později, kdy byl nasazen v prosinci 1993 na lince č. 145. (foto: Karel Kalina)

Autobus, jenž byl převezen do Prahy do areálu ČSAD Klíčov, se v sobotu dne 17. 10. 1992 objevil poprvé v provozu s cestujícími na lince č. 250, která v té době spojovala Palmovku v Praze-Libni s Újezdem nad Lesy (což je ještě rovněž součást Prahy). Následně se měl vůz objevit dne 19. 10. 1992 i na lince provozované pražským DP, konkrétně na trase linky č. 176 z Karlova náměstí na Strahov. Ačkoli není známo, že by vůz absolvoval další předváděcí jízdy, měl se zpět do Varšavy vrátit až v únoru 1993, kdy obdržel u MZA Warszawa i nové ev. č. 6260.

Předváděcí vůz byl 11 600 mm dlouhý, 2 500 mm široký a 2 950 mm vysoký, s uspořádáním dveří 2-2-2. Jeho obsaditelnost činila až 100 osob, z toho 29 sedících. Pohon zajišťoval motor Cummins 6CT8, převodovka byla automatická z produkce ZF (ZF4 NP 500). Autobus měl sice snížený nástup, nešlo ale o nízkopodlažní vozidlo v dnešním slova smyslu, protože do interiéru bylo nutné překonat jeden schůdek, sedadla navíc byla na podestách.



Vlastní výrobu autobusů nakonec pražský DP realizoval, nikoli však s Nizozemci, ale s Němci. Ambiciózní projekt ale skončil u dvojice vyrobených vozů. Třetí vůz – z hlediska dodání první – byl kompletně postaven v Německu za účasti pracovníků DPP. (foto: Roman Vanka)

Novinářům při slovním spojení „anglický autobus“ vytanul na mysli primárně červený doubledecker, a tak v souvislosti s možnou výrobou vozů Dennis Lance neváhali použít poněkud zavádějící titulky jako třeba „Budou v Praze jezdit patrové autobusy?“ Ve skutečnosti se s výrobou patrových autobusů nepočítalo a pozornost se soustředila výhradně na výrobu městské a příměstské verze standardního provedení, z něhož mělo být možné odvodit výhledově článkový autobus.

V případě, že by se společný podnik, resp. majetkový vstup britského investora podařil, měla v areálu ČSAD Klíčov (dnes již neexistujícím) vzniknout během 18 měsíců montážní hala, v níž by bylo možné vyrobit až 150 vozů ročně. Ty si měl dopravce ponechat v první etapě z větší části pro vlastní potřebu, tedy obnovu vlastní flotily. Oproti autobusům Karosa řady 700 byla slibována nižší spotřeba paliva, a to o 5 litrů/100 km. Záruka na karoserii poskytovaná výrobce měla činit 12 let a na podvozek dokonce 15 let, což bylo výrazně více, než v té době byla schopná nabídnout Karosa.

Důvodem dlouhé životnosti měla být skutečnost, že při výrobě se používalo boční opláštění z hliníkových slitin, jež mělo být převzato v rámci konverze zbrojní výroby z leteckého strojírenství (konkrétně z bojových letounů Hawker Siddeley Harrier). Podle některých novinových článků měla výroba karoserií probíhat v anglickém Blackburnu, zde ovšem nesídlil nástavbář Duple Metces, ale společnost East Lancashire Coachbuilders (autobusy kompletovala v letech 1934–2012), takže se nabízí otázka, zda by vozy, které měly být vyráběny v ČSAD Klíčov, měly identické provedení karoserie, jako zapůjčený model z Varšavy. Navíc se v médiích hovořilo o tom, že by „československé“ autobusy měly mít motor Volvo, zatímco všechny tři varšavské vozy využívaly

motor Cummins.



Autobus Dennis Lance s karoserií Duple Metsec R na samotném okraji Prahy – sídlišti Rohožník. (foto: Karel Kalina)

Z Velké Británie měly do Prahy putovat „stavebnicové prvky“, které měly být u nás dostrojovány tuzemskými součástmi, které měly (opět) přispět ke snížení výsledné cenovky. Počítalo se však spíše s „bižuterií“, tedy okny, sedadly atp., nikoli například s výrobou celých karoserií. Ty měly být sestavené za kanálem La Manche. Dokompletování jednoho vozu v Praze mělo následně zabrat zhruba dva měsíce. Očekávaná cena vozidla ovšem nebyla zveřejněna a lze důvodně předpokládat, že to byla právě výsledná cenovka, která celý záměr (podobně jako ve Varšavě) odsoudila k nezdaru hned na počátku.

Do zapomnění po čase upadl i projekt vstupu britského kapitálu do ČSAD Klíčov. Zahraniční zájemce nakonec neměl dodržet privatizační podmínky a dne 30. 7. 1993 došlo ke změně v připravované transformaci společnosti ve prospěch přímého prodeje určenému vlastníkovi, jímž se stal JUDr. Jan Hofmann, což už je jiný (ovšem rozhodně ne méně napínavý) příběh. Sny o výrobě autobusů Dennis Lance v Praze na Klíčově se pod novým vlastníkem definitivně rozplynuly.

A jak dopadli oni tři britští „vetřelci“ ve Varšavě? Všechny tři autobusy Dennis Lance s karoserií Duple Metsec R byly v provozu do roku 2002, kdy byly odstaveny z důvodu zvyšujícího se počtu poruch a komplikovaného obstarávání náhradních dílů. „Pražský“ vůz následně získal spolek přátel dopravy z Bydhoště (Bydgoszcz) s cílem uchovat jej jako historické vozidlo, nicméně vůz zůstal odstaven na venkovním prostranství, avšak dodnes existuje, byť nepojízdný. Další dva vozy skončily ve službách dopravce ITS Michalczewski z Radomi, který je vyřadil v roce 2007 a oba vozy nechal sešrotovat.

Url: 1992: Výroba autobusů pro Prahu v ČSAD Klíčov. I patrových?