

Trolejbus Škoda Citaro

27.07 2016 10:36, Redakce, Nezařazené

Autobusy Mercedes-Benz Citaro jsou vyráběny již od roku 1997 a patří mezi nejúspěšnější městské autobusy, které byly v Evropě vyráběny. Nutno však dodat, že od roku 1997 prošel vůz s obchodním jménem Citaro řadou inovací, z nichž nejzásadnější byly kompletní změny konstrukce v letech 2005 a 2011. Příchod Citara v druhé polovině 90. let způsobil na evropském trhu s autobusy revoluci. Vůz opustil dříve populární „bednovité“ rysy a na trhu se představil nejen jako moderní vozidlo z hlediska vnitřní výbavy, ale i jako autobus s moderním designem, na což rychle musela reagovat i konkurence. Ostatně řada dalších úspěšných evropských městských autobusů vznikla mj. jako reakce na Citaro a je dodnes pod původními (či mírně pozměněnými) obchodními názvy ve výrobě.

Mercedes-Benz se v minulosti zabýval i produkcí trolejbusů. Poslední vozy vyrobené v Německu na platformě článkového vozu O 405 byly určeny pro zákazníky ze Švýcarska, přičemž ta úplně poslední 43kusová série opustila výrobní linku v letech 1992–93 (trolejbusy zamířily do Curychu). Mercedes-Benz (resp. skupina Daimler) ovšem na výrobu trolejbusů zcela nerezignoval, neboť nadále nabízel (a prodával) trolejbusy v Jižní Americe. Zde je na trhu s trolejbusy firma aktivní doposud.

Nové autobusy Mercedes-Benz Citaro se ovšem v Evropě své elektrické podoby se sběrači proudu nedočkaly. Výjimku představovala čtveřice trolejbusů ev. č. T-860 až T-863 v maďarském Szegedu, která ale vznikla až přestavbou ojetých autobusů přímo u dopravce, a to za využití elektrické výzbroje od české společnosti Cegelec a. s. Vlastní trolejbusy za využití starších autobusů Citaro si postavili rovněž v polské Gdyni, kde byly uvedeny do provozu dva trolejbusy ev. č. 3053 a 3054.

Není však jistě bez zajímavosti, že se v minulosti uvažovalo o tom, že by mohl být trolejbus na bázi Citara vyráběn i jako zcela nový produkt, a to v kooperaci se závodem Škoda Ostrov. Tato společnost se snažila od počátku 90. let dobývat trhy se svými nízkopodlažními vozy Škoda 21 Tr a 22 Tr. Vývoj však nebyl tak rychlý, jak výrobce očekával a typ začal poměrně brzy zastarávat. Škoda Ostrov proto zvažovala možnost přechodu na výrobu nových vozidel, které by ovšem již nevyužívaly karoserii smontovanou na západě Čech, ale již připravenou skříň jiného výrobce, do níž by se pouze zastavěla elektrická výzbroj. Jednání o kooperační výrobě probíhala s různými výrobci, mj. také s německým Mercedesem.

Příslušná výkresová dokumentace byla poslána přímo německou stranou (šlo tedy o již připravený projekt skříně trolejbusu, nikoli jen o nákres autobusu), přičemž výroba se měla týkat jak sólo provedení, tak článkového. Na výkresech datovaných dne 20. 10. 1999 je pod značkou „628 Skoda 01“ označen článkový vůz s kapacitou 40 míst k sezení a pod značkou „628 Skoda 02“ sólo trolejbus

s 26 místy k sezení. U článkového trolejbusu byla použita na výkresu standardní karoserie se čtyřmi dveřmi. Obecně byl ale typ na výkrese pojmenován jako (v překladu) „Městský autobus – Citaro trolejbus, typ: O 530“.

Jak ovšem víme, k výrobě tohoto trolejbusu ve společné režii Škodovky a Mercedesu nikdy nedošlo.

Url: Trolejbus Škoda Citaro