

Krátká vzpomínka na trolejbusy Ikarus 260T

17.02 2017 12:54, Redakce, Nezařazené

Autobusy Ikarus 280 se staly symbolem velkokapacitních autobusů řady států východního bloku, mezi nimi i Československa, které bylo zásobeno autobusy tohoto typu od roku 1974. Vozy se u nás objevovaly jak v městské, tak linkové dopravě. Závěrem 70. let se zvažovalo, že by mohla být zahájena kooperační výroba trolejbusů na bázi těchto článkových vozů, na níž by participovala Škoda Ostrov. K tomuto záměru ale nakonec nedošlo. Trolejbusů Ikarus přesto několik desítek vzniklo. Velká část z nich skončila v Maďarsku, další pak ve východním Německu. Velmi aktuální se v polovině 70. let jevila i možnost dodávek do Švýcarska, z nichž se však nic neuskutečnilo.

Kromě článkových trolejbusů, které můžeme dodnes vídat v ulicích v Budapešti, se pozornost věnovala zpočátku také odvozeným sólo trolejbusům, které by nesly analogicky označení Ikarus 260T (nutno dodat, že písmenem „T“ jsou pro odlišení označovány všechny verze trolejbusů od Ikarusu, nicméně samotná firma používala značení odlišné s číselným rozdělením pro jednotlivé verze, tedy podobně jako u autobusů).

Sólo trolejbusy ovšem vznikly pouze dva. Montáž toho prvního začala v Budapešti již v roce 1974, přičemž (podobně jako v případě prototypu článkové verze) byla pro jeho stavbu použita karoserie autobusu, která byla pro montáž elektrické výzbroje uzpůsobena až v dílnách budapešťského DP (BKV). Ikarus přitom dodal pro sólo i článkový vůz karoserii, jež byla původně určena pro autobusy společnosti Volán (obdoba naší ČSAD), což se projevovalo na nezvyklém žlutém laku vozidel. Elektrická výzbroj pro trolejbusy nebyla nová, ale byla použita z vyřazených trolejbusů ZiU-5 sovětské produkce. Zatímco v případě článkových trolejbusů, které nebyly na východním trhu dostupné, Budapešť pokračovala v obdobném typu rekonstrukcí dále, u sólo trolejbusů se rozhodla jít cestou nákupu nových trolejbusů ZiU-9 z SSSR, které vycházely levněji, než přestavba sólo autobusu Ikarus 260 za užití zastaralé elektrické výzbroje. Trolejbus Ikarus 260T (Ikarus 260.T1), jenž nesl v Budapešti ev. č. 600, tak zůstal osamoceným prototypem. Do provozu byl zařazen v únoru 1976 a vyřazen až v roce 1995. Dnes je tento trolejbus historický.

Druhý prototyp Ikarusu 260T (Ikarus 260.T2) vznikl až o řadu let později, a to zejména s ohledem na poptávky zákazníků z východního Německa. Ti měli s autobusy Ikarus 280 i 260 dlouhodobě dobré zkušenosti a začali od roku 1985 pořizovat také článkové trolejbusy Ikarus 280T (Ikarus 280.93). Sólo vůz byl představen v roce 1986 na veletrhu v Lipsku, odkud zamířil na dlouhodobé zkoušky do Weimaru (Výmaru). Zde obdržel ev. č. 8012, později 241. Na rozdíl od prvního prototypu postaveného svépomoci budapešťským DP v roce 1974 šlo tentokrát již o vůz s moderní tyristorovou

výzbrojí GANZ, který byl vyhotoven ve veletržním oranžovém laku s krémovým pruhem ve spodní části karoserie. Vůz navíc využíval již klasické dvoukřídlé dveře namísto starších čtyřkřídlých známých i z autobusů v Československu.

NDR následně objednalo od Ikarusu dalších 12 trolejbusů Ikarus 260T pro Potsdam (Postupim), nicméně po roce 1989 se zásadně přehodnotila politika v oblasti ekologické veřejné dopravy v bývalé Německé demokratické republice, což zastavilo vlnu obrození trolejbusových provozů, která byla nastartována po ropné krizi z roku 1979. Investice do trolejbusové dopravy se zastavily a existující trolejbusové provozy byly – s výjimkou Eberswalde – postupně zrušeny, a to včetně systému ve městě Hoyerswerda, který byl otevřen v říjnu 1989 a uzavřen opět již v prosinci 1994. Stejný osud stihl již v roce 1993 Weimar, který vrátil svůj prototypový Ikarus 260T z roku 1986 zpět výrobci. Ten jej později nechal sešrotovat. Stornována byla také objednávka pro Potsdam, v níž byly zrušeny trolejbusy v roce 1995.

Sólo trolejbusy odpovídající svým vzhledem verzi Ikarus 260T vznikaly později také v Severní Koreji. V Budapešti se momentálně rovněž rodí jeden sólo vůz postavený na platformě dvoustovkové řady Ikarusů. V tomto případě se však jedná o autobus typu Ikarus 263 (prodloužená 12m verze vyráběná od roku 1988), do nějž bude nainstalována výzbroj jednoho z vyřazených článkových trolejbusů Ikarus 280T (Ikarus 280.94) a vůz by měl sloužit následně jako školní.

Historii článkových trolejbusů Ikarus v Budapešti si připomeneme v tištěném časopise v čísle 1/2017, kde se budeme tomuto tématu věnovat v souvislosti s odprodejem trolejbusů tohoto typu na Ukrajinu.

Url: Krátká vzpomínka na trolejbusy Ikarus 260T