

Nejmenší Ikarusy řady 200

17.07 2021 21:06, Redakce, Nezařazené

Autobusy Ikarus 280 byly dlouhou dobu obrázkem řady českých a slovenských měst. Kloubové autobusy byly do Československa dodávány od roku 1974, posledním provozovatelem se stal dopravce Comett Plus Tábor, který svůj poslední vůz (podtypu 280.87) vyřadil až v roce 2012 (na Slovensku dojezdily vozy o dva roky dříve v Košicích).

Článkové autobusy byly do Československa dodávány poté, co vznikla poptávka po jejich uvedení do provozu ze strany československých provozovatelů, přičemž národní podnik Karosa nebyl schopen výrobu článkových vozů zajistit. Plánovaná produkce nové řady autobusů (Karosa řady 700) počítala s vývojem kloubového vozu, nicméně vozy této řady naběhly do výroby později, než se očekávalo. A tak ke slovu přišel Ikarus 280, který se stal jedním z nejúspěšnějších modelů autobusů na světě. Kromě notoricky známého článkového modelu ale vznikla celá řada dalších typů, které se objevovaly v dalších státech nejen východního bloku.



Autobus Ikarus 211 na podvozku německého výrobce IFA na snímku z Kyjeva z roku 2007. (zdroj: Wikipedia.org)

Již na počátku plánování výroby nové řady 200 (v 60. letech) se počítalo s tím, že vznikne jednotná platforma pro výrobu několika délkových variant. Nejmenší z nich měla představovat model Ikarus 210 – městský autobus o délce 10 m určený pro 20 sedících a 68 stojících pasažérů. Brzy se ale začalo počítat ještě s kratšími modely a vznikl návrh vozidla označeného jako Ikarus 208, které mělo mít délku pouhých 8,75 m. Takový prototyp patrně v roce 1968 skutečně vznikl, přičemž o rok později následoval délkově identický (avšak mírně vyšší) prototyp označený jako model 210 v zájezdovém provedení. Sériová výroba ale zahájena nebyla, mj. z důvodu náročnosti výroby podvozků, které by byly diametrálně odlišné od ostatních typů, jež Ikarus hodlal vyrábět.



Legendární nákladní automobil IFA W 50 byl vyráběn v letech 1965-90. Z výrobní linky sjelo více než půl miliónu těchto vozů v různých provedeních. Podvozky tohoto modelu posloužily jako základ pro Ikarusy 211 a 212. (zdroj: Wikipedia.org)

Nabízela se však varianta, jak přece jen výrobu malých Ikarusů zahájit. Řešením se měla stát výroba karoserií pro podvozky, jež by byly dodávány z Německé demokratické republiky od podniku IFA. Tím by pracnost výroby podvozků na maďarské straně odpadla. Dohoda mezi maďarskou a německou stranou se skutečně podařila uzavřít, a tak v roce 1974 sjel z výrobní linky prototyp vozu Ikarus 211 o délce 8,5 m postavený na podvozku IFA W 50, který byl představen nezvykle na zemědělském veletrhu Agra 1974 v Markkleebergu. Autobus Ikarus 211 nabízel obsaditelnost od 28 do 37 osob a byl vybaven motorem IFA o výkonu 125 koní. Ještě koncem 1974 byla zahájena výroba nulté série (6 kusů, z nichž 3 zůstaly v Maďarsku), sériová výroba byla zahájena v roce 1975 a běžela až do roku 1990. Celkem bylo vyrobeno okolo 5.650 těchto vozů, z nichž drtivá většina skončila v Maďarsku a do NDR (východního Německa) zamířilo jen 1.144 vozů. Několik kusů se dostalo také do dalších států, jeden vůz byl například předán i do Rakouska. Původně se vozidla vzhledově (čelní maskou) poněkud

odlišovala od ostatních autobusů řady 200, nicméně v roce 1978 byla provedena úprava (na jejímž konci stálo mj. mírné zvýšení výšky vozidla), která přizpůsobila vzhled vozidel ostatním autobusům řady 200.

Od roku 1975 byl vyráběn také model Ikarus 212 v zájezdovém provedení. I ten se vyznačoval délkou pouhých 8,5 m, přičemž od roku 1976 začal být osazován motory MAN, namísto motorů z východního Německa. Důvodem byla zejména snaha zamířit s tímto typem autobusů na západní trhy. To se skutečně podařilo, přičemž není jistě bez zajímavosti, že MAN dal modelu své vlastní typové označení CR 160 a na čele vozidla se objevila typická tři písmena. Autobusy Ikarus 212 se pak skrze MAN dostávaly například do Švédska, Dánska, anebo Finska. Jelikož byl model Ikarus 212 na výrobu poměrně náročný (od ostatních produktů určených především pro východní země se výrazně odlišoval), byla jeho výroba v roce 1979 převedena do speciálního závodu v Budapešti. Pokračovala pak do roku 1982, načež bylo v letech 1984, 1985 a 1990 vyrobeno vždy ještě po jednom kuse tohoto modelu. Celkem sjelo z výrobní linky jen 155 těchto autobusů.



Prototyp Ikarusu 212 v zájezdovém provedení byl vybaven ještě motorem IFA. Poté již nastoupily motory MAN. Snímek dokumentuje právě prototypový vůz, přičemž z fotografie je zřejmé ještě původní provedení čela, jež bylo až do roku 1978 charakteristické i pro vozy Ikarus 211. (Propagační fotografie výrobce)

Kromě modelů Ikarus 210, 211 a 212 vzniklo ještě několik dalších Ikarusů, které bychom dnes zařadily do kategorie midibusů. Modely Ikarus 213, 216, 220, 222, 223, 230, 231 a 232 se vyznačovaly délkou od 8.960 mm do 9.450 mm. Řada z nich však vznikla jen ve formě prototypu, anebo malých výrobních sérií.



Ikarus 212 jako MAN CR160. (Propagační foto výrobce)

Url: [Nejmenší Ikarusy řady 200]