



Autobusy Ikarus se mohou vrátit do Polska. Maďari uspěli ve Szczecinku

23.08 2023 18:42, Libor Hinčica, Autobusy

Maďarský podnikatel Gábor Széles, jenž je se svým majetkem v hodnotě zhruba 12 miliard Kč považován za 9. nejbohatšího občana Maďarska, se dál pokouší vzkřísit výrobu autobusů značky Ikarus. Ačkoli se Ikarus stal později součástí holdingu Irisbus, historicky významnou značku si – například na rozdíl od české Karosy – noví vlastníci nepodrželi, takže zatímco pojmenování „Karosa“ je nadále vlastněno (a tím i chráněno před zneužitím) nástupnickým Ivecem, v případě Ikarusu byla odprodána nejen značka, ale částečně i práva na výrobu poslední generace autobusů někdejšího hegemonu silnic východního bloku.

S ohledem na roztržitost výroby a složité majetkové poměry, které vzešly již z komplikovaného dělení Ikarusu na přelomu 80. a 90. let (ještě pod taktovkou státu), se v torzu někdejšího Uherského království vynořily následně spory o to, kdo vlastně může s pojmenováním Ikarus dále nakládat. Tento spor se zdá být ukončený rozhodnutím soudu z jara letošního roku, které dalo zapravdu právě Gáboru Szálesovi, jenž se opřený o mlhu slavné historie snaží s Ikarusem prorážet nejen na domácí půdě, ale také v zahraničí, přičemž pumpuje nemalé částky i do prezentací – v roce 2019 se Ikarus objevil na veletrhu IAA v Hannoveru a letos jej čeká prezentace na belgickém Busworldu.



Prototyp elektrobuse IC 1211 U (City Pioneer) byl představen v prosinci 2018. (foto: Mornár Artúr)

Ikarus se přitom stejně jako další menší producenti snaží vybojovat své místo na slunci v oblasti elektromobility, kde se daří radě méně známých subjektů erodovat pozice velkých hráčů na trhu, z nichž někteří útok na svá dominia (čímž máme na mysli zborcení tradičních odběratelských vazeb) už skutečně vzdali (vzpomeňme ústup z autobusového businessu v podání Volva a Scanie z první poloviny letošního roku). Svůj první elektrobuse představil Ikarus dne 18. 12. 2018 ve výrobním závodě v Székesfehérváru, jenž je jednou z lokalit, odkud byly v minulosti chrleny (především) do východního bloku i nejslavnější zástupci značky Ikarus.

Nový model elektrobuse nesl typové pojmenování IC 1211 U a obchodní jméno „City Pioneer“. Nešlo ale o kompletní vývoj v režii inženýrů Ikarusu, protože pohon do vozu dodával čínský gigant CRRC, s nímž byl založen společný podnik Electrobus Europe Zrt. První elektrobuse se dočkal záhy několika inovací, z nichž vzešlo provedení nazývané jako typ Ikarus 120e. U něj se již o čínském partnerovi coby významném dodavateli technologické části veřejně nehovoří a jeho role byla v komunikaci s médií upozaděna (výrobek je prezentován především na domácí půdě jako ryze maďarský), faktem ovšem zůstává, že čínský partner je v projektu nadále aktivní a že kompletní pohon včetně baterií je dál importován z Říše středu. Poněkud nejasná pak zůstává role partnera z komunistické Číny i ve vztahu k nákladným prezentacím na veletrzích, u potenciálních zákazníků i ekonomice celého dobrodružství zmrtvýchvstání Ikarusu. Výroba autobusů spolkně obrovské množství prostředků a její rentabilita ve vztahu ke konkurenčnímu prostředí vyžaduje určitý objem produkce, jemuž se Ikarus ani zdaleka nepřibližuje – výroba je omezena na max. desítky kusů ročně, přičemž byly nemalé sumy napumpovány v uplynulých letech i do modernizace a racionalizace výrobní linky.



Ikarus dodal mj. dva elektrobusey do maďarského Kaposváru, na aranžovaném snímku z výrobního závodu jde o vozidla v popředí. Největší úspěch zaznamenal Ikarus prozatím se svými vozy na domácí půdě – v Székesfehérváru, kam předal 12 elektrobusey. (foto: Ikarus)

Za hlavní exportní teritoria si Ikarus vytipoval Německo a Polsko, země, kde byl Ikarus v minulosti široce zastoupený (byť v Německu šlo jen o jeho východní část) a kde není těžké rozbrnkat nostalgickou strunu, jakkoli se může zdát být její tón z perspektivy roku 2023 falešný. Prodeje ale nejsou prozatím nijak závratné. V Německu se podařilo prodat pouze dva vozy dopravci Werner Reisen OHG z městečka Malsch nedaleko Karlsruhe, který si pořídil elektrobusey Ikarus 120e v létě 2022, další dva vozy (již ve dvoudveřovém provedení) si letos objednal dopravce MBB Meininger Busbetriebs GmbH, avšak hradit je bude formou dlouhodobého leasingu.

Polské tažení obrozeného Ikarusu bylo zahájeno v roce 2022 sérií prezentačních jízd. Polsko mělo odebrat do roku 2003 přes 15 000 autobusů značky Ikarus – více zvládly jen Sovětský svaz, domácí Maďarsko a východní Německo. Poslední městské vozy se značkou Ikarus zakoupili polští dopravci v roce 1998, šlo jak o zástupce legendárních modelů Ikarus 280 a 260, tak novější vozy Ikarus 415. Předváděcí turné elektrického Ikarusu v zemi bílé orlice odstartoval třítydenní provoz v Krakově v červenci 2022, načež následovalo ještě nasazení do provozu ve Varšavě a Wrocławu. Ikarus se následně začal účastnit v Polsku nově vypsaných výběrových řízení, přičemž od konce roku 2022 se stihl přihlásit do minimálně třech soutěží – svá vozidla nabídl do měst Kraśnik, Sanok a Szczecinek. Zatímco v prvním jmenovaném městě vyhrál MAN, v další dvojici podal nejlepší nabídku Ikarus. Vítězství mu ale nejprve nebylo nic platné. Sanok, kde Ikarus do pole poražených odsunul místního výrobce Autosan, našel cestu, jak výběrové řízení ovládnuté „nesprávným uchazečem“ zrušit.



Přehlídka 12 elektrobusů v Székesfehérváru. Jejich nákup financuje z části EU. (foto: Volánbusz)

Stejně postupoval nejprve i Szczecinek, který obdržel na podzim 2022 nabídky na dodání pěti elektrobusů i od MANu, Solarisu a českého SORu. Ceny všech účastníků – včetně Ikarusu – ale překračovaly původně stanovený rozpočet, což posloužilo jako záminka ke zrušení výběrového řízení. Szczecinek proto soutěž v letošním roce zopakoval, přičemž nabídky v květnu podala už jen trojice uchazečů. Vedle Ikarusu šlo opět o SOR, a dále o zastoupení čínského Yutongu. Výrobci MAN i Solaris na účast v tendru už rezignovali. Zatímco SOR nacenil v porovnání s loňským tendrem svá vozidla výše (požadoval sumu 12,07 mil. zlotých bez DPH, tedy zhruba 65 mil. Kč za 5 vozů a nabíjecí infrastrukturu) a Yutong byl se svou cenou ještě o kousíček výše (12,15 mil. zlotých/cca 65,5 mil. Kč), Ikarus se jako jediný vešel do stanoveného rozpočtu, když pětici vozů nabídl za částku 11 mil. zlotých (přibližně 59,3 mil. Kč).

Cena přitom nebyla je jediným hodnotícím kritériem (měla váhu pouhých 60 %), další body mohli účastníci posbírat za délku záruky na baterie (30 %) a garantovaného dojezdu (10 %). V těchto částech ale byla ze strany účastníků nabídnuta shoda, takže obdrželi rovným dílem plným počet bodů. Na dodání elektrobusů by měl mít Ikarus 11 měsíců od podpisu smlouvy, nicméně navzdory skutečnosti, že Ikarus již své vítězství oficiálně oznámil, kontrakt prozatím parafován nebyl, takže Szczecinek může tendr stále zrušit.

Článek aktualizován dne 24. 8. 2023. V původním textu došlo nedopatřením čerpání z výchozího zdroje v anglické verzi k záměně polských měst Szczecinek a Szczecin. Za tuto chybu se čtenářům omlouváme.

Url: [Autobusy Ikarus se mohou vrátit do Polska. Maďaři uspěli ve Szczecinku](#)