

Bratislava poslala historický Ikarus na opravu do Maďarska

08.03 2022 19:55, Libor Hinčica, Autobusy

Budapešťská společnosti Lanta-Consulting Kft vyhrála výběrové řízení vypsané dne 24. 1. 2022 na opravu historického kloubového autobusu Ikarus 280.08 bratislavského DP. Celková cena za externě provedenou opravu autobusu činí 92 900 € (cca 2,37 mil. Kč). Zhotovitel, s nímž byla podepsána smlouva dne 24. 2. 2022, má na opravu vozidla celkem 8 měsíců. K naložení na silniční trajler a k odeslání do Uher došlo dne 8. 3. 2022.

První kloubové autobusy Ikarus 280.08 se v Bratislavě objevily v provozu cestujícími již v únoru 1974, tedy rok po zahájení sériové výroby „dvěstěosmdesátek“. Od roku 1976 poté probíhaly dodávky nepřetržitě až do roku 1991, přičemž každoročně bylo předáno zpravidla několik desítek nových vozů (rekordem byl rok 1989, kdy bylo převzato 96 vozů). Skutečnost, že autobusy byly vyřazovány v období budování socialistické společnosti obvykle už po uplynutí původní plánované životnosti, jež činila tehdy pouhých 6 let, vedla k tomu, že během pouhých 17 let, kdy byly Ikarusy řady 200 do Bratislavy nakupovány, se prostřídalo v ulicích těžko představitelných 761 vozů. V tomto výčtu jsou zahrnuty jak autobusy Ikarus 280.08, tedy výchozí městský model určený pro ČSSR, tak autobusy Ikarus 280.12 (20kusová série s automatickou převodovkou Praga) a 280.02 (linkové dvoudveřové provedení; v Bratislavě zastoupené 10 vozy). Mimoto byla řada 200 reprezentována v Bratislavě ještě 21 autobusy Ikarus 283.01 (dodanými v roce 1991), která představovala částečně modernizovanou, ale především prodlouženou (17 975 mm oproti 16 500 mm u modelu 280) variantu, takže celkový počet autobusů Ikarus 280/283 činil ve slovenské metropoli v součtu dokonce 782 vozů.

I když většina autobusů dojezdila v Bratislavě už po pár letech provozu, začaly se už od roku 1982 realizovat první větší stupně oprav (generální opravy), které si dopravce realizoval svépomoci, byť některé celky musely být řešeny dodavatelsky. Větší význam nabyly generální opravy po sametové

revoluci a rozdělení Československa, kdy nedostatek finančních prostředků neumožňoval nadále nákupy obřích flotil nových článkových vozidel. Poslední Ikarusy 280 se tak v bratislavských ulicích udržely až do roku 2008, posledním provozním dnem byl konkrétně 15. únor. Prodloužená modifikace Ikarus 283 přežila až do července 2010.

Po vyřazení bylo několik autobusů Ikarus 280/283 ponecháno s cílem jejich zachování coby historických. Poměrně vysoký počet vozidel, jež nebyla po vyřazení dále odprodána (potažmo sešrotována), ale neznamená, že by se podařilo všechny odstavené autobusy skutečně uchovat do dnešních dnů. V případě modelu Ikarus 280.08 byly ponechány původně vozy ev. č. 2881 a 4940, nicméně druhý jmenovaný vůz byl v roce 2011 nakonec poslán do šrotu (od SAD Nové Zámky se pak podařilo získat jiný vůz coby zdroj náhradních dílů). V případě typu Ikarus 283 zůstaly nadále v areálu DPB deponovány dokonce tři vozy (ev. č. 1510, 1512 a 4507), ovšem vůz 1510 byl v únoru 2018 sešrotován, takže nadále fyzicky existují jen vozy ev. č. 1512 a 4507. V obou případech je přitom možné hovořit pouze o fyzické existenci. Obě vozidla jsou nepojízdná a s ohledem na to, že celou dobu stojí vystavena všem povětrnostním podmínkám, je jejich stav žalostný. Ostatně stejná „péče“ byla věnována i vozu Ikarus 280.08 ev. č. 2881, na který se však už usmálo štěstí a DPB se rozhodl investovat do jeho náročné rekonstrukce.

Ta zahrnuje opravdu důkladnou opravu vozidla spočívající v jeho odstrojení až na skelet, otryskání skeletu, vyvaření poškozených míst rámu a karoserie, použití nového oplechování, aplikaci antikorozní úpravy a lakování, výměně vzduchového potrubí (a souvisejících komponentů pneumatického systému, včetně brzdových válců) a hydraulického potrubí, generální opravě náprav a oprav vzpěr náprav, výměně ocelových čepů řízení přední nápravy, opravy točny atp. Celkem jde o 40 položek pracovních činností, včetně úkonů týkající se oprav interiéru (nová podlahová krytina, čalounění sedadel, komaxitem ošetřená madla, doplnění bočního obložení atp.), kabiny řidiče (včetně sedačky, zástěny), atd. V rámci opravy, zejména tedy ve fázi odstrojování, má být zohledněna šetrná demontáž jednotlivých prvků, neboť zájmem DPB je použít co nejvíce originálních dílů.

Autobus Ikarus 280.08 ev. č. 2881 byl do provozu uveden dne 5. 3. 1987. Evidenční číslo bylo použito již v druhém obsazení, původní autobus Ikarus 280.08 téhož čísla z roku 1979 byl vyřazen v srpnu o rok dříve (tj. 1986). Vůz byl po celou dobu deponován v areálu vozovny Jurajov dvor, do vozovny Krasňany se dostal až coby historický v roce 2011, kde byl přechodně uložen do haly (v té době již ve značně zbědovaném stavu), z níž se však v roce 2017 opět odporoučel pod širé nebe v Jurajově dvore.

Vůz ev. č. 2881 nepatřil mezi vozidla, která v roce 2008 kapitolu provozu Ikarusů 280 v Bratislavě uzavírala. Coby budoucí historický vůz byl vytipován již dříve a k jeho odstavení z provozu došlo už v roce 2003 (faktické vyřazení se však odehrálo až v květnu roku 2004). Cílem náročné opravy je uvést vozidlo do stavu, který bude odpovídat éře zařazení autobusu do provozu, tedy do konce 80. let.

Url: Bratislava poslala historický Ikarus na opravu do Maďarska