

Bratislava se rozloučila s autobusy Karosa řady 700

04.04 2022 19:30, Libor Hinčica, Autobusy

Bratislavský DP se v sobotu 2. 4. 2022 symbolicky rozloučil s autobusy Karosa řady 700. Pro fanoušky veřejné dopravy připravil jízdu několika vozidel městem, a následně prezentaci vozidel na letišti M. R. Štefánika. Večer se pak dvojice vozů naposledy projela na pravidelné lince s cestujícími.

Bratislava se stala posledním česko-slovenským městem, v němž bylo možné v pravidelném provozu na linkách MHD narazit na kloubové autobusy Karosa B 741. Jejich dlouhá provozní éra skončila poněkud neslavně dne 26. 11. 2021 v souvislosti s vyhlášením dalšího kola restrikcí ve snaze bojovat s virem Covid-19. Na Slovensku se tak znovu zavřely školy, což vedlo k seškrtání spojů bratislavského DP, jenž dopadl i na linky čísel 31 a 75, na nichž se prostřídávalo posledních osm vozů B 741 s pohonem na CNG. Jejich teoretický návrat do provozu mohl přijít pouze v případech, že by se antivirová opatření brzy uvolnila, anebo pokud by se opozdila dodávka nových autobusů Otokar Kent C 18,75. Ani k jednomu z těchto scénářů nedošlo, a tak se 26. listopad 2021 stal skutečně posledním dnem klasických karos řady 700 na linkách MHD v celém bývalém Československu (pomineme-li sporadické nasazování jednoho autobusu na MHD ve Zvoleně, jenž však byl již modernizován dosazením nových čel dle řady 900). Ještě před odstavením vozů však bylo avizováno, že by chtěl DPB po zlepšení situace udělat i důstojnou rozlučkovou akci s těmito vozidly.



Typická hranatá zadní čela autobusů řady 700. (foto: Michal Křivánek)

Bratislava obdržela první autobus nové řady 700 již v říjnu 1981, přičemž šlo o vůz ve dvoudveřovém linkovém provedení typu C 734, který se pro nasazení v MHD příliš nehodil, a tak byl nejprve zařazený na linku smluvní dopravy pro BEZ (Bratislavské elektrotechnické závody). I když se od října 1982 začalo s nákupem klasických městských vozů (B 731) a od roku 1985 se přidala i verze s manuální převodovkou (B 732), dostalo se do služeb bratislavského DP do konce roku 1990 ještě dalších 24 linkových vozů C 734, které se nakonec využívaly i na běžných linkách MHD (byť na těch nejméně vytížených).

Kromě linkových vozů měl DP Bratislava k dispozici i zájezdové vozy LC 735 a LC 736, kterých bylo od roku 1983 do roku 1991 pořízeno celkově 19, z toho 5 v luxusnější verzi LC 736 a zbylých 14 v provedení LC 735.



Ne všechny vozy B 741 CNG dojezdily v červeném lakování. (foto: Michal Křivánek)

Prim v dodávkách hrály pochopitelně třídveřové městské sólo vozy B 731 a B 732. Vozy (B 732) s manuální převodovkou byly vnímány jako spolehlivější, ale především vykazovaly nižší spotřebu paliva. Prvních 14 vozů došlo v roce 1985 a v dalších letech už bylo pokračováno jen v pořizování těchto vozidel. Výjimku tvořil rok 1987, kdy byly dodány (a na počátku roku 1988 zařazeny) poslední vozy ve verzi B 731, avšak pouze v počtu čtyř kusů. Dodávky autobusů B 731/B 732 byly ukončeny v roce 1993, přičemž celkový počet autobusů se zastavil na čísel 554, z toho 223 typu B 731 a 331 typu B 732.



Autobus ev. č. 8002 typu B 732.20 byl mezi služební vozidla autoškoly zařazen ihned po dodání v roce 1988. Běžné cestující tedy nikdy nevozil. V roce 2003 prošel generální opravou spojenou s užitím zcela nového rámu. (foto: Petr Vozárik)

Už v roce 1987 se Bratislava dočkala také prvního kloubového autobusu tuzemské provenience. Podobně jako v případě premiéry nové řady autobusů v roce 1981 šlo i tentokrát o autobus v linkové verzi C 744, neboť městská verze ještě stále nebyla k dispozici. Šlo o jeden z vozů z pětikusové ověřovací série, který byl v roce 1989 doplněný o (již sériového) sourozence. Oba autobusy byly nasazovány primárně na linky do Devínske Nové Vsi a Čunova, kde nevadilo jejich linkové provedení se sedadly v uspořádání 2+2 a třídveřové provedení karoserie s úzkými dveřmi. Teprve v listopadu 1991 se k dvojici linkových „kloubáků“ přidaly i první městské vozy ve verzi B 741. Bratislava odebrala ve dvou velkých dodávkách v letech 1991 a 1992 vždy po padesáti kusech (těch prvních padesát se vyznačovalo determálními skly), dalších sedm vozů poté následovalo až v roce 1995. Celkem bratislavský DP odebral zhruba šestinu všech vyrobených vozů B 741.



Pohled na stanoviště řidiče autobusu B 732 ev. č. 8002, jenž slouží jako autoškola. (foto: Michal Křivánek)

Přestože produkce autobusů řady 700 běžela dál, Bratislava se po vzniku samostatné Slovenské republiky snažila soustředit na nákup vozů jiných výrobců (zmíněných sedm kloubových vozů z roku 1995 bylo určitou výjimkou), především TAM a Ikarus, a ke Karose se už nikdy nevrátila. Sečteme-li výše uvedené počty vozidel, zjistíme, že v letech 1981 až 1995 bylo celkem pořízeno 707 reprezentantů řady 700. Jako první byly již v roce 2001 vyřazeny poslední ze zájezdových vozů LC 735/LC 736, které následovaly poslední vozy C 734 s výjimkou jediného vozu, který ale sloužil potřebám autoškoly (a to od svého dodání). Tento vůz (pod ev. č. 8001) dodnes ve vozovém parku DPB figuruje, avšak jako pracovní (pro údržbu tratí), na který byl upraven v roce 2012 (už v zimě 2009/2010 byl ale přeřazen mezi vozidla zimní údržby). První z linkových kloubových autobusů C 744 (ev. č. 1200) byl odstaven již v roce 1997, a to krátce po provedené generální opravě. Kvůli závadě na převodovce byl vůz odstaven a poněkud nepochopitelně byl i přes vynaloženou investici ponechán dlouhodobě svému osudu. Motor z něj byl použit pro druhý vůz C 744 ev. č. 1201 a nepojízdný vrak byl nakonec odvezen do šrotu v polovině června roku 2004. Druhý vůz ev. č. 1201 byl v provozu do dubna 2005, kdy byl odstaven pro prasknutí rámu. S opravou se již nezačalo, avšak do šrotu byl autobus odvezen až v závěru roku 2010.



Bratilavskou specialitou je Cabrio Karosa ev. č. 2999. Ta vznikla přestavbou vozu B 731 ev. č. 2141, jež byla vůbec posledním vozem B 731 v provozu s cestujícími v Bratislavě. Přestavba na cabrio spojená s dosazením motoru TEDOM a manuální převodovky Voith proběhla v letech 2005 a 2006. (foto: Petr Vozárik)

V případě městských vozů B 732 a B 741 se podařilo výrazně prodloužit u části flotily jejich životnost realizací generálních oprav spojených se změnou pohonu z dieselového na plynový. Celkem bylo rekonstruováno 160 vozů, z toho 92 článkových typu B 741 (v letech 2001 až 2008). Poslední negenerálkované sólo vozy B 732 byly odstaveny v roce 2009, kloubové dieselové vozy B 741 v roce 2010. Poměrně rychle se však z vozového parku odporoučely i upravené plynové sólo vozy B 732.

Je pravda, že první plynový autobus B 732 se v Bratislavě objevil již v roce 1988 v rámci zkušebního provozu (rekonstrukce proběhla v ČSAO Praha a týkala se vozu ev. č. 1082 vyrobeného jen o rok dříve), nicméně na tento vůz navázaly další až v letech 1992 a 1993, přičemž šlo jen o tři autobusy, které navíc s ohledem na odprodej celého vývojového projektu Slovenskému plynárenskému priemyslu (SPP) záhy DP Bratislava opustily, a byť se jeden z této trojice (ev. č. 4067) v roce 1999 do služeb DPB zase na pět let vrátil, nebyl již nikdy v jeho majetku, ale pouze zapůjčený (pod evidenčním číslem 3025, později 3600). Zkušební provoz autobusu zapůjčeného od SPP měl paradoxně prokázat, zda má provoz na stlačený zemní plyn výhody, přičemž bratislavský DP vlastně netestoval nic jiného než svůj vlastní vývoj, kterého se před pár lety zbavil.



Třešničkou na dortu byla prezentace čerstvě rekonstruovaného historického autobusu B 732 s pohonem na CNG ev. č. 1710. (foto: Petr Vozárik)

Od roku 2001 se začalo s postupnou plynofikací vybraných autobusů. Zatímco výše zmíněné kloubové autobusy modernizoval až do roku 2008 Zliner, sólo autobusy prošly generální opravou a úpravou pohonu buďto v dílnách DPB, anebo ve firmě Starko (od r. 2005 Autostarko). Tyto modernizace nebyly v porovnání s generálními opravami realizovanými na článkových vozech ve Zlineru tak kvalitní (u některých vozů došlo již po krátké době k prasknutí rámu). Přesto bylo vyřazení posledního generálkovaného vozu B 732 s pohonem na CNG již v listopadu 2011 poněkud urychlené, vezmeme-li v úvahu, že poslední vozy byly upraveny jen pět let předtím. Celkem bylo v letech 2001 až 2006 plynofikováno 64 vozů B 732, nejvíce v roce 2003 (20 kusů), nejméně v roce 2006 (4 autobusy).



Z osmi autobusů B 741, které v listopadu 2021 dojezdily, se rozlučky účastnilo 5 vozů. (foto: Michal Křivánek)

Od listopadu 2011 se tak nadále ve vozovém parku držely už jen článkové vozy B 741 CNG, své kratší sourozence přežily o celých deset let, až do zmíněného 26. 11. 2021. Slíbenou rozlučkovou jízdu s autobusy řady 700 připravil bratislavský DP na sobotu 2. 4. 2022. Přestože kampaň provázel zajímavý klip připomínající výrobu vozidel v 80. letech 20. století, budilo výsledné provedení akce poněkud rozpaky. DP Bratislava informoval o akci nejprve jen na své facebookové stránce, a to až v samém závěru března. Tiskovou zprávu o pořádání akce poté uveřejnil DPB až 1. 4. 2022, tedy den před samotnou událostí. I tak se však do Bratislavy sjelo poměrně velké množství fanoušků dopravy, na což nebyl připravený program zjevně dimenzován. Už na odjezd od bratislavského hlavního nádraží, naplánovaný na 10:30, tak musel být povolán posilový pátý autobus. Následně se kolona vozidel vydala na spanilou jízdu skrze Bratislavu, kde se však opět projevila nedostatečná informovanost veřejnosti. Po cestě sice byly naplánovány zastávky pro fotografování, avšak cestujícím nikdo zpočátku neřekl, že zde mohou vystoupit a fotky si udělat. Navíc trasa byla až na dvě místa naplánována tak, že byly všechny zastávky tzv. proti slunci. Program na samotném letišti M. R. Štefánika, kde byly autobusy seřazeny, poté přinesl soutěž o trička a také informaci o tom, že ještě tentýž den vyjedou dva vozy na několik nočních spojů trolejbusové linky č. 44 (na té je totiž možné nasazovat jako na jediné nenízkopodlažní vozy). Jelikož tato informace nebyla zveřejněna dříve, bylo pro případné zájemce bez potřebné výbavy pro noční focení poněkud pozdě modifikovat své plány týkající se pobytu v Bratislavě. Teprve 2. duben 2022 (resp. 3. duben po půlnoci) je tedy finální tečkou za nasazením autobusů B 741 na pravidelnou linku MHD. Těmi úplně posledními tak byly na lince č. 44 vozy ev. č. 2650 a 2653. Předpokládá se, že by jeden u autobusů B 741 CNG mohl být do budoucna zachován jako historický. Mimoto má Bratislava uložený ještě od roku 2010 i naftový vůz B 741 ev. č. 1306, jenž je ovšem v nepojízdném stavu.



Přestože informovanost o akci byla poměrně tristní, stejně jako její samotná organizace, sjelo se do Bratislavy několik stovek fanoušků. (foto: Michal Křivánek)

Doplňme, že kromě pěti vozů B 741 CNG (ev. č. 2636, 2637, 2646, 2650 a 2653) byly na letišti k vidění ještě autobus B 732 ze služeb autoškoly (ev. č. 8002), bratislavská specialita v podobě cabrioletu B 732 (ev. č. 2999) a milé překvapení v podobě krásně opraveného vozu B 732 CNG (ev. č. 1710), jehož rekonstrukce byla dokončena teprve v daném týdnu. Přestože DP Bratislava patří jistě pochvala za snahu uspořádat rozlučkovou akci s ikonickými vozidly, je škoda, že dopravce nepřistoupil k této jedinečné příležitosti s větší vážností a rychlou jehlou šitým programem celou událost ve výsledku značně devalvovat. Jako by chtěl DPB naplnit bezezbytku slavný citát z neméně slavné hry Divadla Járy Cimrmana Hospoda Na mýtince: *„Nejdřív si otevřel hospodu u silnice na Písek. Ale chodili mu tam lidi. Pak si najal hostinec na náměstí v Opočně, zas mu tam chodili. A tak si postavil tohleto.“*

Url: Bratislava se rozloučila s autobusy Karosa řady 700