

Do Řecka za posledními Ikarusy 405

08.12 2024 18:30, Matěj Stach, Libor Hinčica, Autobusy

V dnešním článku se ohlédneme za provozem nejspíše posledních autobusů typu Ikarus 405, které bychom nalezli ve slunném Řecku. Midibus stavěný na platformě řady 400 vznikl jen ve 118 exemplářích, z nichž většina skončila v Budapešti. Malými „Ikarusky“ bychom se ale v minulosti mohli svézt také u nás, konkrétně u Dopravního podniku Karlovy Vary, který v roce 1994 zařadil dva vozy, z nichž jeden se do dnešních dnů uchoval v soukromé sbírce. Využijme proto příležitosti, abychom si vývoj nejmenších vozů čtyřstovkové řady ve stručnosti připomněli.

Řadu 400 začal Ikarus vyvíjet už ve druhé polovině 70. let, přičemž základem produkce se měl stát autobus standardní délky 11–12 m doplněný o článkový 18m model. Vzhledem k tomu, že v západní Evropě již začínala éra snižování podlahy, hodlal i Ikarus jít s dobou a do vývoje zadal najednou hned tři verze označené jako 411, 413 a 415, z nichž každá měla jinou úroveň výšky podlahy, konkrétně 540 mm, 630 mm a 740 mm. Jako první byl postaven prototyp Ikarusu 413 (s podlahou na úrovni 630 mm), a to již v roce 1979, další prototypy vznikaly prakticky po celá osmdesátá léta a sériová výroba se podařila rozeběhnout až v roce 1992. Verze se sníženou podlahou na sebe nechala ve vývoji poměrně dlouho čekat, na počátku 90. let se ale ukázala výroba takového vozidla pod tlakem západní produkce prakticky nutností. Prvním modelem, u nějž se podařilo snížené výšky podlahy dosáhnout a zavést jej do sériové výroby, byl právě malý Ikarus 405, u kterého se v přední části srazila podlahová plocha na úroveň 465 mm nad povrchem vozovky, v zadní pak na 540 mm.



Poslední podtyp .08 patřil Ikarusům 405 určeným pro řecký trh, kde stále jezdí dva exempláře této typové řady. Ze 118 vyrobených autobusů možná slouží v provozu ještě dva vozy, a to v Luhanské oblasti, tedy na území okupovaném Ruskem. Jejich aktuální stav je ovšem neznámý. (foto: Matěj Stach)

Ikarus se vývojem menších autobusů zabýval dlouhodobě, a to pro nejrůznější teritoria, s nejrůznějším provozním určením a s nejrůznějšími partnery, včetně československého závodu AVIA Letňany. V případě vývoje Ikarusu 405 se ovšem neopřel o pouhou nástavbu na zakoupený podvozek ze zavedené produkce, ale postavil si celou platformu sám. Hotový výrobek představoval sedmimetrový midibus, který byl poprvé představen veřejnosti na budapešťském veletrhu Auto Salon v roce 1993. Ve stejné době se sice Ikarus zabýval i vývojem opravdového nízkopodlažního vozu (s podlahou ve výšce 330 mm nad povrchem vozovky), který spatřil ve formě prototypu světlo světa rovněž v roce 1993, zde ale vedla k zavedení sériové výroby delší cesta, zatímco první sériové kusy „čtyři sta pětek“ začal Ikarus chrlit už od roku 1994. Kromě 20kusové dodávky pro Budapešť byly tehdy dodány i dva v úvodu zmíněné vozy pro Karlovy Vary a pět kusů zamířilo do Polska.

Slibný náběh produkce v obtížné době restrukturalizace Ikarusu i jeho tradičních trhů byl ale záhy uťat. V České republice opanoval produkci malých autobusů nově vzniklý výrobce SOR a žádné další maďarské midibusy k nám nezamířily. Polsko si přikoupilo už jen dva vozy a pro Německo bylo vyrobeno šest zástupců, kteří kupodivu neskončili u některého z někdejších východoněmeckých dopravců, ale ve Wuppertalu, který se nechal ve stejné době zlákat i na koupi článkových nízkopodlažních Ikarusů 417. Připočteme-li i osm midibusů Ikarus 405 prodaných do Řecka, kterým se budeme podrobněji věnovat v další části textu, zjistíme, že do roku 2002, kdy byla výroba Ikarusů 405 definitivně ukončena, bylo mimo území Maďarska předáno pouze 23 vozů.



Ve výrobním závodě vzniklo více snímků Ikarusů 405 s orientacemi odkazujícími na ostrov Póros v Egejském moři. Kolik jich tam zamířilo celkem, ovšem není známo. Objasněný není ani jejich vztah k midibusům z Patrasu, které jsou jim nápadně podobné. (foto: archiv Ikarus)

Většina ze 118 vyrobených (včetně prototypu) Ikarusů 405 se zrodila v letech 1994 a 1995, kdy opustilo produkci 103 kusů. Hlavním odběratelem byl v té době budapešťský DP, který si koupil 92 vozů, z nichž 90 odpovídalo výchozí verzi značené jako Ikarus 405.06. Oproti prototypu se lišila větší šířkou (2 300 mm; zatímco první prototyp měl šířku pouhých 2 240 mm, což se ukázalo jako limitující pro uspořádání sedadel 2+2), výška podlahy ale zůstala u těchto vozů kombinovaná na úrovních 465/540 mm, což platilo i pro všechny další sériově vyráběné Ikarusy 405. Výjimkou byla pouze dvojice značená jako Ikarus 405.05 z roku 1995, kterou si Budapešť objednala speciálně pro potřeby převozu vozíčkářů, a která byla již z výroby vyhotovena jako nízkopodlažní (za tímto účelem měla i prodloužený rozvor o 700 mm). Přestože byl tedy Ikarus schopen nabídnout svůj midibus už v roce 1995 i ve skutečném nízkopodlažním provedení (byť částečně), nepodařilo se mu s tímto modelem dále prorazit.

Jako určitou zajímavost můžeme doplnit, že později (v roce 2011) si Budapešť upravila sama dva původní vozy Ikarus 405.06 na nízkopodlažní v rámci rekonstrukce ve vlastních dílnách. Popis změn a úprav prováděných na mrňavých Ikarusech ve službách BKV by ale vydal na samostatnou monografii, a tak se jimi nebudeme dále zabývat a zůstaneme u této jediné zmínky ve vztahu k výšce podlahy, která nám přišla nejzajímavější.

Všechny Ikarusy 405 měly opustit výrobní linku vybavené anglickými motory PERKINS Phaser 135T o výkonu 101 kW. Budapešť, coby suverénně největší provozovatel, si na spolehlivost svých vozů často stěžovala, takže mělo dokonce opakovaně dojít ke svolání vozů do výrobního závodu na provedení vybraných úprav. U dalších provozovatelů se reklamace vyskytovaly také, ale podle dostupných zdrojů se tyto autobusy zpět do Maďarska na opravy nevracely.



Trojice takto zbarvených Ikarusů 405.08 jezdila na předměstí Athén ve městě Aigaleo. (foto: archiv Ikarus)

Když už jsme zmínili číslování budapešťských modelů 405.05 a 405.06, dovolíme si doplnit soupis i o zbylá provedení. Jako typ 405.01 byly označeny autobusy z prvních zahraničních dodávek pro Karlovy Vary a Varšavu, pojmenování 405.02 nesly německé vozy pro Wuppertal a jako typ 405.03 sjely z linky vozy pro Bielsko-Białou. Poslední verze – 405.08 – vznikla v letech 1997 a 1998 pro Řecko.

Dopravci ze země nacházející se v nejjižnějších partiích Balkánského poloostrova postupně pořídili celkem osm midibusů Ikarus 405.08, což Řecko těsně katapultovalo do pozice nejúspěšnějšího zahraničního odbytiště těchto vozů. Dodávce trojice autobusů v roce 1997 a dalších pěti kusů o rok později předcházelo předváděcí turné 8. vyrobeného vozu (v. č. 7/1994), jenž v roce 1994 zamířil společně se zástupci řady Ikarus EAG do Soluně (řecky Thessaloniki). Podle dostupné fotodokumentace tehdy midibus navštívil také ostrov Póros jižně od Athén, kam jej později následoval jeden z reprezentantů podtypu 405.08.

Midibusy v řeckém provedení .08 (případně ve verzi .08A v mírně odlišné výbavě) byly jednotně vybaveny sedadly IMAG Halas a elektronickými panely od společnosti FOK-GYEM. V závislosti na požadavcích zákazníků disponovaly buď okny s vrchní posuvnou částí, anebo výklopnými větračkami. Charakteristickým prvkem pro řecké Ikarusy 405 jsou poté stahovací okenní rolety, které patří mezi standardní výbavu městských autobusů a trolejbusů v této zemi.



Interiér patraského vozu ev. č. ΔΠ 161. Za poslední roky dříve vzorně udržovaný vůz značně sešel. Nad zadní nápravou například překližka podlahy vyhnila natolik, že se při průchodu vozem cestující náhle zhoupne na pružící podlahové krytině, pod níž se zjevně nic nenachází. (foto: Matěj Stach)

Konkrétní rozdělení dodávaných vozidel je záhadou, která by si zasloužila zachytit v knihách o řecké mytologii. Tři midibusy z roku 1997 s vyklápěcími okny měly být oděny do bílého laku se žlutým pruhem, který používají komunální podniky jednotlivých obcí pro své lokální autobusové linky, často jako doplněk sítě městských autobusů provozovaných jiným dopravcem. Minimálně jeden z těchto vozů zamířil na již zmíněný ostrov Póros ležící v Egejském moři. Továrních fotografií midibusů s panely odkazujícími na toto letovisko ovšem vzniklo větší množství a nelze vyloučit, že originálně na Póros zamířilo Ikarusů 405.08 více. Ze série vyrobené v roce 1997 na ostrově jeden vůz prokazatelně zůstal a v roce 2007 existoval pouze ve formě vraku. Z jediné známé fotografie je patrné, že prošel ještě v provozu úpravou oken spočívající v náhradě původních tabulí s vrchní výklopnou částí za okna s posuvnou vrchní částí.



Na zhruba kilometrové lince po patraském přístavu i nadále jezdí vůz ΔΠ 161 z roku 1997. Jeho druhý kolega je minimálně druhým rokem odstavený z provozu. (foto: Matěj Stach)

Další dva vozy ze série vyrobené v roce 1997 vyjely nejpozději v dubnu 2004 na přístavní linku ve třetím největším řeckém městě Patras (též Patra) ležícím na západě poloostrova Peloponés, které obývá asi 170 000 lidí. Jejich původ je neznámý a my tak můžeme pouze spekulovat, zda malé Ikarusy do provozu přišly z Porósu, anebo pochází úplně odjinud. Přístavní linka byla podle serveru Magyarbusz.info původně v provozu celodenně (7:00–21:30) ve špičkovém intervalu 8 minut (sedlovém 15 minut) a střídaly se na ní dva vozy ev. č. ΔΠ 161 (KHI-3696) a ΔΠ 162 (KHI-3697) dovybavené klimatizační jednotkou. Současný stav je takový, že je v provozu pouze vůz ΔΠ 161 v. č. 9/1997, zatímco jeho souputník je odstaven nejpozději od roku 2022 v areálu dopravce a slouží jako zdroj náhradních dílů. Provozní období zhruba kilometrové linky končilo na podzim 2024 ve 14:30, přičemž s výjimkou posledního spoje odjížděl autobus z jižní konečné jednou za 30 minut (vždy v celou a v půl). Jiné linky provozované městským komunálním podnikem mezitím okupovaly midibusy Karsan Jest. Na budoucnost posledního patraského Ikarusu 405 jsme se města snažili doptat, ovšem bez úspěchu.



Především po obědě čelí přístavní linka velkým náporům cestujících, což midibusu v poměrně chatrném stavu zrovna neprospívá. (foto: Matěj Stach)

Dodávka vozů z roku 1998 jich zahrnovala celkem pět. Alespoň částečně je známá historie čtyř kusů, pouze o posledním vozu se neví vůbec nic. Známé „Ikarusky“ byly dodány v pestrobarevných kombinacích a skončily na různých předměstích Athén, jejichž aglomerace čítá asi 4 miliony obyvatel. Společné je řešení oken, které už byly – s ohledem na klimatické podmínky – logicky řešeny s posuvnou horní polovinou okenní tabule. Tři midibusy do Řecka přišly ve vínovo-bílo-šedém schématu s černými a žlutými linkami, přičemž tyto vozy zakoupilo dnes 65tisícové město Aigaleo ležící na západě athénské aglomerace. Jejich první Ikarus 405.08 měl skončit v provozu už v roce 2007, další dva kusy až o pět let později, načež došlo nejdříve v roce 2014 k jejich sešrotování.

Tím ale athénské představení Ikarusů 405.08 neskončilo. Poslední známý vůz v. č. 16/1998 zakoupilo taktéž v roce 1998 město Alimos, které nalezneme na jihu od Athén a které obývá přes 40 000 obyvatel. Vůz s registrační značkou KHY-5776 je zbarvený do šedé doplněné o modré pruhy. Podobně jako dodnes jezdící vůz města Patras byl i tento exemplář vybaven klimatizací v podobě dvou jednotek, neslouží ovšem v přístavu, ale na školních linkách, resp. během letních prázdnin na plážových spojích. Nejnovější fotografie vozu pochází ze srpna 2024, aktuální stav známý není. Na zaslaný dotaz nám rovněž nikdo neodpověděl. Podle posledních snímků se ale těší výrazně lepší kondici jak unavený vůz z přístavu v Patrasu, který by technickou kontrolou v České republice neprošel ani za sebevětší úplatek.



V Alimosu dodnes pravděpodobně sloužící vůz KHY-5776 na tovární fotografii výrobce. (foto: archiv Ikarus)

Url: [Do Řecka za posledními Ikarusy 405]