


# Ikarusy 30 pro československé městské dopravní podniky - 1. část

30.06 2023 18:36, Libor Hinčica, Autobusy

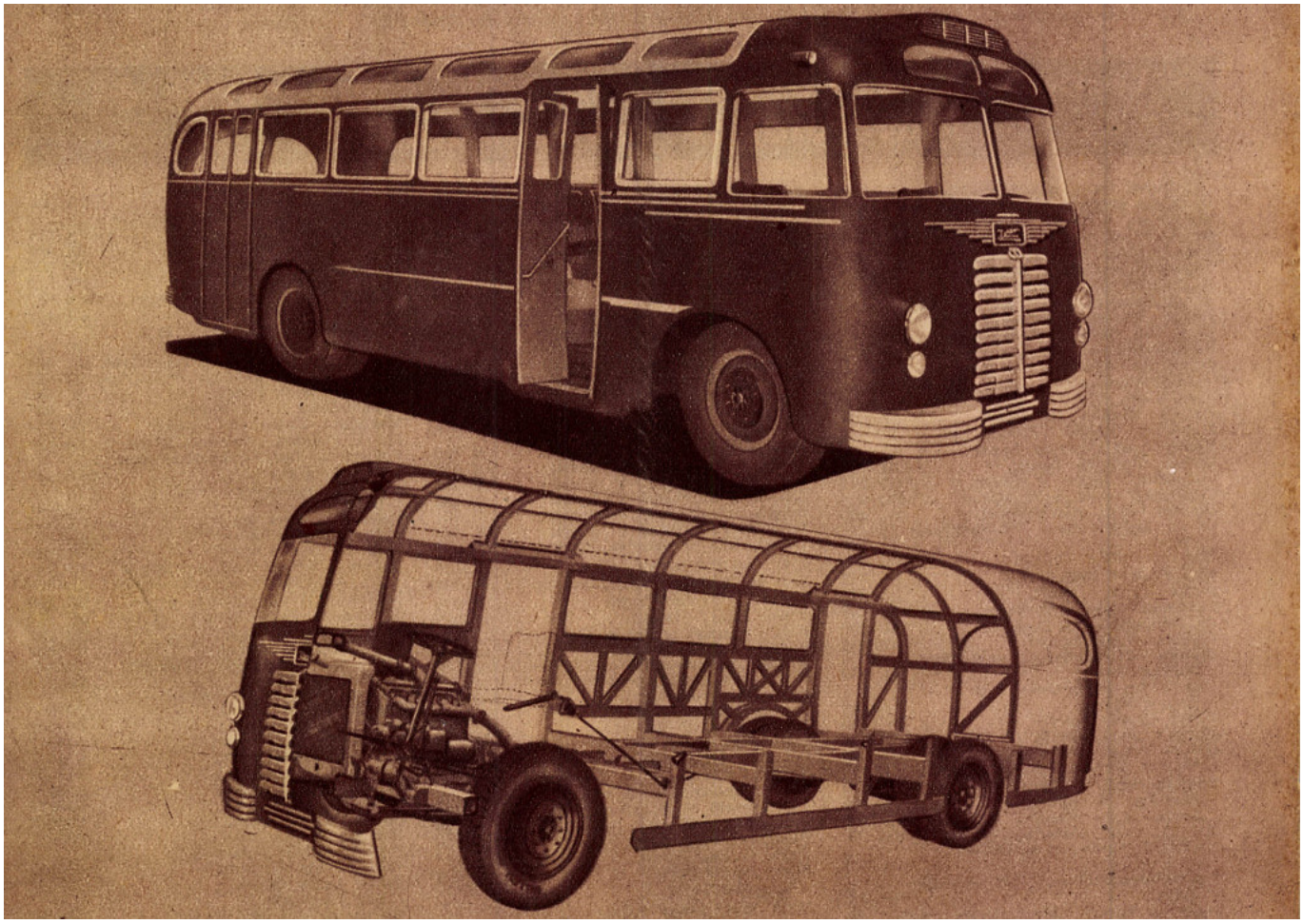
V dnešním historickém příspěvku se budeme věnovat dosud zřejmě publikačně nezpracované problematice přídělu autobusů typu Ikarus 30 maďarské výroby pro potřeby československých městských dopravních podniků na počátku 50. let.

**Úvodem**

Ačkoli v rámci simplifikace historického poznání je v hlavách laické, ale i nemalé části odborné veřejnosti pevně uloženo, že maďarský producent do Československa dodával v období budování lidové demokracie nekvalitní produkty, které nebyly souměřitelné s tuzemskou produkcí vysokomýtské Karosy, je nutno říci, že se jedná o silně angažovaný výklad historie, jehož cílem není nic jiného než přiživovat pohádky o nadřazenosti československého strojírenství nad ostatními zeměmi východního bloku.

I když lze souhlasit s tím, že v 60. letech dodávané autobusy Ikarus 620 a 630 nebyly etalonem strojírenského pokroku, již se nepřipomíná, že v Československu byly tyto autobusy nezřídka v provozu přetěžovány a že nízká provozní spolehlivost byla do značné míry odrazem nezajištění dodávek náhradních dílů pro neschopnost obou stran působících v sešněrovaném plánovaném hospodářství (tj. podniků zahraničního obchodu Motokov coby importéra vozidel a Technoimpexu coby jejich maďarského dodavatele). Naopak se téměř neuvádí, jak pokrokové a nadčasové byly na svou dobu pozdější autobusy Ikarus řady 200 (u nás zastoupené jen článkovou modifikací Ikarus 280), ani jak popředu se Ikarus ocitl na počátku 50. let, když začal se sériovou výrobou autobusů se

samonosnou karoserií. Ty první typového označení Tr 3,5 byly vyráběny ještě pod značkou Rába, podstatně úspěšnějším se ovšem stal nástupnický typ označený jako Ikarus 30. Tento model byl přitom v průběhu 50. let exportován i do Československa, které se dokonce stalo jejich čtvrtým největším provozovatelem.

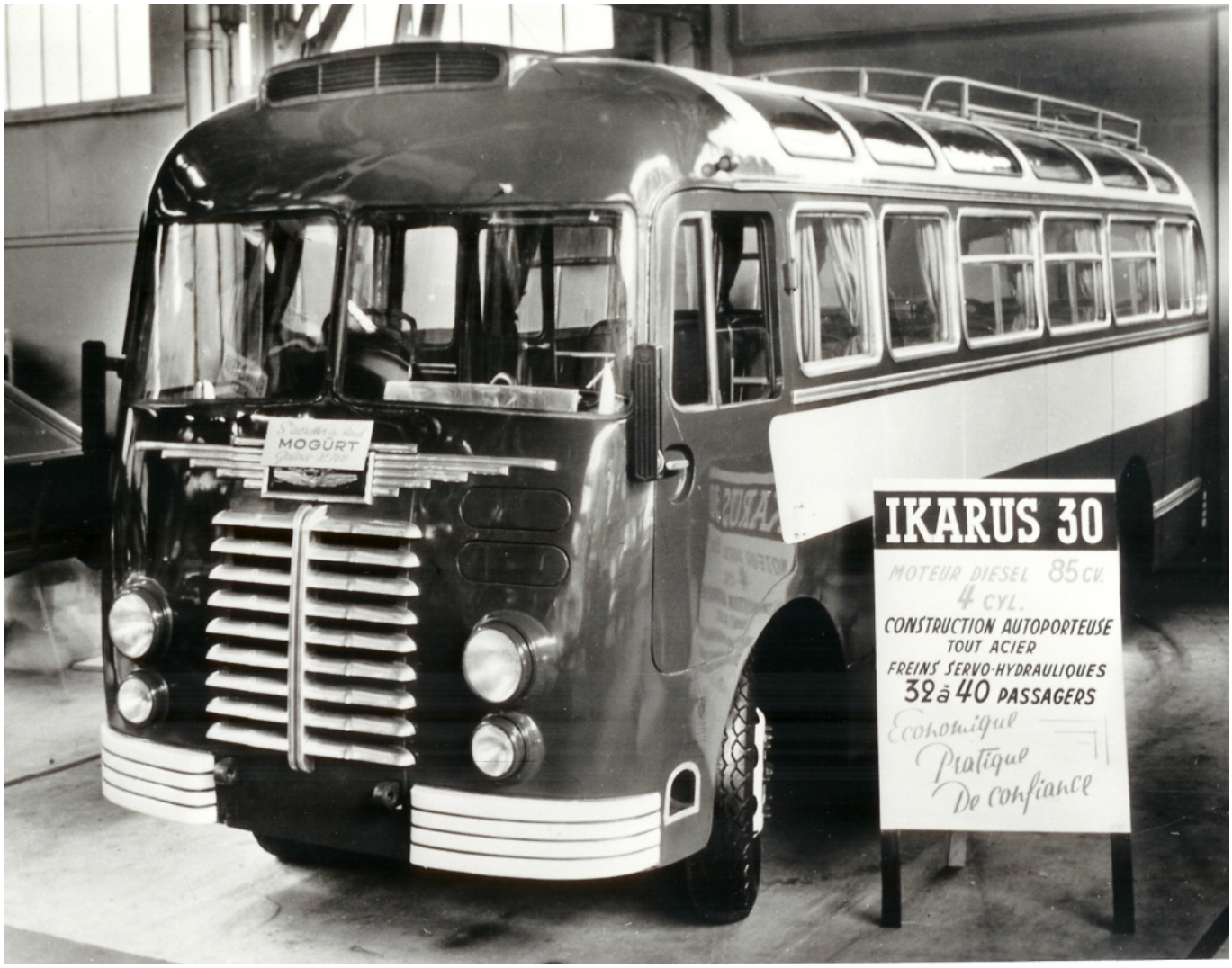


O provedení samonosné karoserie Ikarus 30 informoval v rov 1951 následující kresbou maďarský časopis Autó-Motor. (zdroj: wikipedia.org)

**Autobus Ikarus 30 přichází na scénu**

Autobusy Rába Tr 3,5 představovaly na svou dobu díky řešení samonosné karoserie skutečně významný technologický pokrok, jejich produkce však běžela jen v období let 1948 a 1949, přičemž výrobu stihlo opustit všehovšudy 78 vozů. Další rozvoj slibně vypadajícího moderního autobusu byl zaříznut centralizovaným řízením státu, který v souladu s tehdejšími doktrínami rozhodoval od stolu o výrobní náplni jednotlivých podniků, což v případě Ráby znamenalo ukončení vývoje motoru, jenž byl svou konstrukcí vhodný pro zástavbu do samonosných karoserií. Pro nástupce modelu Tr 3,5 proto bylo nutné nalézt náhradu, kterou se stala licenční výroba rakouských čtyřválcových dieselových motorů Steyer pod značkou Csepel (jako typ D-413). Ty byly zabudovány do nově řešené karoserie, která byla prodloužena s cílem dosáhnout vyššího komfortu pasažérů. Vzhledem k nosnosti náprav a pneumatik ale zůstala celková kapacita vozidla (max. 40 osob) v porovnání s předchůdcem neměnná. Nový typ byl označen jako Ikarus 30 a dodáván byl ve dvou základních verzích – městské dvoudveřové nabízející 22 míst k sezení a 18 k stání a linkové (meziměstské) určené pro 31 sedících cestujících. Navíc se počítalo až s 500 kg zátěže, která měla být z větší části uložená na střeše v tzv. zahrádce (nebo též dobovou terminologií „galerii“). Brzy ovšem přibyly také další varianty uspořádání sedadel (a od nich se odvíjející hodnoty max. celkové kapacity).

Z hlediska délky bychom dnes zařadili vozidla Ikarus 30 mezi midibusy. Navzdory prodloužení o cca 60 cm šlo o autobusy o délce jen 8 400 mm, přičemž přední část byla navíc částečně nevyužita, když zde byl situován kryt motoru (v tomto ohledu se přidrželi konstruktéři nakonec tradičního řešení známému z trambusových karoserií), stanoviště řidiče a jedno místo pro dalšího člena posádky (tj. průvodčího, nicméně nejednalo se o stanoviště ve smyslu odbavovacího prostoru). Místa řidiče a „člena posádky" byla počítána do celkové obsaditelnosti vozu. Rozvor náprav činil 4 600 mm, šířka byla pouze 2 300 mm a výška 2 940 mm. Drtivá většina vyrobených vozů byla vyhotovena s klenutými okny v oblině střechy, které měly do úzkého prostoru autobusu přinášet více světla, existovaly však i vozy, které měly střechu bez těchto okének. Vnitřní i vnější obložení karoserie bylo provedeno z aluminiového plechu, k větrání sloužily kromě posuvných částí vybraných oken také dvě částečně výklopná okna na zadní části karoserie a náporové větrání skrze otvor nad stanovištěm řidiče.




Výstavní vůz Ikarus 30 na veletrhu v Ženevě v  březnu 1951. Ze Švýcarska se měl autobus přesunout na výstavu do Československa. (zdroj: Wikipedia.org)

Slavnostní premiéra autobusu Ikarus 30 se konala na veletrhu v Ženevě, jenž začal 8. 3. 1951. Následně se předváděcí vůz hned podíval do Prahy, kde se měl rovněž konat toho času některý z veletrhů. V té době už v Uhrách naplno běžela sériová výroba, protože první kusy „třicítek" začaly být zákazníkům předávány nejpozději od června 1951.

**Testování autobusu v Maďarsku československou delegací**

Archivy nám prozatím nevydaly příběh o tom, jak se kooperace mezi Československem a Maďarskem v oblasti dodávek autobusů zrodila. Autor tak může vyslovit pouze svou domněnku, že se tak mohlo stát na základě uzavřených mezinárodních smluv o vzájemné výměně zboží. Mezistátní dohody mezi zeměmi formujícího se východního bloku začaly být uzavírány ve větší míře už od roku 1947, kdy se v zemi dvouocasého lva zařadil další rychlostní stupeň na cestě do náruče Sovětského svazu. Po založení Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) v roce 1949 se měla kooperace mezi státy východního bloku dále prohlubovat, organizace ale byla poměrně dlouho poněkud bezzubá a hlavní myšlenky jejího vzniku se začaly ve větší míře prosazovat až po několika letech existence. Přesto již první jednání RVHP posloužila k pokračování praxe uzavírání dvoustranných mezinárodních smluv mezi jejími členy, přičemž ve druhé polovině roku 1949 měla být podepsána i nová obchodní smlouva s Maďarskem, která počítala se vzájemnou obchodní výměnou v nadcházejících pěti letech, kdy do ČSR mělo být dodáváno zboží, jež bylo u nás obtížně kryté vlastní produkcí. Lze tedy předpokládat, že do této kategorie spadaly i autobusy, jejichž domácí výroba absolutně nepokrývala potřeby provozovatelů.

V případě autobusů pro městskou dopravu (tj. pro městské/komunální dopravní podniky, mezi něž však patřily na přelomu 40. a 50. let i mnohé z těch, jež byly později začleněny pod ČSAD, namátkou třeba zmiňme Kladno, nebo slovenská města Žilina, Martin či Trenčín) bylo v letech 1945 až 1950 (včetně) vyrobeno jen 175 nových vozů, z toho pouze 81 připadalo na nový typ Škoda 706 RO, zbytek byl tvořen výběhovými modely Praha RN, RND a NDO. Karosa se soustředila primárně na zahraniční produkci, která slibovala přísun potřebných valut. Například náběh výroby „er óček“ ve Vysokém Mýtě byl spojen se zakázkou pro Polsko, ačkoli u nás dopravní podniky i ČSAD neustále volaly po nutnosti navýšení nedostatkových přídělů nových autobusů. Situace dospěla tak daleko, že některá města si nechala vyrábět nové karoserie na podvozky staré i více než 20 let (doloženy jsou takové novostavby minimálně v Hradci Králové a Bratislavě).




Testovací autobus, jenž si mohla vyzkoušet československá delegace vyzkoušet, byl vyhotoven ve standardním dvoudveřovém provedení, Čechoslováci však pro linkovou dopravu chtěli autobusy

pouze jednodveřové. (zdroj: Wikipedia.org)

Prokazatelně se československá strana seznámila blíže s autobusy Ikarus 30 v dubnu 1951 přímo v Maďarsku. Z materiálu nalezeného ve sbírce Národního archivu v Praze vyplývá, že mezi 17. a 24. 4. proběhla technická kontrola a zkoušky prototypového vozidla Ikarus 30 a dvou nákladních automobilů Csepel D 350, jež měly být do ČSR rovněž importovány. Za Československo se účastnili zástupci podniku zahraničního obchodu (PZO) Motokov, avšak v delegaci byl i pracovníci ministerstva místního hospodářství a ministerstva dopravy. Za oddělení městské dopravy zde byl přidělen *„soudruh Jaroslav Skořepa“*. Za maďarskou stranu se jednání účastnili reprezentanti obou výrobců předváděných vozidel, tj. Ikarusu a Csepelu, a maďarského podniku zahraničního obchodu Technoimpex.

Jak s autobusem, tak s nákladními automobily byly provedeny dvě zkušební jízdy, z nichž jedna byla vedena částečně horským terénem a měla délku 340 km, druhá pak na rovinaté trati o délce 308 km. Prototypový autobus nesl výrobní číslo 413-01234 T a měl prázdný vážit 5 390 kg a plně obsazený 7 890 kg (resp. 8 390 kg v případě umístění zavazadel, která ale na zkoušce nebyla simulována). Tyto hodnoty měly být u sériové produkce vylepšeny částečným odlehčením konstrukce vozidla a přepočítáním vybraných uzlů. Proto je patrně možné v prospektech i literatuře narazit na jiné hodnoty, a sice 5 310 kg pro prázdné vozidlo a 8 670 kg pro plně obsazené. V době dubnové zkoušky měl vůz najeto již 26 692 km.

První cesta směřovala z Budapešti směrem na severovýchod do Egeru a zpět, přičemž po cestě bylo záměrně překonáno nejvyšší maďarské pohoří Mátra, přičemž se autobus vyšplhal až do nadmořské výšky 964 m nad mořem na třetí nejvyšší maďarskou horu Galya-tetö (jen pro zajímavost – nejvyšší hora Kékes ve stejném pohoří má výšku 1 014 m n. m., takže Ikarus se vyšplhal vskutku na střechu Maďarska). Z celkové délky 340 km mělo být 170 km vedeno po asfaltové či betonové silnici, zbytek byla ale tvořen převážně silně rozbitými okresními silnicemi s řadou serpentin a stoupáním od 8 do 11 %. Vůz byl kromě cestujících zatížen i pytli s pískem, jež simulovaly zbytek do počtu 40 pasažérů. Přestože bylo pozitivně hodnoceno řízení i jízdní vlastnosti, zdál se československé straně motor pro jízdu do stoupání příliš slabý. Průměrná rychlost činila 44,6 km/h, spotřeba 23,52 litrů na 100 km.

Druhá jízda se odehrála mezi Budapeští a jezerem Balaton. Spotřeba na rovinaté trati klesla na 20,3 litrů/100 km, stížnosti ovšem tentokrát směřovaly k silnému hluku motoru i vozidla samotného: *„Toto stále rachocení unavuje cestující v autobuse,“* uváděl protokol hodnoticí zkušební jízdu.



Linkové provedení Ikarusu 30 s pouze jedněmi dveřmi. (zdroj: Wikipedia.org)

Československí zástupci poukázali také na skutečnost, že přední náprava byla oproti deklarované nosnosti pneumatik (2 900 kg) o 140 kg přetížena. Zástupci Ikarusu ovšem kontrolovali tím, že hodnota uvedená u prototypu v sobě nemá započítanou 10 % rezervu. Závěrečná poznámka k výsledku zkoušek zněla následovně: *„Technická kontrola, měření a výsledky zkušebních jízd ukazují, že autobusy po proveditelných změnách, které budou v dalším uvedeny, vcelku budou odpovídat svému účelu.“* Oněmi změnami byl soupis 40 bodů, z nichž však některé byly pouhým konstatováním, kupříkladu skutečnost, že se spotřeba zdá v porovnání s československými autobusy asi o 10 % vyšší. Zástupci pražské delegace dále navrhovali zlepšení jízdních vlastností použitím výkonnějšího šestiválcového motoru, kterým sice maďarská strana disponovala (šlo rovněž o licenčně vyráběný motor rakouského Steyeru), ale pro zástavbu do vozů Ikarus 30 jej nebylo možné použít.

Další poznámky se například týkaly lepšího utěsnění vozidla proti vnikání prachu (zejména dveří), prohození uspořádání sedadel (dvojsedadla měla být u pravé bočnice a jedna řada u levé, tedy opačně než bylo zvykem v Maďarsku), požadavku na ztlumení hlučnosti motoru (jímž se měli v Ikarusu v dané době údajně již sami zabývat), úpravě čelního nárazníku jeho zesílením, což maďarská strana pro sériovou výrobu potvrdila, doplnění topení do prostoru cestujících i pro ohřívání čelního okna (zvažovalo se užití radiátorů, do nichž by byly odváděny výfukové plyny, kvůli bezpečnosti ale bylo upřednostněno horkovzdušné topení).

Zajímavostí byl požadavek pro linkovou verzi na doplnění tažného oka pro jednostopý přívěsný vozík o celkové hmotnosti 1 000 kg, což ale maďarští partneři ihned zavrhli. Nezvyklý byl rovněž bod týkající se užití takových dílů ve výrobě, jež budou snadno dostupné, což mělo znamenat uplatnění

*„výrobků lidově demokratických zemí“*.

Soudě dle znění zápisu, byl prototyp testovaný československou delegací odlišný od vozu, jenž by prezentován na veletrzích v Ženevě a v Praze, protože mezi podmínkami pro dodávky do ČSR se objevily i body týkající se umístění ohrádky na zavazadla a přístupového žebříku na střechu, posuvných oken v salónu cestujících, či ukazatelů směrů, přičemž výstavní vůz všemi těmito prvky disponoval.

Url: Ikarusy 30 pro československé městské dopravní podniky - 1. část