

„Irácký autobus“ pro Československo – Ikarus Avia 553

03.03 2025 19:34, Libor Hinčica, Matěj Stach, Autobusy

V dnešním historickém příspěvku se poohlédneme za cestou k výrobě autobusů Ikarus Avia 553, které na přelomu 70. a 80. let pomáhaly uspokojovat poptávku po malokapacitních autobusech v ČSSR a Maďarské lidové republice. Ačkoli se v česky psané literatuře běžně uvádí, že tento typ vozidla vznikl zkrácením podvozku jiného modelu maďarského Ikarusu určeného pro Irák, ve skutečnosti byla geneze projektu socialistického midibusu odlišná. Pravdou ale je, že oblast historické Mezopotámie v tom svou významnou roli sehrála.

Přestože oficiálně se snažili výrobci ve východním bloku o pokrývání potřeb jednotlivých zemí sdružených v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), skutečný středobod zájmů jednotlivých podniků tkvěl v kapitalistické cizině, která skýtala možnost nechat si zaplatit za dodávaná vozidla tržní (nikoli nařízenou) cenu, a tím generovat tolik potřebné zisky, které navyšovaly příjmovou stránku rozpočtů jednotlivých států. Iluze soběstačnosti zemí rotujících na orbitu kolem Moskvy byla dána levným nákupem surovin z SSSR (což tuto zemi stále více zatěžovalo) a metodikou vzájemného vyrovnávání plateb mezi zeměmi sdruženými v RVHP, kdy se však ceny stanovovaly tabulkově vzájemnou dohodou mezi de facto monopolistickými subjekty, což popíralo smysl ceny jakožto základního prostředku určujícího hodnotu výrobku. Levnější výroba v socialistickém táboře skýtala příležitost, jak s produkty uspět na trzích západního světa, reálné úspěchy východoevropských podniků ale byly značně omezené, protože západní země si svůj trh snažily chránit, navíc země přehrazené železnou oponou neměly přístup k nejmodernějším technologiím, takže nebyly schopné konkurovat kvalitou. Maďarský Ikarus zvládl v západních zemích sice s některými svými produkty uspět, obvykle se tak ale dělo v kooperaci s místními partnery a počty prodaných kusů nebyly v porovnání s celkovým objemem výroby nijak zásadní. Vedle snahy o prorážení západního valu se tak pozornost obchodního oddělení Ikarusu začala počátkem 70. let soustředit ještě na další oblast – země, které jsou mnohdy poněkud poníženě nazývané jako „země

třetího světa“.



Pro země s nižší kupní silou měly vznikat mimořádně jednoduché konstrukce autobusů. Na počátku stály modely Ikarus 668 a 669 zamýšlené pro Nigérii (na snímku vidíme druhý z uvedených prototypů o délce 11 m). K sériové výrobě ovšem nedošlo. (foto: Ikarus)

Mnohé z těchto států díky dekolonizaci a lokálním převratům nabyly teprve nedávno reálnou samostatnost a dostaly se nezřídka k nezměrnému nerostnému bohatství, které skýtalo příležitost pro plnění státní pokladnice. Na druhé straně stála dogmata náboženství, nevzdělanost a nízký stupeň industrializace prakticky ve všech oblastech průmyslu. Noví páni zemí snili o rychlém technologickém skoku a sílícím významu svých států na mapě světa. Toho ale nešlo dosáhnout, pokud by byl zachováván stávající režim dovozu hotových výrobků ze zahraničí. Na import kompletních produktů tak byly uvaleny vysoké celní sazby a výroba se měla v co největší míře odehrávat na území dané země. Absence vzdělaných kádrů ovšem přece jen zabraňovala tomu, aby se mohlo začít s produkcí ryze domácích výrobků. Určitá míra kooperace se zahraničím tak byla nutností.

Vyhovět požadavku na lokální produkci, a přitom nezkrachovat na takřka nulové znalosti daného oboru u místních pracovníků, umožňovaly v té době již dobře známé modely kooperační výroby z dodaných dílů, pro něž se používají anglické zkratky *CKD* a *SKD*. Pod uvedenými zkratkami se skrývají sousloví *Complete Knock-Down (kit)* a *Semi-Knocked-Down (kit)*. Přestože se v obou případech hovoří (v překladu) o kompletním rozložení a částečném rozložení výrobku, ve skutečnosti jde o pojmenování poněkud matoucí, protože výrobek není před dodáním na montáž zcela smontován, a následně demontován, ale opouští hlavní závod již ve formě definovaných stavebnic. Míra atomizace daného výrobku se liší dle jednotlivých smluvních ujednání a zpravidla předpokládá zpočátku větší zapojení hlavního dodavatele, od nějž si postupně přejímá závod zajišťující finalizaci montáže další a další činnosti.



Maximálně jednoduchý design Ikarusu 553 vznikl s ohledem na lokální podmínky výroby i možných oprav v Iráku, kde byla výroba autobusů ve zcela novém závodu nedaleko Bagdádu také zahájena. Ikarus 553 měl ještě své sourozence, které se ale vyráběly jen dva roky. Šlo o provedení Ikarus 551 a 552 o délce 11 m, které byly stavěny na podvozcích Scanie, avšak karoserie měla identické křivky jako menší Ikarus 553 stavěný na podvozcích od Saviemu (Renaultu), jak ostatně dokumentuje propagační snímek prototypu verze 552. (foto: Ikarus)

Chtěl-li Ikarus dobývat „třetí svět“, musel přijmout pravidla hry, podle nichž se zde hrálo. Znamenalo to nejen akceptovat podmínky lokální výroby, tj. přijít s konceptem CKD či SKD a uspokojit místní vládce, ale především zohlednit lokální podmínky z pohledu kvality silnic, podnebí, výrobních možností i údržby. V době, kdy Ikarus spouštěl sériovou výrobu na svou dobu vskutku moderní řady 200, se tak vrátil ve snaze uspět v chudších státech k produkci autobusů stavěných na podvozcích nákladních automobilů, na nichž měly být montovány konstrukčně pokud možno co nejméně náročné karoserie. V praxi to vyžadovalo především minimalizovat počet klempířských prací a lisování plechů. Výsledkem pak nemohlo být nic jiného, než autobus s designem „krabice“.

První dva takové autobusy sestavil v roce 1973 na podvozcích rakouského Steyru. S ohledem na tradiční způsob značení byly tyto vozy zařazeny ještě do číselné řady 600 (vozidla s nesamonosnou konstrukcí) jako typy Ikarus 668 (o délce cca 9 m) a Ikarus 669 (o délce cca 11 m). Maďaři věřili, že by s oběma typy mohli uspět v Nigérii, avšak k exportu stavebnic do tohoto afrického státu nedošlo. Ve stejném roce ovšem Ikarus vyhrál soutěž na výstavbu nového výrobního závodu na výrobu autobusů poblíže Bagdádu. Maďarští inženýři dostali za úkol postavit fabriku na klíč včetně přípravků, na nichž by bylo možné sestavovat tři základní typy autobusů – linkový, městský a univerzální malokapacitní. Ikarus mezičase přijal rozhodnutí označovat speciální modely

pro obchodní partnery z Blízkého východu a Afriky číselnou řadou 500, a tak se pro Irák zrodily typy Ikarus 551, 552 a 553. První dva jmenované představovaly vozy standardní délky (tehdy 11 m), pro nějž jako základ posloužily podvozky od Scanie (B-80-63 a B-110-63). Poslední jmenovaný byl (dnešní terminologií) zhruba 9 m dlouhý midibus, který byl stavěn na podvozku E24 od francouzské společnosti Saviem (ta byla již od roku 1955 součástí Renaultu, s nímž v roce 1979 zcela splynula a původní značka zanikla).



Autobusy Ikarus 553 vznikaly v celé řadě modifikací. Zde je zkušební vůz ve školním provedení, u nějž zaujmou plná okna karoserie. Autobus byl totiž vybaven v zadní části plnohodnotnou klimatizační jednotkou na střeše, která však díky podhledu, z něhož je fotografie pořízena, nejde takřka vidět. (foto: Ikarus)

Výroba v Iráku byla zahájena v roce 1974, ovšem v případě typů 551 a 552 (které se navíc kompletovaly až od roku 1975) byla záhy ukončena, když výrobní linku opustilo do roku 1976 jen 297 vozů, načež se ke slovu dostaly nástupnické typy (Ikarus 554 a 555), jejichž výroba probíhala až do hloubi 80. let. Malý Ikarus 553 se stal v Iráku velice populárním a poptávka výrazně převyšovala kapacity místního závodu. Do roku 1980 mělo být jen pro Irák vyrobeno přes 2 600 Ikarusů 553, z nichž ve formě stavebnic putovalo do závodu nedaleko Bagdádu jen 800, zbytek musel být pokrýván kompletními dodávkami z Maďarska, což profitabilitu původního záměru výrazně zvyšovalo. Kromě Iráku se podařilo díky vazbám na Francii (užití podvozků Saviemu) dodat 150 autobusů Ikarus 553 v roce 1979 také na Madagaskar.

Produkce autobusů Ikarus 553 pro Irák běžela až do roku 1981. V samém závěru kooperační

montáže šlo o typ označovaný v Iráku je MR 002, který se lišil zúženou karoserií (2 100 mm, oproti původním 2 300 mm; samotný Ikarus ke změně typového značení nepřistoupil). Celkem bylo vyrobeno 470 užších vozů Ikarus 553, z toho 10 ještě v roce 1980, zbytek v roce 1981.



Prototyp autobusu Ikarus na podvozku Avie z roku 1977, jenž byl vystaven i na strojírenském veletrhu v Brně. Karoserie byla naprosto identická s verzí pro Irák. (foto: Ikarus)

Kromě Ikarusů 553 pro Irák a Madagaskar vznikly autobusy s téže typovým označením také pro Maďarsko a Československo. Celkem mělo jít v letech 1977 až 1981 o 1 145 vozů, z toho 818 pro ČSSR a 327 pro MLR. Konkrétně byla dle oficiálních statisti výroba v jednotlivých letech následující:

1977: 52 ks, z toho 25 ks pro ČSSR
1978: 398 ks, z toho 200 ks pro ČSSR
1979: 399 ks, z toho 298 ks pro ČSSR
1980: 292 ks, z toho 291 ks pro ČSSR
1981: 4 ks, všechny pro ČSSR

Pro výrobu těchto vozů byly použity podvozky Avia A 30 (s motorem Avia 712-11), které ovšem byly, jak známo, licenční výrobou podvozků francouzského Saviemu, s nímž Avia uzavřela licenční smlouvu v roce 1967. Šlo tedy o prakticky identický základ, jako u původních vozů Ikarus 553 pro Irák, avšak využívající nikoli dovezených podvozků, ale podvozků vyrobených již v Československu, což licenční dohoda s původním francouzským vlastníkem měla umožňovat. Finální montáž probíhala v závodě Ikarusu v Székesfehérváru, přičemž použito bylo identické provedení karoserie jako pro Irák (s šířkou karoserie 2 300 mm).



Výroba autobusů Ikarus Avia 553 v Maďarsku. (foto: Ikarus)

Malé autobusy produkované ve tvaru lepenkové krabice byly do Československa dodávány ve dvou základních provedeních. Jednoznačně dominantní verzí se stal podtyp 553.04 LUX, který představoval midibus s 19 vysokými sedadly pro cestující a celkovou obsaditelností 45 osob. Především na počátku produkce v roce 1977 byly dodávány také základní vozy 553.03 s kapacitou 23 sedících cestujících (oproti „luxové“ variantě s řadou sedadel navíc). Určitou specialitu poté představovaly stroje 553.04 CAMP homologované jako nákladní vozidlo (kategorie N2). Z dostupných zdrojů není zřejmé, zda se jednalo o provedení opouštějící přímo maďarský závod či šlo až o pozdější přestavbu realizovanou v Československu. Český registr vozidel zná minimálně 26 takových vozů, 553.03 je doložen pouze poloviční počet. Ikarusů 553.04 LUX naopak eviduje přes tři sta.

Dodávky autobusů mezi lety 1977 a 1981 směřovaly napříč republikou. Typickými odběrateli byly zpracovatelské podniky od těch strojírenských po potravinářské – zmiňme třeba velimské Čokoládovny. Další vozy zamířily do jednotných zemědělských družstev, stavebních podniků, k silničářům nebo do jednotlivých krajských ústavů národního zdraví zastřešujících všechna zdravotnická zařízení v příslušném území. Malých Ikarusů 553 se dočkaly také městské dopravní podniky – v Praze, Ostravě a Opavě je prokázáno po dvou kusech, v Pardubicích, Hradci Králové a Mariánských Lázních je doložen jeden vůz. Linkové dopravě se vozy obecně spíše vyhýbaly. Poslední Ikarus 553.04 LUX v pravidelném provozu u nás dojezdil v roce 2004 v Chrasti na Chrudimsku, kde jej na lince lokálního charakteru vystřídal SOR C 7,5.



Známá fotografie porovnávající provedení autobusů Ikarus Avia 553 a nové verze Ikarus Avia 543, které ovšem byly obě postaveny na identickém podvozku. (foto: Ikarus)

Výroba autobusů Ikarus 553 byla ukončena v souvislosti se zamýšlenou inovací, kdy měl být příliš jednoduchý irácký design poněkud „poevropštěn“. Po prototypu, na němž se použila celá řada prvků z běžící produkce řady 200 a který neměl následníky, se přistoupilo k návrhu vozidla s modernějšími křivkami se sešikmeným čelem, které bylo stavěno na identickém typu podvozku (po roce 1983 s ohledem na určitou modernizaci výrobního programu Avie šlo pak o typ A 31) a které dostalo pojmenování Ikarus 543. Při výrobě těchto vozů již byla používána ochrana skeletu pomocí kataforézy.

Tato inovovaná verze se vyráběla s přestávkami od roku 1979 (prototyp) do roku 1993, přičemž na počátku 90. let se dočkala dokonce faceliftu, jenž měl vozy poněkud omladit. Oproti „irácké“ variantě ale nebyla ta nová zdaleka tak úspěšná. Do Československa podle oficiálních statistik zamířilo pouze 23 vozů, do Maďarska 156 a do Sovětského svazu 226. Dva vozy na podvozcích Avie odebrala také Angola. Celkem tak mělo vzniknout jen 407 autobusů Ikarus 543 na podvozcích z pražských Letňan. Konkrétně mělo rozdělení v jednotlivých letech vypadat následovně:

1980: 5 ks pro Maďarsko
1981: 2 ks pro Maďarsko, 7 ks pro ČSSR
1982: 0 ks
1983: 0 ks
1984: 1 ks pro Maďarsko
1985: 1 ks pro ČSSR, 1 ks pro Angolu
1986: 6 ks pro Maďarsko, 13 ks pro ČSSR, 1 ks pro SSSR

1987: 0 ks
1988: 1 ks pro Angolu
1989: 81 ks pro Maďarsko, 28 ks pro SSSR
1990: 7 ks pro Maďarsko, 91 ks pro SSSR
1991: 29 ks pro Maďarsko, 2 ks pro ČSFR, 89 ks pro SSSR
1992: 25 ks pro Maďarsko, 15 ks pro Ruskou federaci
1993: 2 ks pro Ruskou federaci



Prototyp autobusu Ikarusu Avia 553 s designovými prvky řady 200. Nakonec byla upřednostněna cesta zcela odlišných designových křivek a nový model byl nazván jako typ Ikarus 543. (foto: Ikarus)

Uvedená čísla ale jistě nebudou správná, protože v roce 1979 měly být v Československu registrovány dva vozy (zjevně oba prototypy) a v roce 1980 je doložena registrace několika desítek vozů Ikarus 543, které ale v oficiálních statistice Ikarusu chybí. Je možné, že chyba vznikla špatným započítáním kooperačně vyráběných vozů na podvozcích Avie, kdy byly autobusy Ikarus 543 vyrobené v roce 1980 a exportované do ČSSR vedeny ještě jako model Ikarus 553 (pak by byl alikvotně nižší skutečný vyrobený počet těchto vozů). K ověření této teorie se ale nepodařilo ani v kooperaci s oslovenými kolegy z Maďarska získat věrohodné informace.

Československé silnice nejdříve začaly plnit běžné vozy v modifikaci 543.20 (okrajově také .21), na které v letech 1981 a 1986 navázalo několik autobusů s nákladním oddílem a bouchacími dveřmi v zadním čele. Jednalo se o Ikarusy 543.25 A, jejichž interiér byl rozdělen na skromnější prostor pro 8 až 12 cestujících, za které bylo možné „posadit“ ještě náklad, který byl navíc oddělen stěnou. Nejspíše jako vůbec poslední vůz 543.27 v provedení po faceliftu skončil v rukou Českého

plynárenského podniku (dnes ČPP Transgas). Ještě po roce 2000 se vozy poměrně běžně (vzhledem k odebranému množství) vyskytovaly na privatizovaném trhu v linkové dopravě – např. společnost MĚDOMA je provozovala okolo Mladé Boleslavi, soukromník poté na MHD v Jáchymově.



Designové křivky prototypu autobusu Ikarus Avia 543, u nějž se již používalo označení „midi“. (foto: Ikarus)

Doplňme, že mimo podvozků Avie Ikarus použil inovovanou karoserii modelu 543 také pro nástavby na dalších podvozcích pro vozidla směřující mimo státy RVHP. Na základě od Renaultu bylo exportováno 720 vozů do Alžírska a 25 do Egypta, dále vznikla i prodloužená verze (8,20 m oproti 6,50 m) na podvozcích MAN, která však spatřila světlo světa jen ve čtyřech kusech, podobně skončil projekt výroby vozů na podvozcích Chevroletu zamýšlených pro trh USA či na bulharských podvozcích Balcancaru. Nejúspěšnější byly nástavby na podvozcích Isuzu, s nimiž Ikarus uspěl v Egyptě, kam bylo od roku 1986 do roku 1991 dodáno skoro tisíc vozů (ve formě stavebnic). Poslední prototyp na bázi modelu 543 byl postaven až v roce 1998 na podvozku Nissanu, poslední Ikarusy 543 (na podvozcích Csepel) byly dodány až v roce 1999. Celkem bylo v letech 1979 až 1998 vyrobeno 2 176 Ikarusů 543 na podvozcích osmi různých dodavatelů.



Nezvyklé provedení Ikarusu 543 s nákladním prostorem v zadní části. (foto: Ikarus)

Url: „Irácký autobus“ pro Československo – Ikarus Avia 553