

Jediný rumunský tříčlánkový trolejbus ITB-DAC 117E-220E

21.04 2025 21:23, Libor Hinčica, Trolejbusy

V dnešním historickém příspěvku se stručně ohlédneme za jediným tříčlánkovým trolejbusem, jenž byl vyroben v Rumunsku, a to již na sklonku 80. let. Unikátní prototyp byl nasazen do provozu s pasažéry, několikrát změnil barevné schéma a naposledy měl svézt cestující v roce 1999.

Socialistické Rumunsko se snažilo být v oblasti výroby strojírenských výrobků co nejvíce soběstačné, přestože bylo součástí RVHP (Rady vzájemné hospodářské pomoci). Při výrobě silničních vozidel rádo spoléhalo, podobně jako například sousední Jugoslávie, na koupě licencí z kapitalistických států (nejužší bylo dlouhodobě provázání s bavorským MANem), ovšem svízelná ekonomická situace země vedla k postupnému šizení výroby a zjednodušování dodávaných produktů, což ve výsledku už tak podkopané hospodářství země dále umrtvovalo. Výroba trolejbusů nebyla v tomto ohledu výjimkou.

V roce 1979 autobusový závod v Bukurešti UAB (*Uzina Autobuzul București*; později známý jako ROCAR) začal s výrobou nového trolejbusu DAC 112E, jehož konstrukce měla být podle některých zdrojů inspirována blíže neurčeným experimentálním západoněmeckým autobusem. Jen rok po 12m trolejbuse byl představen i trolejbus článkový, jenž obdržel označení DAC 117E. Na oba typy navázaly záhy další odvozené varianty lišící se výkonem motorů, elektrickou výzbrojí, ale například i počtem motorů (experimentováno bylo mj. s dvoumotorovým „kloubákem“). Některé verze skončily jako pouhé prototypy, jiné se dostaly do sériové výroby, přičemž Rumunsku se podařilo trolejbusy DAC této řady, navzdory jejich diskutabilní kvalitě, dokonce exportovat do Bulharska a do Sovětského svazu (na dnešní Ukrajinu).



Celková délka trolejbusu činila 22 081 mm. (zdroj: video pana Joachima Kaddatze o provoze v Rumunsku v roce 1998)

V roce 1988 spatřil světlo světa projekt na vytvoření tříčlánkového trolejbusu, který měl poskytnout ještě větší přepravní kapacitu. Současně měl být postaven i tříčlánkový autobus. Nešlo přitom o projekt na vládní úrovni, ale pouze městské, z čehož vyplývalo, že celý záměr spadl na bedra místního Dopravního podniku ITB (*Întreprinderea de Transport București*), pro který zajistily potřebnou dokumentaci a samotnou výrobu jeho ústřední dílny URAC (*Uzina de Reparații și Atelierele Centrale*).

Ke splnění snu o tříčlánkových vozech posloužila starší vozidla, konkrétní evidenční číslo je ale známo pouze u jediného z přestavovaných kusů – 7091. Šlo o trolejbus DAC 117E z roku 1980 (tedy jeden z nejstarších), který byl v hlavní opravně rozpojen a mezi původní články byl vložen článek z dalšího vyřazeného (již bohužel neznámého) trolejbusu, který měl použit odlišný typ dveří s delším prosklením (v interním značení ITB byly vedeny jako typ „A“, zatímco vůz ev. č. 7091 používal dveře „C“).

Výsledný produkt si ponechal původní evidenční číslo 7091 a dosahoval na délku 22 081 mm. Šířka činila 2 500 mm a výška skříně 3 035 mm (resp. se staženými sběrači 3 580 mm). Rozvor mezi první a druhou nápravou byl 5 650 mm, mezi druhou a třetí 5 503 mm a mezi třetí a čtvrtou 5 868 mm. Přední převis měřil 2 660 mm a zadní 2 400 mm. Výměna cestujících měla být zajištěna skrze patery dveře. Pro pohon byl ponechán původní motor TN-71 rumunské provenience (od bukurešťského podniku IMEB) o výkonu pouhých 134 kW (při 3 000 otáčkách za minutu), který byl spřažen kardanem s druhou nápravou Rába-MAN 01890 (na prvním článku). Použit měl být převodový poměr

6,19. Co by elektrické vozidlo nepodléhal trolejbus dle tehdejší legislativy schválení ze strany Dopravní služby hlavního města (*Serviciului Circulație din Miliția Capitalei*) a po zkouškách a prezentaci na veletrhu Romexpo mohl již v roce 1989 začít převážet první pasažéry.



Pohled do interiéru tříčlánkového trolejbusu rumunské výroby. (zdroj: video pana Joachima Kaddatze o provoze v Rumunsku v roce 1998)

Odlišný osud měla výroba tříčlánkového autobusu, jenž by nesl označení ITB-DAC 117UD-220UD. Také v jeho případě měly pro stavbu posloužit dva starší autobusy, přičemž výsledná délka činila 22 055 mm. Na rozdíl od trolejbusů však autobusy do gesce Dopravní služby hlavního města spadaly, a ta s odkazem na platné zákony (max. délka autobusu byla omezena na 16,5 m) odmítla vůz registrovat. Dokončený autobus tak byl převezen do garáží Tiran, kde zůstal stát bez užitku, než došlo k rozhodnutí přestavět jej zpět na standardní dvoučlánkový autobus. Vzhledem k aplikovanému režimu generálních oprav v Bukurešti v té době není nicméně známo, jaké číslo měl tento autobus po zpětné úpravě nést, a nelze proto ani s jistotou tvrdit, zda k ní skutečně došlo (teoreticky mohly posloužit samostatné články či díly z nich pro údržbu jiných vozů).

Ačkoli se může zdát na první pohled nelogické, proč se ITB pustil do rekonstrukce vozů na tříčlánkové bez toho, že by měl předem prošlápnutou cestu z hlediska schválení takto vzniklých vozidel pro provoz, je nutno říci, že v dané době nešlo o praxi až tak neobvyklou. V hnilobném procesu, kterým tehdejší Rumunsko procházelo, bylo klíčové především plnění příkazů mocipánů. Bylo-li tedy vysloveno přání, že mají vzniknout tříčlánkové prototypy a na projekt připutovaly do ITB i finanční prostředky, bylo jedinou starostí ITB tyto sny přetavit v realitu. Případné schválení či neschválení pro provoz již bylo „problémem někoho jiného“, jak názorně ilustruje osud nebohého

tříčlánkového autobusu či třech autobusových přívěsů vyvinutých za obdobných pohnutek na konci 70. let (ani jejich provoz rumunská legislativa neumožňovala, a ani tyto vozy proto nikdy nesvezly cestující).



Zbarvení na fotografii je poslední, v němž tříčlánkový trolejbus sloužil krátce v letech 1998 a 1999. (zdroj: video pana Joachima Kaddatze o provoze v Rumunsku v roce 1998)

Trolejbus měl osud poněkud pestřejší. V provozu se udržel po dobu deseti let, během nichž prošel několika většími stupni oprav, při nichž vždy obdržel odlišné lakování. Zatímco výrobu opustil červeno-bílý, v letech 1991 až 1993 nesl bílé lakování se světle modrými doplňky, do roku 1996 poté poněkud fádní celožlutý kabát, následně v letech 1996 až 1998 měl černou okenní část a bílou podokenní se žlutými pruhy a krátce v letech 1998 a 1999 ještě obdržel pruhované zbarvení kombinující podkladovou bílou barvu se zelenými širšími pruhy doplněnými o tenčí proužky žluté. Kromě těchto úprav měly být na vozidle prováděny také drobnější změny, například v podobě náhrad původních světel za novější typy atp.

V provozu se patrně takřka vůbec nepoužívaly poslední páté dveře, přičemž důvody, proč tomu tak mělo být, se v různých zdrojích liší. Některé nabízejí technický důvod a hovoří o nedostatečné kapacitě kompresoru, jiné se zabývají logistikou náhradních dílů, když podsouvají, že se z pátých dveří těžily součástky pro dveře ostatní, nejpravděpodobnější se však zdá, že i u tříčlánkového trolejbusu se aplikovala tehdy v Bukurešti běžná praxe, kdy se u kloubových vozů poslední dveře odpojovaly (to pak nevylučovalo jejich použití coby donorů chybějících komponentů) a schody u těchto dveří byly domovem náhradní pneumatiky, na jejíž přítomnost si ostatně pamětníci vzpomínají i u tříčlánkového „DACe“.



Pohled na stanoviště řidiče tříčlánkového trolejbusu. (zdroj: video pana Joachima Kaddatze o provoze v Rumunsku v roce 1998)

Jízdní vlastnosti vozidla měly být podle vzpomínek pamětníků špatné. Především za vlhka či deště se trolejbusový dlouhán stával téměř neovladatelným a řidiči museli předvádět veškerý svůj um, aby zadním článkem, jenž nahodile přejížděl z pruhu do pruhu, neočesali parkující auta, lampy veřejného osvětlení či chodce u přechodů. Proto byl trolejbus primárně nasazován na linky jen v létě za slunných dnů. Při průjezdu křižovatkami, jež bývaly obsazeny ještě v 90. letech běžně policisty, nebylo výjimkou, když příslušník dopravní policie ve chvíli, kdy spatřil tříčlánkový kolos, zastavil veškerý provoz a nechal trolejbus královsky projet křižovatkou v požadovaném směru jako jediný, neboť při odbočování byly pochopitelně nepředvídatelné vlastnosti neřiditelné poslední nápravy nejvíce nebezpečné.

Unikátní trolejbus ITB-DAC 117E-220E dojezdil nejpíše v roce 1999, po delším odstavení pak skončil v kovošrotu, nicméně s ohledem na to, v jakým podmínkách vznikal a jak sparténské jeho provedení bylo (včetně výkonového poddimenzování), je s podivem, že se udržel v provozu (byť s častými přestávkami) celých 10 let.

Url: Jediný rumunský tříčlánkový trolejbus ITB-DAC 117E-220E