

Konec autobusů Ikarus 412 v Budapešti

01.01 2026 18:12, Libor Hinčica, Autobusy

Další významná kapitola historie autobusové dopravy se v posledních dnech roku 2025 uzavřela v Maďarsku. Do provozu byly v Budapešti naposledy vypraveny autobusy legendární značky Ikarus typů 412 a E91. V našem dnešním článku se dnes ohlédneme za provozem prvního jmenovaného typu, do kterého byly ve své době vkládány ze strany výrobce velké naděje, jež však zůstaly nenaplněny.

Ikarus 412 představoval nízkopodlažní model autobusu využívající originálně v designovém provedení v co největší míře prvky používané na autobusech středněpodlažních, jež ve výchozím délkovém provedení nesly označení Ikarus 415. Maďarský Ikarus se již v 70. letech – podobně jako řada dalších výrobců – zabýval možnostmi vývoje autobusu se sníženou výškou podlahy. Ve spolupráci s inženýry ze Sovětského svazu byl již v roce 1977 postaven experimentální prototyp Ikarus 372, jehož podlaha se nacházela ve výšce pouhých 400 mm nad povrchem silnice. Tento pokusný exemplář sice neměl další následovníky, zkušenosti získané při jeho výrobě ale byly zohledňovány při vývoji nástupnické řady 400. I ta měla zahrnovat vůz s nízkou podlahou, tentokrát na úrovni 540 mm, což z tehdejší perspektivy představovalo nízkopodlažní vůz, byť v dnešních normách a měřítkách by již v této kategorii neobstál. Rezervováno pro něj bylo označení Ikarus 411, nicméně v průběhu 80. let byla upřednostněna stavba jiných prototypů a „nízké“ provedení nestihlo do pádu komunistických vlád ve východní Evropě vůbec vzniknout.



Tovární fotografie Ikarusu 412 v provedení pro Budapešť s typickým přechodovým (gradientním) lakováním. (foto: archiv Ikarus)

Po roce 1989 se na jedné straně otevřely Ikarusu nové možnosti spoluprací i trhů, na straně druhé se ale zhroutil dosavadní systém dodávek autobusů v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci a spřátelených států. Právě na Sovětském svazu a jeho satelitech ovšem produkce Ikarusu stála, takže firma se ocitla ve velmi složité výrobní a ekonomické situaci. Produkce razantně spadla a počet zaměstnanců se v krátké době smrskl na pouhou šestinu. Páteř výroby přitom i na počátku 90. let dál tvořily – v té době již zastaralé – Ikarusy řady 200. Sériová výroba nástupnické řady 400 byla zahájena až v roce 1992, celých 13 let po stavbě prvního prototypu. V době zahájení sériové montáže ale bylo jasné, že vývoj v oblasti městských autobusů se bude ubírat odlišným směrem – heslem doby se stala nízkopodlažnost.

K ní se Ikarus prokousával dvěma cestami. Ta první byla kooperační. Ve spolupráci s nizozemským výrobcem DAF zahájil výrobu autobusů Ikarus 480, které byly určeny pro trh Velké Británie a které měly výšku podlahy na úrovni 550 mm. Mimo variantu nákupu podvozků od renomovaných značek se však firma zabývala nadále i vývojem vlastního nízkopodlažního podvozku. V průběhu roku 1993 firma představila dvojici nových modelů – midibus Ikarus 405 s výškou podlahy v přední části na úrovni 465 mm a městský standardní autobus Ikarus 411 s výškou podlahy pouhých 330 mm, přičemž vůz byl pojat jako 100% nízkopodlažní. Zatímco sériová výroba midibusu 405 se rozeběhla hned v následujícím roce, v případě verze 411 byla situace komplikovanější. Po prvním prototypu vznikl o rok později (1994) ještě jeden, přičemž oba byly později odprodány společnosti Volán. Zájem trhu byl ale minimální a celkem bylo do roku 2002 vyrobeno jen 7 vozů Ikarus 411, z toho jeden ve

verzi trolejbusu.



Autobusy pro Budapešť byly vybaveny motory MAN, výrobce však nabízel tento typ také s dalšími typy motorů – například z produkce Ráby či Mercedesu. Zadní okno bylo u některých vozů po požárech zaslepováno kvůli špatné dostupnosti náhradních dílů. (foto: archiv Ikarus)

Po typu 411 se pustil Ikarus do vývoje odvozené kloubové varianty označené jako typ Ikarus 417. Její nástup na trh, provázený rychlou objednávkou z německého Wuppertalu, se zdál být snový. Vozidlo zaujalo na nejrůznějších veletrzích, jenomže cenovka byla pro většinu bývalých zákazníků Ikarusu příliš vysoko, navíc do Wuppertalu narychlo dodané a nedostatečně odzkoušené autobusy nakonec prokázaly Ikarusu spíše medvědí službu. Počet vyrobených kloubových nízkopodlažních autobusů Ikarus 417 se zastavil pouze na dvaatřiceti kusech.

Zmíněný nezájem trhu o výchozí typ Ikarus 411 byl způsoben mj. faktem, že samotný Ikarus upřednostnil vývoj prodloužené varianty Ikarus 412, která reflektovala všeobecný odklon trhu od autobusů délky 11 m k vozům o délce cca 12 metrů, což bylo ve své době umožněno především navýšením maximální povolené hmotnosti na nápravu z 10 na 11,5 tuny. Prototyp Ikarusu 412 spatřil světlo světa v roce 1995 a podobně jako v případě kloubové „čtyři sta sedmnáctky“ se podařilo uspět rychle u zahraničních zákazníků, když první kusy zamířily k dopravcům v České republice a v Polsku, velmi zajímavá byla později objednávka na 30 dvoudveřových vozů z Taiwanu. Domácí – maďarští – zákazníci ovšem stále autobusy pro jejich vysokou cenu ignorovali. Pomineme-li předání prototypu do služeb Volánu, přišla první velká objednávka až v závěru 90. let z Budapešti.



Původní na údržbu složitý lak byl později měněn za jednolitý tmavě modrý nátěr, jenž později vystřídala světle modrá. S ní už Ikarusy 412 dojezdily. (foto: Dominik Konečný)

Ta si objednala nejprve 60 kusů ve verzi 412.10A, které byly uvedeny do provozu od května 1999. Vozidla disponovala na svou dobu moderní výbavou – motory MAN D0826 LOH 17 splňujícími emisní normu EURO II, čtyřstupňovou automatickou převodovkou ZF Ecomat 4HP500, oranžově lakovanými madly, pohodlnými sedadly, novou signalizací výstupu, automatem na jízdenky v interiéru atp. Vnější lakování bylo originálně provedeno s plynulým přechodem od světlé části vepředu do tmavě modré v zadní části vozu (tzv. gradientní lakování), což sice působilo ve své době moderně, avšak z pohledu údržby nešlo o zrovna nejšťastnější řešení, a tak se později od tohoto schématu při opravách ustupovalo. Autobusy byly primárně nasazovány na linky, které byly vedeny v blízkosti zdravotnických zařízení, aby byla plně využita výhoda jejich nízkopodlažnosti. S postupným růstem počtu nízkopodlažních vozů v budapešťské MHD se postupně začaly objevovat prakticky na všech linkách určených pro 12m autobusy.

Po první sérii 60 vozů si Budapešť přiobjednala dalších 50 kusů, které se už vyráběly v závodě v Székesfehérváru, zatímco první dodávka pocházela z Mátyásföldu, avšak tento závod nechal Ikarus v mezičase pro nerentabilitu uzavřít. Mezi obě dodávky se vtěsnalo ještě pět dalších vozů (v roce 2000), které musel Ikarus, který se již potýkal s vážnými ekonomickými problémy, vyrobit pro Budapešť zdarma coby náhradu za vzniklé penále z opožděných dodávek jiných typů vozidel.



Rozlučka s autobusy byla pojata jako čtyřdenní, přičemž každý den se poslední dva autobusy objevily na jiných linkách, které byly spjaty s historií této modelové řady. (foto: Ondřej Vlk)

Autobusy Ikarus 412 vyráběné v Székesfehérváru byly označeny jako verze Ikarus 412.30A. V jejich konstrukci byly zohledněny některé připomínky z provozu prvních 60, resp. 65 vozů. Konkrétně šlo zejména o zvětšení větracích částí oken a úpravu uspořádání sedadel za druhými dveřmi (snížení počtu míst k sezení za účelem vytvoření širší průchozí uličky).

V prvních letech provozu došlo hned u několika vozů k požárům, které měly být způsobeny konstrukčními vadami (je přitom zajímavé, že u jiných provozovatelů Ikarusů 412 tyto závady nebyly zjištěny). Současně docházelo i k prasklinám na rámech vozidel, která přitom měla poměrně unikátní konstrukci, jež si nechal Ikarus svého času patentovat (důležitou roli v rámci základní kostry vozidla měla střecha, přičemž mezi nosné prvky pak patřila i některá interiérová madla). Po roce 2010 se u části vozů řešila oprava prasklých rámů v nástupnické společnosti po původním Ikarusu výměnným způsobem (tj. výměnou rámu, fakticky novostavbou).



Do provozu byl poslední den (30. 12. 2025) nasazen také historický Ikarus BPI-007, který byl uveden do továrního provedení. (foto: Ondřej Vlk)

Pomineme-li vozy vyřazené v důsledku dopravních nehod či zmíněných požárů, začalo systematické vyřazování Ikarusů 412 již od roku 2010. Poslední dva kusy ale přežily až do letošního roku. Dopravce si pro fanoušky veřejné dopravy připravil čtyřdenní rozlučku, která trvala od 27. do 30. 12. 2025. Během uvedených čtyř dnů se autobusy prostřídaly na linkách čísel 67, 15, 178 a 216. Poslední den se autobusy registračních značek BPO-221, BPO-236 a historický vůz BPI-007 objevily na lince číslo 26, přičemž ve večerních hodinách bylo možné si autobusy vyfotit všechny společně (navíc i s končícím midibusem Ikarus E91) na Markétině ostrově (Margit sziget).

Celkem bylo vyrobeno v letech 1995 až 2002 pouze 251 vozů Ikarus 412 (některé zdroje uvádějí 248, pozn. autora), z toho 31 trolejbusů. S trolejbusy Ikarus 412T se lze v Budapešti svézt i nadále (ve stavu jsou čtyři kusy a navíc i vůz Ikarus 411), takže řada jako celek maďarskou metropoli ještě neopustila. Pokud bychom se zaměřili pouze na autobusy, tak patrně úplně poslední Ikarus 412 jezdí v rumunském městě Odorheiu Secuiesc se silnou maďarskou menšinou (resp. většinou, jelikož maďarštinu zde jako mateřský jazyk uvádí více než 95 % obyvatel), do nějž Budapešť v roce 2019 darovala celkem čtyři vozy, jež měly být využívány pro školní spoje. Ačkoli mělo již dojít k odstavení vozidel, podle některých zpráv měl být jeden vůz ještě opraven a měl by se dožít ještě konce školního roku v červnu 2026.

Url: Konec autobusů Ikarus 412 v Budapešti