

Ohlédnutí za rumunskými trolejbusy Astra Bus

04.05 2025 19:11, Libor Hinčica, Trolejbusy

V roce 1996 vznikla v Rumunsku společnost Astra Bus coby odnož vagónky z Aradu, která začala na rumunský trh dodávat trolejbusy ve spojení s vybranými obchodními partnery. Tím prvním se stal maďarský Ikarus, který do Rumunska dodával karoserie vozů 415T, které zde byly vybaveny elektrickou výzbrojí a prodány v počtu 203 ks jako typ 415.80. Na tento obchodní úspěch se firma snažila navázat kooperací s dalšími výrobci, z nichž padla volba nakonec na Irisbus, potažmo Iveco Bus. V tomto příspěvku se pokusíme cestu jednotlivých typů prodávaných pod značkou Astra Bus přiblížit, nicméně detailnější informace (zejména ke starším zakázkám) se autorovi bohužel dopátrat nepodařilo, stejně tak se v různých zdrojích objevují i protichůdné informace o technických parametrech vozidel (zejména k použitým typům elektrických motorů a výzbrojí), proto jsou v textu uvedeny jen tam, kde autor považoval použití konkrétních produktů za jednoznačně prokázané.
S ohledem na to, že se ve větší míře česká odborná literatura tématům trolejbusů Astra Bus nevěnovala, věříme, že bude příspěvek i přes svou torzovitost pro české a slovenské čtenářské publikum zajímavý. Zároveň budeme rádi za jakákoli upřesnění a doplnění k danému tématu.



Spolupráce mezi společností Astra Bus a Ikarusem odstartovala dodávkou 200 ks vozů 415.80 (415T) pro Bukurešť, k nimž se přidaly ještě tři vozy pro město Galaţi. Na snímku vidíme karoserii druhé generace (již s lepenými okny), která začala být dodávána od roku 1999. (foto: Ikarus)

Maďarský Ikarus se snažil v devadesátých letech nalézt odbytiště pro svou novou typovou řadu vozidel, jejíž vývoj byl sice zahájen již v předchozí dekádě, jenomže start sériové produkce se překlopil až do bouřlivého období po pádu komunistických režimů ve východní Evropě. V rámci trolejbusové produkce byl první prototyp na platformě vozu 415 o délce 11 440 mm postaven v roce 1992, načež absolvoval sérii předváděcích jízd, a to mj. i v Bratislavě. Sériová výroba odstartovala až v roce 1997 díky zakázce pro Bukurešť. Rumunská strana přitom hodlala na výrobě trolejbusů významně participovat, pročež byl založen podnik Astra Bus, který měl figurovat coby finální dodavatel vozidel. Z Maďarska měly do Rumunska zamířit kompletní karoserie, které se pak v Aradu dočkaly montáže elektrické výzbroje od lokální společnosti ICPE SAERP S.A. Ta měla být podle některých zdrojů de facto licenčním derivátem od maďarského Ganzu (resp. v té době Ganz-Ansaldo, neboť podnik v mezičase převzali Italové), přičemž oproti výzbroji použité na prototypu z roku 1992 měly být vybrané součásti zjednodušeny (trolejbusy například měly mít mnohem menší rekuperační výkon). Regulátor pohonu zůstával nadále maďarský.

Prvních 100 vozů nesoucích oficiální označení Astra Ikarus 415.80 (ev. č. 5100 až 5199) z let 1997 a 1998 bylo vybaveno elektrickou výzbrojí s GTO tyristory a od pozdějších vozů se lišily i starším provedením karoserie (okna byla ještě vsazena do gumových profilů) a barevným řešením. Následně byly zahájeny dodávky trolejbusů již s lepenými okny, které obdržely 5201 až 5299. Kontrakt byl v roce 2003 uzavřen nezvykle trolejbusy ev. č. 5212 až 5214, protože původní vozy, které měly nést

uvedená čísla, byly ještě před zařazením v Bukurešti prodány do města Galaţi (viz dále). Všechny trolejbusy z druhé série pro Bukurešť už měly elektrickou výzbroj s IGBT tranzistory, i když stále stejnosměrnou. Zachován zůstal i motor TN96A o výkonu 150 kW z produkce UME Bucaresti. I novější typ výzbroje se opíral o know-how Ganzu-Ansoldo, lokální producent (ICPE SAERP S.A.) se nicméně začal zabývat už i vlastním mikroprocesorovým řízením dodávaného pohonu, který byl naistalován do vozu ev. č 5202 a stal se základem pro pozdější produkci rumunských elektrických výzbrojí.



Trolejbusů Ikarus 415.80 (415T) vzniklo celkem 203. Mimoto byly vyrobeny už jen další dva trolejbusy 415T, oba coby prototypy, z nichž jeden skončil nakonec v Talliinnu a druhý se po návratu z prezentace v Ruské federaci podrobil přestavbě na autobus a dojezdil v Maďarsku. (foto: Jiří Mejstřík)

Nyní se již podívejme na vzpomenutý trojlístek trolejbusů Ikarus 415.80 v Galaţi (česky též Galac) na východě Rumunska. Místní dopravce si objednal v roce 1999 tři vozy, z nichž každý vycházel na 220 000 dolarů (dle tehdejšího kurzu cca 7,61 mil. Kč), které byly, jak je uvedeno výše, vyjmuty z běžícího kontraktu pro Bukurešť, která pak obdržela vozy náhradní téže čísel až v roce 2003. Z uvedeného důvodu byla vozidla v Galaţi s těmi bukurešťskými na první pohled takřka identická (lišila se však například použitím žlutého proužku v horní části karoserie, který vozidla novějších sérií v Bukurešti již neměla). Hlavní rozdíl ale spočíval v užitém typu elektrické výzbroje. Přestože karoserie už odpovídaly novější verzi, trolejbusy měly být vybaveny starší výzbrojí s GTO tyristory (tedy stejně jako první stovka bukurešťských Ikarusů). To svědčí o tom, že trolejbusy byly sice z bukurešťské zakázky vyjmuty, ovšem montáž v Aradu již probíhala s cílem předat tato vozidla do Galaţi.

Vozy zde byly zařazeny do provozu v průběhu roku 2000 pod ev. č. 223 až 225 (později 1279–1281) a

vedení města slibovalo, že brzy přikoupí dalších až osmnáct kusů, k čemuž ale nedošlo. Ikarusy 415.80 v Galaţi byly odstavovány z provozu v letech 2016 (ev. č. 1280) a 2018 (ev. 1271 a 1281). Poslední vypravení se odehrálo zřejmě na podzim 2018. K oficiálnímu vyřazení došlo až v roce 2021.



Část trolejbusů (Astra) Ikarus 415.80 se dočkala v rámci opravy ještě nového městského laku, jak dokumentuje tento snímek. V současné době má stále dopravce ve stavu přes 50 vozů tohoto typu, pro provoz jich ovšem tolik nepotřebuje a část trolejbusů tak tvoří jen „studenou zálohu“. (foto: Jiří Mejstřík)

Po Ikarusu se snažila Astra Bus nalézt nového dodavatele karoserií. Ještě v době realizace zakázky pro Bukurešť začala koketovat s novým ambiciózním hráčem na trhu – polským Solarisem, od něhož v roce 2002 získala i jednu karoserii v zeleno-žlutém lakování. V roce 2006 je trolejbus Astra Solaris zdokumentován na nádvoří výrobce, přičemž vypadá kompletní (včetně sběračů, plent, elektrické výzbroje, veškerých polepů atp.), nicméně podle dostupných údajů vůz nikdy nejezdil. Později z něj byly demontovány všechny „trolejbusové“ prvky a v roce 2014 byla karoserie vyfotografována v areálu výrobce již v původní „autobusové“ podobě. Důvody krachu projektu nebyly nikdy zveřejněny a osud zmiňované skříně je neznámý. Namísto kooperace s polským Solarisem byla každopádně upřednostněna dohoda s Irisbusem, o které nebyly publikovány žádné bližší podrobnosti a v rámci našeho bádání o historii trolejbusů Astra Bus zde narážíme na hluché období s řadou protichůdných informací, proto je tato pasáž poněkud informačně chudá.

S jistotou lze říci, že v letech 2004 a 2006 bylo dodáno celkem 27 vozů na bázi modelu Agora do Kluže (Cluj-Napoca), kde se (jako typ Astra Irisbus – Agora) udržely v provozu do roku 2020. Stejně jako v případě Ikarusů 415T (resp. Ikarus 415.80) byla i tentokrát elektrická výzbroj rumunské provenience od ICPE SAERP S.A. (typu VTCI 220FR/750) a motor (stále typu TN96A) od UME Bucaresti. Podle některých zdrojů si Kluž objednala původně pouze 25 vozů, zatímco zbylé dva byly

do města prodány až dodatečně a sloužily původně jako prezentační. Jeden z těchto vozů byl v červenci 2006 v souvislosti s výběrovým řízením na dodávky trolejbusů pro Bukurešť ukázán i v hlavním městě zástupcům provozovatele, který požadoval předvedení nabízeného vozidla. Agora, u nás prodávaná pod jménem Citybus, nebyla již v dané době vyráběna a Astra Bus se snažila uspět v Bukurešti s nástupnickým modelem Astra Irisbus – Citelis, který ale jako prezentační kus neexistoval, a tak posloužil jako „předváděčka“ starší typ, což kupodivu prošlo.



Pozapomenutým projektem společnosti Astra Bus je výroba trolejbusů na bázi karoserie od Solarisu. Jediná karoserie dodaná v roce 2002 je zdokumentována na snímku z roku 2014 ve výrobním závodě Astra Busu. Z trolejbusu již byly sejmuty elektrická výzbroj, sběrače, krycí plenty i nápisy. (foto: Radu Bialus)



Pohled zezadu na téže vůž ukazuje demontované stahováky. (foto: Radu Bialus)



Pohled do interiéru nikdy nedokončeného trolejbusu Astra Bus s karoserií Solaris Trollino v roce 2014. (foto: Radu Bialus)

Bukurešť již listopadu 2005 oznámila, že hodlá pořídit celkem 100 nových 12m trolejbusů, samotná soutěž byla vypsána až o několik měsíců později, konkrétně 8. 5. 2006. Nabídkovou dokumentaci si vyžádalo celkem 9 subjektů, nabídky ovšem přišly pouze od dvou – Astra Bus nabídla cenu 92 003 600 lei (dle tehdejšího kurzu cca 739,8 mil. Kč Kč), zatímco Solaris 121 381 765 lei. (cca 976 mil. Kč). Samotný dopravce RATB přitom odhadoval hodnotu zakázky na 96 mil. lei (zhruba 772 mil. Kč). Vítězství Astra Busu bylo potvrzeno v červenci 2006 a již 21. 12. téhož roku dorazil do města první vůz (ev. č. 5301), k prvnímu vypravení s cestujícími došlo dne 6. 2. 2007, kdy vyrazilo na linky hned pět vozů.

Pouze poslední dva vozy z této dodávky (ev. č. 5399 a 5400), z nichž poslední dorazil v srpnu 2008, byly vybaveny modernější asynchronní elektrickou výzbrojí (stále rumunské provenience) a elektromotory TMF-35-44-4 o výkonu 160 kW z produkce rakouské společnosti TSA, přičemž byly označeny jako model Astra Citelis PS01T2 (starší vozy poté začaly být někdy označovány jako verze Astra Citelis PS01T1). Stejný typ vozů zamířil následně také do Kluže, která v letech 2010 až 2013 zařadila do provozu 10 vozů 12m a 10 trolejbusů s označením Astra Citelis PU01, pod nímž se ukrýval upravený článkový Citelis.



Odstavené trolejbusy Astra Bus postavené za využití karoserií Agora a Agora L v areálu trolejbusové vozovny v Kluži v roce 2024. (foto: Libor Hinčica)

Soutěž na dodávku 10+10 trolejbusů pro Kluž (s opcí na dalších 12 ks libovolné délky, která ale nebyla využita) byla vypsána v říjnu 2009, avšak vítěz byl potvrzen až 19. 8. 2010. První dva vozy (ev. č. 177 a 178) o délce 12m byly dodány po pouhých dvou měsících – 24. 11. 2010 a krátce na to došlo k jejich zařazení do provozu s pasažéry. Poslední z 12m vozů byl předán v červenci 2011. Pro všech deset 12m vozů měly být karoserie vyrobeny ve Vysokém Mýtě.

Následně se očekávalo zahájení dodávek 18m Citelisů PU01, město ale po dohodě s výrobcem jejich nákup poněkud odsunulo, neboť nemělo včas zajištěno financování. Astra Bus si ovšem na nevytíženost výrobních kapacit v důsledku tohoto posunu stěžovat nemusela, protože v mezičase se podařilo do projektu dodávek nových vozů vtěsnat jiný zajímavý kontrakt s Kluží, a sice zakázku na přestavbu 15 kloubových autobusů Renault Agora L z let 1999 až 2000, které byly odkoupeny z Paříže.

Kluž vypsala výběrové řízení na rekonstrukci těchto vozů v únoru 2011 a podle očekávání do něj přišla pouze jediná nabídka od firmy Astra Bus, která nacenila jednu přestavbu na 233 000 € (tehdy zhruba 5,7 mil. Kč). Dopravce uváděl, že tímto způsobem se mu podaří uspořit náklady v porovnání s nákupem zcela nových vozů, některým médiím přesto připadala cena vysoká, když srovnávala, že za zcela nové vozy Astra Citelis PS01T2 dodávané v témže čase platilo město 320 000 € (přibližně 7,867 mil. Kč). Novináři zde opomíjeli, že Citelisy PS01T2 představovaly trolejbusy pouze dvanáctimetrové, zatímco smluvní cena za (dosud nedodané) kloubové Citelisy PU01 činila 452 500 €/kus (tj. v dané době cirka 11,1 mil. Kč). Přestavba jedné Agory L tedy byla takřka dvakrát levnější.



Rumunská metropole si pořídila celkem 100 trolejbusů s karoserií Citelis, z nichž pouze dva byly vybaveny asynchronní elektrickou výzbrojí, zbylých 98 ks využívalo ještě výzbroj stejnosměrnou. (foto: Jiří Mejstřík)

Smlouva byla podepsána počátkem března 2011 a již 21. dubna 2011 byl první z trolejbusů (ev. č. 002) slavnostně představen. Jako základ pro něj posloužil autobus původního klužského ev. č. 462. určitou zvláštností je, že z 15 rekonstruovaných autobusů nebylo 7 nikdy v Kluži ve svém původním provedení používáno a po dodání z Francie zamířily rovnou na přestavbu. Z tohoto důvodu nenesly ani klužská autobusová evidenční čísla. Program přestaveb se protáhl do roku 2012, když poslední z vozů byly předány v dubnu. V provozu se následně trolejbusy udržely jen do roku 2020.

Financování na nákup nových 18m vozů (Citelis PU01) se podařilo zajistit nakonec až pro rok 2013, když první vůz (ev. č. 187) dorazil do Kluže počátkem května a první cestující svezl dne 14. 5. 2013. Poslední z desítky trolejbusů (ev. č. 196) byl dodán v únoru 2014.

Po dokončení dodávek 18m Citelisů se společnost Astra Bus dostala do ekonomických obtíží, protože neměla dostatek nových zakázek. To ji nakonec dovedlo až do insolvence, když její dluhy dosahovaly částky 1,5 mil € (cca 41,3 mil. Kč). Největším věřitelem byl český závod Iveca (Iveco Czech Republic), přes který se do Rumunska dodávaly karoserie. Tomu Astra Bus dlužila přibližně 500 000 € (zhruba 13,76 mil. Kč). Společnost chybějící prostředky získávala rozprodejem svého majetku, především budov a pozemků. Současně věřila, že by se z problémů mohla dostat za předpokladu, že by obdržela zakázku na dodání dalších alespoň deseti trolejbusů, neboť v mezičase (po dokončení dodávek trolejbusů do Kluže) byla závislá jen na opravách starších autobusů, které byly do Rumunska sváženy z různých koutů Evropy, což ovšem nemohlo postačovat na pokrytí nákladů společnosti, která ještě v roce 2013 měla 49 zaměstnanců. O rok později klesl jejich počet na 23 a v roce 2015 bylo stálých zaměstnanců už jen pět.



V roce 2010 si Kluž (Cluj-Napoca) objednala dvacet trolejbusů s karoserií Citelisu, z nichž 10 bylo článkových (dodány byly v letech 2013 a 2014) a deset standardní délky (dodány byly již v letech 2010 a 2011). 12m vozy nesly označení Astra Citelis PS01T2, kloubové Astra Citelis PU01. (foto: Libor Hinčica)

Vysněného kontraktu se Astra Bus dočkala, když byla – opět s Kluží – v roce 2015 podepsána smlouva na dodávku 20 článkových trolejbusů, které již měly být postaveny na platformě modelu Urbanway. Trolejbusy obdržely obchodní jméno Iveco Astra Town 118, v praxi se ale často užívá i typové označení Astra Urbanway PU01. Dodávka proběhla v letech 2016 až 2017, přičemž šlo o vůbec první trolejbusy s touto karoserií (spolupráce Iveca se Škodou Electric na typu 35 Tr byla zahájena až v roce 2018 a později v tichosti ukončena). Elektrická výzbroj pocházela znovu od rumunské firmy ICPE SAERP S.A., šlo ale o novou generaci, která navíc zvládala napájet i superkondenzátory, jimiž byly trolejbusy vybaveny a které umožňovaly jízdu mimo trolejové vedení v případě potřeby na vzdálenost cca 300 m při snížené rychlosti na 20 km/h, čehož bylo v Kluži opakovaně využíváno i v pravidelném provozu (skutečný dojezd na rovině se ukázal být až dvakrát delší). Cena jednoho vozu činila jen okolo 500 000 € (tehdy cca 13,65 mil. Kč) a tendru se vedle Astry účastnil také Solaris ve spojení se Škodovkou.

První z trolejbusů Iveco Astra Town 118 (potažmo Astra Urbanway PU01; ev. č. 101) byl dodán dne 1. 6. 2016 a do provozu byl uveden po krátkých zkouškách už 7. 6. 2016. Určitou zajímavostí bylo, že dodatečně před zařazením do provozu došlo ke zkrácení střešních plent na předním článku, které původně sahaly až k čelu. Několik týdnů se poté vychytávaly dětské nemoci, další trolejbusy začaly přicházet do města až od září 2016 (ani těm se nevyhýbalo větší množství závad zejména v elektrické části, jelikož nová výzbroj byla zpočátku háklivá na výrazné kolísání napětí v síti provozovatele). Poslední z dvacítky upravených Urbanwayů (ev. č. 120) byl dodán dne 18. 5. 2017.



Výroba trolejbusu Iveco Astra Town 118 (Astra Urbanway PU01) s karoserií Iveco Urbanway v Aradu. (foto: Astra Vagoane Călători)

Realizace kontraktu umožnila vylepšit hospodářské výsledky firmy, která tak mohla za rok 2015 dokonce vykázat krátkodobě zisk (zřejmě zaúčtováním poskytnuté zálohy na výrobu trolejbusů). Dodávka dvacítky Urbanwayů byla zjevně derniérou producenta, byť formálně společnost nadále existuje a její mateřská firma Astra Vagoane Călători dnes na svých webových stránkách stále možnost koupě přestavěného Urbanwaye nabízí. Samotná společnost Astra Bus ovšem realizovala kontrakt pro Kluž v letech 2016 až 2017 bez toho, že by přijmula na montážní práce vlastní nové zaměstnance. V obou letech vykazovala jako stálé pracovníky pouhé dva lidi.

V další zakázce na dodávku 50 nových trolejbusů pro Kluž už Astra Bus absentovala s odůvodněním, že je za kloubový vůz požadovaná příliš nízká nabídková cena (420 000 €/vůz; cca 11,1 mil. Kč). Je fakt, že tato zakázka nakonec nepřilákala žádného uchazeče a musela být zrušena, nicméně opakovaný tendr už vyhrál Solaris a Astra Bus se do něj nehlásila. Firma se údajně hodlala účastnit ještě zakázky na dodávku 100 trolejbusů pro Bukurešť a měla připravovat prototyp vozu, který měl být testován v Maďarsku (aniž by byly uvedeny bližší podrobnosti), jenomže z obou záměrů sešlo. Poněkud tajemně působilo vyjádření, že v budoucnu by nemusely být trolejbusy již vyráběny za využití karoserií od Iveca, ve skutečnosti už ale nebyl postaven vůbec žádný trolejbus.



Trolejbusů s designem Urbanwaye vzniklo pouze 22, z toho 20 v kooperaci s Astra Busem a dva jako výsledek kooperace se Škodou Electric. Jeden ze škodováckých vozů byl však později upraven, když se podrobil přestavbě za využití čel modelu Iveco Crealis. (foto: Jiří Mejstřík)

Od roku 2018 až do roku 2020 Astra Bus nevykazovala žádného zaměstnance, následně v ní byl veden pouze jeden. Vlastní kapitál společnosti se smrskl z 9,6 mil. lei v roce 2015 (tehdy cca 57,6 mi. Kč) na 67 628 lei (zhruba 338 000 Kč) v roce 2023 (údaje za rok 2024 nejsou ještě k dispozici), dlouhodobý majetek firmy spadl za stejné období z více než 8,7 mil. lei (přibližně 52,2 mil. Kč) na necelých 56 000 lei (cirka 280 000 Kč) a firma vykázala za rok 2023 ztrátu ve výši okolo 61 000 lei (okolo 305 000 Kč), přičemž už od roku 2020 má nulový obrat.

Celkem v letech 1996 až 2017 dodala Astra Bus 385 trolejbusů, z toho 203 postavených na bázi modelu Ikarus 415T (resp. 415.80), 27 za využití karoserie 12m vozů Agora, 110 na platformě 12m Citelisu a 10 za využití článkového provedení Citelisu, 20 na základě kloubového Urbanwaye 18m a 15 přestaveb starších autobusů Renault Agora L (18m). Nejmenším provozovatelem bylo město Galaţi se třemi vozy Ikarus 415T, největším Bukurešť, která absorbovala 300 vozů. Zbylých 82 trolejbusů zakoupila Kluž.

V současné době jsou v provozu z dříve vyrobených trolejbusů nesoucích značku Astra Bus poslední vozy Ikarus 415T v Bukurešti (oficiálně 54 vozů; z toho jeden používaný pouze pro potřeby autoškoly), dále 89 trolejbusů (z toho opět jeden autoškolní) na bázi karoserie Astra Citelis tamtéž (včetně dvou Astra Citelisů PS01T2 s asynchronní elektrickou výzbrojí), 5 vozů Astra Citelis PS01T2 a 10 kloubových Astra Citelis PU01 v Kluži a 20 článkových vozů Iveco Astra Town 118 (resp. Astra Urbanway PU01) tamtéž.



Trolejbusy přestavěné z ex-pařížských autobusů Agora L vznikly v letech 2011 a 2012. (foto: Lukáš Tuček)



„Citybusů“, resp. přesněji řečeno Agor o délce 12 m, bylo v provedení trolejbusu Astra Bus vyrobeno 27. V provozu byly pouze v Kluži. (foto: Lukáš Tuček)

Url: Ohlédnutí za rumunskými trolejbusy Astra Bus