

Poslední midibus MAVE CiBus ENA 3 ve službách MHD definitivně skončil

26.03 2024 19:19, Libor Hinčica, Autobusy

Vsetínská firma MAVE se v rámci své produkce malých autobusů soustředila mj. na přestavby užitkových vozů italské značky Fiat. Pomineme-li dvojici starších vozů z let 1999 a 2006, jež oba sloužily později u dopravce CDS Náchod, podařilo se v krátkém sledu let 2007 až 2010 dodat několik vozidel s obchodním označením Fiat MAVE CiBus ENA 3 (význam označení byl rozepisován jako **CI**ty **Bus**, **E**konomický/**E**kologický **N**ízkopodlažní **A**utobus, **3**. generace) městským DP v Brně, Mladé Boleslavi, Olomouci, Ostravě a Plzni v různých provedeních.

Jako první si vozy ve verzi s přídomkem „3Z“ pořídil autobusy Dopravní podnik Ostrava, který nejprve zakoupil dva vozy v roce 2007 a o rok později k nim přidal i třetí exemplář. Autobusy zde dojezdily v letech 2019 a 2021, přičemž poslední provozní vůz se podařilo nakonec uchovat jako historický (ev. č. 7302) coby reprezentanta midibusů, jež začaly být v ostravské MHD využívány od roku 1999. Písmeno „Z“ v označení typu reprezentovalo typ použité nápravy, v tomto případě šlo o nízkopodlažní nápravu s dvoumontáží, která společnost MAVE odebírala z Nizozemska.



V extrémně nevlídném počasí byl zachycen autobus Fiat MAVE ENA 3Z pro Dopravní podnik Ostrava (budoucího ev. č. 7303) během zkoušky ve Vsetíně ve společnosti autobusu SOR B 10,5. (22. 1. 2008; foto: Libor Hinčica)

Příbuzné provedení jako Ostrava si pořídily také DP v Plzni, Brně a Mladé Boleslavi, ve všech případech šlo však o variantu „3Z MAXI“, jež byla prodloužena. Ostravské vozy dosahovaly délky 7 720 mm při rozvoru náprav 4 400 mm, zatímco „MAXI“ midibusy byly o takřka metr prodlouženy na 8 625 mm (při rozvoru 5 200 mm). Hlavním záměrem prodloužení vozidla byla možnost zvýšit počet míst pro přepravu invalidních vozíků, větší délka se nepropsala do větší papírové obsaditelnosti. Ta naopak v porovnání s ostravskou modifikací vzhledem k vyšší hmotnosti skříně klesla z max. 22 na 20 cestujících. Velký počet sklopných sedadel umožňoval přepravit v midibusu najednou až 6 invalidních vozíků. Velkoryse pojatý vnitřní prostor se ovšem v praxi ukázal především během nasazení v Brně jako problematický, protože umožňoval vozidlo přetěžovat – papírově bylo možné do vozu umístit jen sedm stojících cestujících, reálně se jich tam však vešel více než trojnásobek, což se pak propisovalo v poruchách hnacího řetězce.

Plzeň disponovala pouze jedním vozem, jež provozovala v letech 2008 až 2016, načež byl midibus odprodán dopravci ZGK Ostrów Mazowiecka v Polsku, v jehož službách by se měl stále nacházet. Dopravní podnik města Brna pořídil pět vozů MAVE CiBus ENA 3Z MAXI v průběhu let 2009 a 2010, z nichž první byl (právě pro závadu motoru a převodovky) odstaven již v roce 2013 (ev. č. 7501) a o dva roky později – aniž by došlo k jeho opravě – byl zlikvidován. Podobně byly již v letech 2014 a 2015 odstaveny ze stejného důvodu (nicméně až v roce 2019 vyřazeny) i vozy ev. č. 7505 a 7503. Zbylé dva vozy – ev. č. 7502 a 7504 měl dopravce k dispozici až do let 2018 a 2021, k vyřazení došlo

vždy až později (2020 a 2023), přičemž poslední brněnský vůz ev. č. 7504 odkoupil zpět výrobce MAVE s cílem ponechat si jej jako připomínku vlastní historie.



Největším provozovatelem midibusů CiBus ENA třetí generace byl s pěti vozy brněnský Dopravní podnik. (foto: Dominik Konečný)

Do rodiny vozů 3Z MAXI patřil i autobus určený pro DP Mladá Boleslav, o kterém však budeme hovořit samostatně. Nyní proto přeskočíme k provedení Fiat MAVE CiBus ENA 3X, jenž vzniklo jen v jediném kuse pro potřeby Dopravního podniku města Olomouce. Autobus, jež nesl v metropoli Hané ev. č. 503, byl vyroben v roce 2009 a v provozu se udržel do roku 2017. Přes dopravce ZDAR, který jej však nezařadil do provozu, se dostal k soukromníkovi v Kaplici a poté k dalším soukromníkům, z nichž ten poslední zahájil přestavbu vozidla na obytný vůz, jež ovšem neměla být dokončena. Písmeno „X“ v názvu typu opět určovalo typ nápravy, která tentokrát nebyla s dvoumontáží, ale tandemová, midibus byl tedy třínápravový s rozvory 3 860/900 mm a s celkovou délkou 7 750 mm. Autorem řešení nápravy byla přímo firma MAVE, resp. její jednatel a konstruktér pan Martin Vrla. Olomoucké provedení mělo ze všech podvariant největší nosnost – pojalo až 30 cestujících, z toho 15 sedících.

Nyní se již dostaňme ke slíbenému autobusu určenému původně pro Dopravní podnik Mladá Boleslav. Vůz byl vyroben v roce 2010 a ve městě automobilky Škoda sloužil do roku 2017. Na rozdíl od výše zmíněných autobusů však nebyl tento vůz vyroben v závodě MAVE v Liptálu u Vsetína, ale ve společnosti Zliner. Ta s firmou MAVE uzavřela v roce 2009 spolupráci o výrobě vozidel, přičemž účelem dohody mělo být zefektivnění doposud fakticky kusové produkce za využití přípravků, což mělo výrobu zpřesnit, zlevnit i zrychlit. První autobus byl zkušebně ve Zlineru postaven už v roce 2009 (šlo o jeden z vozů pro Brno), avšak ještě původní metodou s tím, že finální montáž (sedáky, madla, informační a odbavovací systém) proběhla ve společnosti MAVE. Spolupráce se Zlinerem

(který midibus dokonce svého času nabízel na svých webových stránkách) se zdála být oboustranně výhodná, zvlášť když zlínská firma byla současně dealerem automobilů značky Fiat. Nakonec však skončilo sbližování neslavně. Ve Zlineru byl sestaven jen onen vůz pro Mladou Boleslav a vzniklý spor mezi výrobci musel řešit soud.



„Mavečko“ zachycené na Malé Straně v Praze dne 31. 12. 2022 v rámci objednané fotojízdy. (foto: Libor Hinčica)

Po skončení provozního nasazení v Mladé Boleslavi se midibus vrátil do Zlineru, který jej pak pronajal DP města České Budějovice, jenž vůz provozoval takřka rok pod ev. č. 103 (od prosince 2017 do května 2018) a později pod ev. č. 283 (od května 2018 do listopadu 2018). Následně projevila zájem o autobus, jemuž se stejně jako všem reprezentantům řady ENA přezdívalo „Mavečko“ a výjimečně též (pod nesprávným dojmem anglického názvu výrobce) „Mejv“, pražská společnost ABOUT ME. Ta si nejprve od listopadu 2018 do března 2019 vůz pronajala (pod ev. č. 9993), a poté si jej v prosinci 2019 (se zařazením v lednu 2020) zakoupila. ABOUT ME nasazovalo autobus prakticky výhradně na linku pražské MHD č. 153 (U Zvonu – Nad Konvářkou), vůz ovšem nepatřil právě k nejspolehlivějším koňům ve stáji dopravce (patrně však i zde hrála roli skutečnost, že deklarovaná max. obsaditelnost 20 osob byla překračována).

Poslední vypravení na linku s cestujícími se odehrálo už dne 31. 3. 2023, tedy takřka před rokem. Ačkoli se uvažovalo o opravě vozu, bylo na ni nakonec kvůli vysoké nákladovosti (nutná by byla výměna převodovky) rezignováno. Přestože autobus letos dosáhl stáří 14 let, najezdil během uvedeného období jen 202 216 km, což bylo dáno jeho dlouhodobými odstaveními a nasazením na linky s krátkým kilometrickým proběhem prakticky u všech provozovatelů. Do kovošrotu v Berouně byl již nepojízdný vůz odtažen dne 25. 3. 2024.

Přes technické problémy, s nimiž se autobusy u některých provozovatelů potýkaly (ponejvíce však

byly patrně způsobeny přetěžováním), je nutno říci, že midibusy Fiat MAVE CiBus ENA 3. generace byly ve své délkové kategorii ve své době na našich silnicích revolucí. Na rozdíl od jiných nástaveb byla z původní dodávky Fiat Ducato ponechána pouze přední část s motorem (IVECO SOFIM F1 CE0481D o výkonu 115,5 kW) a celá zadní skříňová část byla stavěna jako novostavba, včetně užití specifického typu náprav. Díky tomu byl midibus skutečně 100 % nízkopodlažní – s jednotnou výškou podlahy 340 mm (u vstupů navíc sníženou na 320 mm). Po nástupu nástavbářů stavějících midibusy na podvozcích modelu Iveco Daily však zájem o vozy MAVE CiBus ENA spadl mezi dopravci na nulu – uživatelsky přívětivější skříň midibusů z Liptálu u Vsetína byla totiž výrobně podstatně pracnější, a tím dražší, takže částečně nízkopodlažním vozům na platformě Iveca Daily nemohla konkurovat. Po roce 2010 vznikl už jen jediný vůz MAVE CiBus ENA 3Z MAXI, který v roce 2015 odebrala Charita Nový Hrozenkov.

Url: Poslední midibus MAVE CiBus ENA 3 ve službách MHD definitivně skončil