

Před 60 lety vyjel první kloubový Ikarus

09.11 2020 19:35, Libor Hinčica, Autobusy

Dne 2. 11. 2020 uplynulo rovných 60 let od představení prvního kloubového autobusu Ikarus. Ten nesl typové označení Ikarus ITC 600 a jeho zajímavostí bylo, že vůbec nevznikl jako produkt výrobce, ale coby vlastní řešení vyvinuté ve spolupráci mezi tramvajovým a autobusovým provozem budapešťského DP.

Budapešť se po válce potýkala s velkým nedostatkem vozidel a provozního personálu v autobusové dopravě. Navýšení přepravní kapacity bylo stejně jako v řadě dalších měst řešeno zapojením přívěsů, které nezřídka vznikaly přestavbou již vyřazených autobusů (a to i 20 let starých), což se projevovalo nízkou životností takto vzniklých vozidel. Navíc byl jen částečně eliminován problém personální – přívěs vyžadoval vlastního průvodčího. Pozornost budapešťského DP se tak obrátila na článková vozidla, která již začínala být v západních zemích standardem. Ikarus, coby přední maďarský výrobce autobusů neměl vývoj kloubového autobusu jako prioritu, protože byl vázán exportními plány, jež měly přednost. V roce 1958 sice zahájil vývoj nového článkového autobusu vlastní konstrukce (pozdější typ Ikarus 180), avšak rovnou budapešťskému DP oznámil, že náklady na stavbu prototypu ještě nejsou ani zcela vyčísleny a že sériová výroba bude tak jako tak zahájena nejdříve rok a půl až dva po prototypu. Budapešťský DP tak přišel s vlastním řešením, jak situaci řešit. Trojice jeho inženýrů v květnu 1961 navrhla, že by bylo možné v rámci vyššího stupně oprav využít vždy dvou autobusů, které podrobí kompletní rekonstrukci, jeden z nich zkrátí a dosadí vlastní kloubové spojení. Výsledkem měl být kloubový autobus vlastní konstrukce. Vedení hlavního města v podstatě obratem projekt schválilo a přikleplo na něj peníze, takže již 15. 6. 1961 se začalo na prvním voze pracovat.

Novinářům byl hotový vůz prezentován dne 2. 11. 1960. V provozu s cestujícími se objevil od 7. 11. 1960 na lince číslo 1. Nově vzniklý autobus byl označen jako typ ITC 600, ale běžně se pro něj používalo pojmenování Ikarus ITC 600, byť to bylo nepřesné, protože vůz nebyl vyroben Ikarusem (ten se na jeho konstrukci vůbec nepodílel) a jako jeho základ navíc ani neposloužily jen vozy nesoucí značku Ikarusu. Přední článek byl sice tvořen vozidlem Ikarus 60 určeným ke generální opravě, zadní ale pocházel z typu Mávag Tr-5, který byl sice vizuálně při pohledu zboku velmi podobný (a tak hotový vůz na první pohled nepůsobil jako kočkopes), ale přece jen se zde nějaké odlišnosti našly (Mávag Tr-5 byl například o 2 cm užší). Typ Mávag Tr-5 byl v dané době již výběhový (jeho výroba běžela jen v letech 1947–49) a pro stavbu prototypu posloužil vůz, jenž byl již předtím částečně rozebrán, protože byl vyřazen a určen po vytěžení náhradních dílů k sešrotování. Kloubový mechanizmus byl uzpůsoben pro použití na autobuse ze samohybného nakladače vyráběného továrnou na traktory a další zemědělskou techniku (Vörös Csillag Traktorgyár).

Zkoušky byly vnímány jako úspěšné, a tak se výroba kloubových autobusů ve vlastní režii

budapešťského DP rozjela naplno. Na jaře 1961 byly vyrobeny další tři vozy tzv. nulté série a jeden pokusný vůz s označením ITC 622, který byl koncipován jako čtyřnápravový a vyznačoval se větší délkou (16,4 m oproti 15 m) i přepravní kapacitou. Až do roku 1962 se postupovalo výše zmíněným způsobem, kdy byl zadní článek tvořen autobusem Mávag Tr-5 (ty byly vyráběny jen v letech 1947 až 1949, takže na počátku 60. let už začali docházet vhodní kandidáti na přestavbu). V roce 1962 se tak začaly i pro výrobu zadních článků využívat vozy Ikarus 60 (ve výrobním programu Ikarusu v letech 1952–59), přičemž takto vzniklý autobus byl označován jako model ITC 660.



První dva kloubové autobusy dodané mimo Budapešť byly předány do města Pécs. Na rozdíl od budapešťských vozů měly velký transparent na čele. (foto: FAÜ; zdroj: sony872.blog.hu)

Mimo autobusů byly zahájeny také práce na vývoji článkového trolejbusu. Ten první nesoucí označení Ikarus 60TCS by vyroben v roce 1961 a byl stejně jako zmíněný prototyp autobusu ITC 622 z téhož roku řešen nezvykle jako čtyřnápravový, kdy zadní článek byl takřka celý koncipován jako novostavba. Konstrukce se ale dále nerozvíjela a namísto toho byla upřednostněna standardní třínápravová varianta používaná i autobusů. Výroba takových trolejbusů probíhala v letech 1962–64 a poslední vůz byl vyřazen z provozu až v roce 1976. Autobusy vyklidily pozice dříve, u mnohých z nich byla životnost jen pár let, protože vozidla byla pravidelně přetěžována a i přes provedené celkové opravy původních vozidel nešlo opomíjet fakt, že autobusy již dříve v provozu coby sólo vozy několik let sloužily.

Kromě zmíněných vozů ITC 600 a ITC 622 (čtyřnápravový prototyp) byl v roce 1962 postaven ještě prototyp s názvem ITC 620. U tohoto vozu byly jako základ použity dva autobusy Ikarus 620, což byl typ, jenž jezdil také v mnoha československých městech. Jediný prototyp ITC 600 ale neměl další následovníky, protože v dané době šlo o experimentální přestavbu dvou prakticky nových vozů (výroba tohoto typu autobusu byla zahájena teprve v roce 1959 a běžela až do roku 1973), a tak by se přestavba Ikarusů 620 na kloubové jevila v porovnání s reinkarnací vozů Ikarus 60 (potažmo Mávag Tr-5), jež by jinak byly již vyřazeny, jako neekonomická. Od počátku byl přitom projekt

kloubových vozů vlastní konstrukce budapešťského DP vnímán jako nouzové přechodné řešení do doby, než Ikarus přijde s vlastním novým a již od roku 1958 slíbeným autobusem.



Výroba vozů v linkovém provedení pouze se dvěma dveřmi. Jako základ sloužily autobusy Ikarus 601, což byla linková verze modelu Ikarus 60, a tedy pouze jednodveřová. (foto: FAÜ; zdroj: sony872.blog.hu)

První kloubový Ikarus, jehož vývoj se odehrál pouze v režii výrobce, a nešlo tedy o přestavbu starších vozů, vznikl nakonec až v roce 1961, tedy rok po prvním voze ITC 600. Na budapešťském veletrhu sice bylo možné obdivovat moderní kloubový autobus, avšak bez motoru. Právě s laděním kinetického řetězce měl Ikarus vleklé problémy. Nultá ověřovací série (v počtu 10 kusů) tak vyjela do ulic Budapešti až v roce 1963. Budapešť v souvislosti s příchodem prvních nových autobusů svůj program přestaveb v roce 1964 ukončila. Jakmile se ale ukázalo, že vozy Ikarus 180 jsou v provozu mimořádně nespolehlivé a zavedení sériové výroby bude muset předcházet ještě řada úprav, byla výroba článkových vozů ve vlastní režii v roce 1966 opět obnovena a ukončena byla až v roce 1967.

Celkem mělo být vyrobeno v Budapešti formou přestaveb 406 kloubových vozů. Z tohoto počtu připadá 54 ks na trolejbusy, 147 na autobusy vzniklé kombinací vozů Ikarus 60 a Mávag Tr-5, 170 ks na vozidla vzniklá ze dvou vozů Ikarus 60, dva na prototypy ITC 620 a ITC 622 a zbylých 36 kusů na vozy dodané dalším zákazníkům mimo Budapešť (Szeged, Miskolc, Pécs, Debrecen a další), kdy se využívaly pro přestavbu i autobusy Ikarus 601 (linková varianta modelu Ikarus 60). Takto vzniklé autobusy byly koncipovány pouze jako dvoudveřové a sloužily pak v linkové a dokonce i dálkové dopravě.



Většina vyrobených článkových vozů Ikarus 180 zamířila na export. Zde vidíme renovovaný historický vůz v Moskvě. (zdroj: Wikipedia.ru)

Sériová výroba Ikarusů 180 se podařila pozvolna rozběhnout až od roku 1966, ale zpočátku měly autobusy nadále problémy, což bylo dáno užitím maďarských motorů Csepel o slabém výkonu. Zlepšení spolehlivosti a jízdních vlastností vozidla se podařilo dosáhnout až v roce 1968, kdy začaly být do vozů zastavovány licenční motory MAN. Výroba pak probíhala až do roku 1973, přičemž celkem vzniklo 7 802 autobusů, z nichž však drtivá většina mířila na export (pouze 520 skončilo v Maďarsku, z toho 416 v Budapešti – poslední vůz byl v maďarské metropoli vyřazen v roce 1980). Jeden z autobusů Ikarus 180 se v roce 1968 účastnil také porovnávacích zkušebních jízd kloubových vozidel v Praze (a předváděcích jízd v dalších městech ČSSR), k nákupu autobusů tohoto typu ale do Československa nedošlo. Největší revoluci ve vývoji kloubových vozů Ikarusu přinesl až rok 1973, kdy byly v Maďarsku zahájena sériová výroba autobusů Ikarus 280, což byly ve své době naprosto špičkové vozy, které se již o rok později (1974) objevily poprvé také v Československu.

Url: [Před 60 lety vyjel první kloubový Ikarus]