

Prototyp trolejbusu Škoda 25 Tr skončil v kovošrotu

16.02 2021 21:06, Libor Hinčica, Trolejbusy

15. 7. 2021 to bude přesně 17 let od doby, kdy se na nádvoří plzeňského pivovaru Prazdroj představil slavnostně prototyp trolejbusu Škoda 25 Tr Irisbus. Letos se životní osud tohoto vozu naplnil, když byl z areálu Dopravní společnosti Zlín–Otrokovice (DSZO) převezen do kovošrotu v obci Všemina a zde postupně likvidován.

Psal se rok 2004 a závod Škoda Ostrov, v němž se trolejbusy vlastní škodovácké konstrukce vyráběly od roku 1960, měl před sebou poslední měsíce existence. Navzdory plánu na modernizaci produktové řady Škoda 21 a 22 Tr (tzv. plastový program) a inovacím v oblasti pohonů trolejbusů (příchod asynchronních výzbrojí) byla upřednostněna cesta přesunu výroby trolejbusů do Plzně za využití karoserií autobusů z produkce holdingu Irisbus. Už v září 2003 byl představen první prototyp sólo vozidla označený jako model 24 Tr, který po sérii předváděcích jízd skončil svou pouť v Mariánských Lázních, kde byl loni vyřazen z provozu a dopravce se jej společně s ostatními vyřazenými vozy pokouší nyní odprodat do dalšího působiště. Kloubový vůz vybavený stejně jako prototyp 12m vozu dieselagregátem (bateriemi byla „čtyřiadvacítka“ vybavena až později) přišel na řadu o rok později a jeho výroba měla konstruktérům Škodovky a Karosy Vysoké Mýto zabrat zhruba 4 měsíce. Média tehdy informovala o výsledku spolupráce jako o produktu dvou českých firem, avšak článkové vozy se vždy vyráběly kompletně ve Francii, takže role vysokomýtské Karosy, později přejmenované na Iveco Czech Republic, byla v projektu poměrně omezená.



Poprvé dorazil trolejbus Škoda 25 Tr do Zlína v únoru 2005. Po krátkých zkouškách byl odeslán zpět do výrobního závodu a uzpůsoben dle přání zákazníka. foto: (Dušan Kunovský)

Stejně jako v případě sólo prototypu 24 Tr byl i článkový vůz vyhotoven v bílém provedení s modrými grafickými polepy. Na střešních plentách kryjících elektrickou výzbroj byl nápis „Nový nízkopodlažní kloubový trolejbus ŠKODA“, na bočnicích pak vedle loga Škodovky bylo i logo skupiny Irisbus („delfín“). Prezentace pro novináře a zástupce česko-slovenských DP se uskutečnila dne 15. 7. 2005. Z areálu plzeňského pivovaru se trolejbus, kde byl vystaven spolu se svým kratším sourozencem, vydal po trase linky číslo 11, kterou dvakrát projel. 17 800 mm dlouhý trolejbus byl vybaven jedním asynchronním motorem o výkonu 240 kW (ŠKODA 18 ML 3550 K/4) a oproti prototypu sólo vozu na něm bylo možné pozorovat některé inovace v interiéru a na stanovišti řidiče, s nimiž začaly být autobusy Citybus (resp. na západních trzích Agora) dodávány od června 2004. Šlo například o odlišné řešení sloupků, přídržných tyčí a spojovacích dílů v interiéru, odlišné provedení mezistěny v prostoru pro cestující a obložení stropu, včetně upraveného provedení osvětlení. Novinkou byla i sedadla STER a zvýšená protihluková ochrana, naopak ještě chyběla nová palubní deska VDO.



„Nový nízkopodlažní kloubový trolejbus ŠKODA“, hlásá polep na střešní plentě kryjící elektrickou výzbroj. V provedení s karoserií vozu Citybus 18M byl trolejbus unikátem. Dalších 15 vozů vzniklo až později v Rumunsku přestavbou ojetých autobusů. (foto: Dušan Kunovský)

Trolejbus 25 Tr zahájil program zkušebních jízd bez cestujících v červenci 2004, načež byl předán do zkušebního provozu u Plzeňských městských dopravních podniků (PMDP), u nichž obdržel číslo 996 a dne 6. 9. 2004 si odbyl svou premiéru na lince číslo 16. Zkoušky se podařilo poměrně rychle ukončit, když už 16. 10. 2004 byl trolejbus vypraven na linku naposledy, načež se přesunul na další předváděcí jízdy. První destinací bylo Ústí nad Labem, kde byl trolejbus (pod ev. č. 604) přítomen od 20. 10. až do 6. 12. 2004. V lednu 2005 se trolejbus krátce podíval do Českých Budějovic (bez ev. č.) a od 25. 1. 2005 do 8. 2. 2005 se jím mohli svézt cestující v Brně (pod ev. č. 3609). Dne 10. 2. 2005 se trolejbus poprvé podíval do Zlína. K transportu trolejbusu posloužila ještě železnice, a tak první dotek s půdou Zlína proběhl na rampě nádraží Zlín-střed. První zkušební jízda s cestujícími (na lince č. 2) se uskutečnila po seznámení provozního a údržbového personálu dne 16. 2. 2005. Zkoušky s pasažéry netrvaly ani 14 dnů. 28. 2. 2005 byly ukončeny a trolejbus, jenž ve Zlíně nesl ev. č. 400, putoval zpět do Plzně. Záhy se ale do Zlína zase vrátil. Mezi výrobcem a DSZO totiž došlo k dohodě o odkoupení trolejbusu (za 11,7 mil. Kč bez DPH), a tak se trolejbus mezi Otrokovicemi a Zlínem projel v dubnu 2005 naposledy ještě vlakem, než začal od 1. 5. 2005 absolvovat tuto trasu pravidelně po sousední silnici.

Trolejbus, jenž už nesl ev. č. 401, byl upraven dle požadavků nového provozovatele. To se projevilo lakováním do barev DSZO, vybavením informačním a odbavovacím systémem či doplněním osvěžovače vzduchu kabiny řidiče.



Stejně jako prototyp trolejbusu Škoda 24 Tr byla i „pětadvacítka“ vybavena dieselagregátem, který trolejbusu umožňoval jízdu mimo trolejové vedení. (foto: Dušan Kunovský)

Skupina Irisbus na jaře 2005 představila nástupce modelu Citybus (Agora) v podobě modelu Citelis. Pro řadu trolejbusů 24 Tr a 25 Tr to znamenalo přechod k nové karoserii, která začala být dodávána postupně od roku 2006. V karoserii Citybus tak bylo dodáno ze Škodovky dopravcům jen omezení množství trolejbusů. V případě sólo trolejbusů byl největším provozovatel Zlín s 12 vozy, následovaný Plzní (7 ks), Mariánskými Lázněmi (2 ks) a Jihlavou (1 ks). Z celkového počtu 272 vyrobených trolejbusů 24 Tr v letech 2003–2014 (největším provozovatelem se stala se 150 vozy Riga), tak představovalo 22 vozů v karoserii Citybus podíl zhruba 8 % ze všech vyrobených vozů. V případě článkových trolejbusů 25 Tr byly první objednávky, pomineme-li prodej prototypu, přijaty už na verzi s novou karoserií Citelis. Vůz ev. č. 401 tak zůstal ve svém provedení unikátem. Prodeje kloubových trolejbusů nedosáhly objemů sólo verze. Do roku 2014 bylo předáno zákazníkům jen 78 trolejbusů (z toho 31 pro České Budějovice, které se staly největším provozovatelem tohoto modelu). Jedinými zahraničními destinacemi se staly Bratislava a Prešov na Slovensku.



Pohled do interiéru trolejbusu Škoda 25 Tr Irisbus ev. č. 401 po dodání do Zlína. (foto: Dušan Kunovský)

Prototyp trolejbusu Škoda 25 Tr sloužil ve Zlíně spolehlivě až do listopadu 2019. Naposledy byl vypraven na odpolední čtvrtý kurz linky číslo 6 dne 7. 11. 2019. Poté byl pro prasknutí jednoho z nosníků karoserie v důsledku pokročilé koroze odstaven. Přestože se přemýšlelo o možnosti opravy trolejbusu, což bylo diskutováno s výrobcem a DSZO si dokonce nechala vypracovat i znalecký posudek takové opravy, bylo nakonec rozhodnuto vůz pro nerentabilnost takové opravy, jež byla vyčíslena na nižší miliony korun, vyřadit. Po dlouhém odstavení v areálu DSZO tak začaly být v průběhu prosince 2020 vytěžovány náhradní díly a dne 29. 1. 2021 byl trolejbus převezen do areálu kovošrotu v obci Všemina. Unikátní prototyp tak zamířil na svou poslední cestu do trolejbusového nebe.



V roce 2005 představil Irisbus novou řadu městských autobusů Citelis. Ta byla úpravou původní Agory (Citybusu). Všechny sériové vozy 25 Tr už byly vyhotoveny v tomto provedení karoserie. (foto: Dušan Kunovský)

Během služby občanům a návštěvníkům Zlína a Otrokovic najezdil trolejbus ev. č. 401 přesně 984 841 kilometrů. Během zkušebního provozu v letech 2004 a 2005 navíc v součtu dalších 36 280 kilometrů, takže celkem vůz zvládl najet za 15 let přes 1 mil. km (přesně 1 021 121 km) bez provedení většího stupně opravy.

Pro úplnost doplňme, že kromě zlínského prototypu vzniklo v letech 2011 a 2012 ještě 15 dalších trolejbusů v karoserii 18m Agory, a to v Rumunsku. Nešlo ale o nové vozy, nýbrž o přestavbu starších autobusů odkoupených z Francie, konkrétně ze služeb pařížské RATP, která vozy využívala na expresní lince č. 352 spojující letiště Charlese de Gaulla s Paříží (tzv. linka Roissybus pojmenovaná dle městečka Roisse, u nějž se letiště nachází). Autobusy si pořídilo rumunské město Kluž (Cluj-Napoca), úpravu třídveřových vozů zajistila společnost Astra Bus za využití elektromotorů rakouské společnosti TSA a rumunské elektrovýzbroje z produkce firmy SAERP. Jeden vůz měl po

přestavbě vyjít na 233 000 € (cca 6 mil. Kč), přičemž samotná pořizovací cena autobusu byla jen 10 000 € (cca 260 000 Kč). Počítalo se s tím, že životnost trolejbusů budu 15 let, nakonec však byly všechny vyřazeny v letech 2019–2020, tedy po max. 9 letech provozu.



Trolejbus 25 Tr ev. č. 401 byl naposledy ve Zlíně vypraven do provozu dne 7. 11. 2019, poté zůstal delší dobu odstaven v areálu DSZO a řešila se možnost jeho opravy. Ta měla být údajně vyčíslena na částku přesahující 4 mil. Kč, což se dopravci vzhledem ke stáří vozidla jevilo již jako nerentabilní. (foto: Dušan Kunovský)

Url: [Prototyp trolejbusu Škoda 25 Tr skončil v kovošrotu]