

Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – II. díl

02.07 2025 18:36, Libor Hinčica, Trolejbusy

Druhý díl našeho seriálu o trolejbusech Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusech 21 Ab v Ostravě se pokusí na základě získaných dat a informací ohlédnout za vznikem modelové řady vozidel, na která se zaměřujeme.

Příchod nízkopodlažních trolejbusů a autobusů Škoda

Závod Škoda Ostrov se prakticky po celá 80. léta aktivně podílel na vývoji nové řady vozidel, která měla být z hlediska karoserie v maximální možné míře unifikována s autobusy vyráběnými ve Vysokém Mýtě. Mimoto se výrobce pokoušel zdokonalovat svou stávající produkci v souladu s očekáváními zákazníků, která do značné míry odvozoval od vývoje v západní Evropě, kde se načas dostaly trolejbusy rovněž do kurzu. Stejně jako pro další podniky fungující v období pozdní dekadence socialismu, byl i vývoj Škodovky značně nepružný a zavádění inovací do výroby se nesmírně natahovalo.

V tomto kontextu je naprosto obdivuhodné, jakým přerodem prošel ostrovský závod po listopadových událostech roku 1989. Vývoj tzv. unifikované řady (Škoda 17 Tr/ Karosa B 831 a z nich odvozené typy) se začal přibržďovat již na jaře 1989, a to primárně z iniciativy Karosy. Financování vývoje ze strany státu bylo pod tlakem vysokomýtského výrobce zastaveno od 1. 1. 1990, a byť se ještě vyvíjely snahy ze strany státu směřující k revizi tohoto rozhodnutí a k oživení projektu, bylo zřejmé, že se celý záměr proměnil v mrtvě narozené dítě. Oba hlavní aktéři – Škodovka i Karosa – sice byli nadřízeným ministerstvem vybídnuti, aby se společně snažili zúročit výsledky dosavadní kooperace, jenže doba konečně přála rozletu volných myšlenek a bezbřehému snění, takže požadavek na vývojáře a konstruktéry, aby se dobrovolně sešněrovali kazajkou vzájemné závislosti (lhostejno v jaké vertikále podřízenosti), nemohl nalézt živnou půdu. Ve chvíli, kdy lidé znovu objevovali

význam slov „investor“, „tržní prostředí“, „konkurence“ a – možná to ze všech nejdůležitější – „privatizace“, začaly podniky kráčet vlastní cestou a snažily se stůj co stůj dohnat vývoj západních států, o kterém měli pracovníci ve vývojových odděleních takřka dokonalý přehled. Z Karosy a Škodovky se tak latentně stávali konkurenti.



První prototyp trolejbusu Škoda 22 Tr z roku 1993 se nakonec zachránit nepodařilo. Nepojízdný vůz získala nejprve po zrušení ostrovského závodu soukromá osoba, resp. jihlavské Občanské sdružení Za záchranu historických trolejbusů a autobusů. Od něj vůz putoval do Technického muzea v Brně, kde však karoserie dále chátrala a v roce 2012 byla rozebrána na náhradní díly. (foto: Zdeněk Sýkora)

Vývoj v západním světě jednoznačně směřoval k nízkopodlažním vozidlům s nástupní hranou ve výšce okolo 350 mm nad povrchem vozovky. Vývojáři a konstruktéři ve Škodě Ostrov proto analyzovali konkurenční prostředí západně od Krušných hor a začali rozpracovávat již v roce 1990 první úvahy o budoucí nové řadě vlastních nízkopodlažních vozů. Ta měla zahrnovat celkem tři typy – standardní trolejbus délky cca 11–12 m, kloubový vůz o délce 18 m, a tříčlánkový model o délce přibližně 23 m. V rámci škodováckého značení byla zamýšlené řadě rezervována čísla 21 Tr, 22 Tr a 23 Tr. S posledním jmenovaným typem se počítalo především na export, jeho koncept byl ale v dubnu 1991 prezentován i Praze (jež v té době uvažovala o návratu trolejbusů) s tím, že by mohlo jít o vhodné vozidlo pro kapacitně nejnáročnější linky.

V tomto čase měla nová řada trolejbusů jen základní rozměrové kontury. Pozornost se soustředila na volbu agregátů a jejich zástavbu při snížené podlaze. Teprve následně došlo k přímému oslovení architekta a designéra Patrika Kotase, který v té době spolupracoval s ČKD Tatra na vývoji nízkopodlažní tramvaje RT6N1. Jelikož ideové návrhy tvarového řešení připravované tramvaje byly použity v prezentacích ČKD Tatra, dostaly se k široké veřejnosti a neušly pozornosti ani ve Škodě Ostrov, kde sklidily vysoké hodnocení. Místní konstruktér Ing. Pavel Kozák se poté úspěšně pídil po kontaktu na mladého architekta, přičemž k dohodě o kooperaci na tvarovém řešení vozidel došlo

hned na první vzájemné schůzce.

Doc. Ing. arch. Patrik Kotas vzpomínal s odstupem více než 30 let na práci na vývoji nízkopodlažních trolejbusů následovně: *„Byla tam profesní i lidská sympatie na první pohled. Ten projekt běžel přesně tak, jak by správně měl, s idejemi přicházejícími z obou stran, s pochopením a ochotou pro kompromisy v zájmu dosažení co nejlepšího výsledku. Musím říct, že šlo o jeden z nejlepších projektů, na kterém jsem pracoval.“* Součástí návrhu bylo řešení vnějšku i vnitřku vozidla a návrh barevného řešení (jako základní byly vnímány verze bílo-červená, bílo-zelená a bílo-modrá, k tomu byly doplněny některé další méně tradiční formy, například se zešikmenými pruhy).



Druhý prototyp trolejbusu Škoda 22 Tr, který byl testován i v Ostravě, se dočkal v roce 1998 nového laku v poněkud fádní kombinaci bílé a šedé barvy. V tomto schématu trolejbus absolvoval i typové zkoušky v Ústí nad Labem, kam byl nakonec v roce 2003 (po provedené opravě ve výrobním závodě) předán. Dnes je historickým vozidlem DPMÚL, jež lze příležitostně střetnout na nostalgických spojích. (foto: archiv DPMÚL)

Přestože se očekával odvážný designový návrh, bylo stále nutné ohlížet se i na výši rozpočtu, z čehož vyplývaly některé kompromisy, které se nejvíce projevily u prvního prototypu vozu 22 Tr, jenž byl vyhotoven ještě s pryžovou podlahou, umakartovým obložením a koženkovými sedačkami důvěrně známými z dosud vyráběných modelů 14/15 Tr. Také informační systém ještě nebyl elektronický, byť byl vůz pro jeho užití již navrhován. Snahou pochopitelně bylo užít také co největší počet prvků československé provenience, ačkoli u prvního prototypu článkového vozu byla například uplatněna elektrická výzbroj AEG z Německa, neboť plzeňský závod Škodovky, jenž tradičně pro ostrovský podnik výzbroje vyráběl a dodával, neměl v dané době k dispozici vhodný produkt (což se týkalo i motorů, které tak vyrobil MEZ Vsetín). V kombinaci s dalšími inovativními prvky – nedělenými skly na obou čelech, kloubem od Hübnera (typu HNG 15.3), lepenými bočními okny atp. se nízkopodlažní vůz i tak výrazně prodražoval a pro dopravce v tuzemsku zůstával v nových podmínkách finančně nedostupný. Prototyp vozu 22 Tr byl dokončen a představen již v roce 1993, nedočkal se však kupodivu žádné oficiální prezentace na některém z veletrhů. Své první zkušební kilometry najížděl na zkušební trolejbusové trati, jež spojovala závod v Ostrově s Jáchymovem, než se přesunul do Ústí

nad Labem, kde jezdil ve zkušebním provozu v období od září 1994 do srpna 1995, avšak výhradně bez cestujících.

Upřednostnění vývoje článkového trolejbusu před sólo verzí bylo motivováno dvěma vzájemně provázanými premisami. Z čistě technického hlediska se jevilo jako vhodnější vyrobit nejdříve složitější kloubový trolejbus a od něj odvozovat jednodušší vůz standardní délky (projekt tříčlánkového trolejbusu nepřekročil stádium ideových návrhů a nebyl v budoucnu dále projektově rozpracováván). Z obchodního hlediska se pak zdálo, že poptávka po kloubových trolejbusech bude do budoucna větší jak u nás, tak především v zahraničí, kde Škodovka doufala, že bude se svými výrobky prorážet.



Vzhled druhého prototypu vozu 22 Tr po provedení generální opravy přibližuje tento snímek z října 2021. Další dva ústecké (sériové) vozy 22 Tr se dokončení opravy už nedočkaly. (foto: Libor Hinčica)

Po prvním prototypu, interně označovaném 22 Tr G (G = Grand), byl dokončen v roce 1994 i druhý článkový vůz, interně označovaný 22 Tr S (S = Standard), u nějž se už použila výzbroj z plzeňské Škodovky (i když motory byly ještě vsetínské) a interiér u něj prošel výraznou modernizací (s protiskluzovou podlahovou krytinou, s moderními sedáky s textilním čalouněním atp.). Současně se naplno rozeběhly práce na kratším voze 21 Tr, který byl představen v září 1995 na 37. Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně, načež začal koloběh zkušebních jízd. Jejich první část se odehrála tradičně na zkušební trati do Jáchymova, dne 18. 3. 1996 byl pak vůz přitažen do Chomutova s tím, že se zde počítalo s úplným provedením harmonogramu zkoušek. Ten měl zahrnovat 10 000 km bez zátěže, 5 000 km se zátěží a 35 000 km v provozu s cestujícími.

Zkušební provoz byl ale už 17. 6. 1996 přerušen a vůz byl přetažen zpět do výrobního závodu, kde se na něm měly odehrát vybrané úpravy, které se v té době přenášely i do výroby prvních sériových vozů. Teprve s dlouhým časovým odstupem – v září 1997 (tedy v době, kdy už byly v provozu první

sériové vozy) – se první prototyp vozu 21 Tr dostal na další zkoušky mimo ostrovsko-jáchymovskou testovací trať, když zamířil do Českých Budějovic. Zde jezdil do 20. 12. 1997, kdy u něj došlo k požáru odporníku, po němž již nebyl opraven a v roce 2000 posloužil pro provedení nárazového testu. Pomineme-li dvojici jízd pro fanoušky dopravy, jež se odehrály ještě v Chomutově, nesvezl prototyp „jednadvacítky“ nikdy běžné cestující, protože i českobudějovické zkoušky byly výhradně bez pasažérů.

Společně s vývojem modelu 21 Tr se Škodovka pustila i do projektu odvozeného autobusu s typovým označením 21 Ab. Idea vytvoření vlastního autobusu nešla v ruku v ruce s vývojem trolejbusů. Ačkoli byla celá plzeňská odnož Škodovky od posledního prosince roku 1990 převedena na akciovou společnost, jejím vlastníkem byl stále stát, který však počítal s privatizací. U ní byla zpočátku upřednostňována cesta vstupu zahraničního kapitálu, přičemž žhavým zájemce byl německý Siemens, který měl převzít část balíku akcií a vytvořit společný podnik. Formálně mělo k aktu provázání dvou strojírenských molochů dojít k 1. 7. 1992, avšak do vývoje nepříznivě zasáhly volby do poslanecké sněmovny, které přinesly porážku Občanského hnutí (strana obdržela jen 4,6 %), jehož členem byl tehdejší ministr průmysl Jan Vrba, architekt privatizace řady československých podniků s účastí zahraničního kapitálu (včetně té druhé Škodovky – Škody Auto).



První prototyp trolejbusu Škoda 21 Tr měl podobně jako první prototyp vozu 22 Tr v interiéru ještě schod za druhými dveřmi. V sériové produkci se jej podařilo eliminovat, nicméně u posledních dveří stále malý schůdek zůstal. (foto: Škoda Ostrov)

Přestože formálně zůstával ministrem do 2. 7. 1992, k zásnubám se Siemensem už nedošlo a nová mocenská skupina sdružená kolem Václava Klause (a v čele s ním) razila cestu experimentální kupónové privatizace s předáváním podniků do českých rukou, což se mělo týkat i Škody Plzeň (pod níž závod v Ostrově spadal). Tak se k minoritnímu podílu ve společnosti dostal někdejší člen KSČ a spolupracovník státní bezpečnosti Lubomír Soudek, který pak ve firmě obsadil křeslo nejvyššího šéfa. Právě pod jeho taktovkou se Škodovka pokoušela o expanzi do dalších teritorií, přičemž sám Soudek své peníze do firmy nepřinesl (jeho gigalomanství úvěrovaly banky). V rámci vývoje Škody Ostrov to znamenalo zelenou projektu vlastních autobusů, jež měly být odvozeny z vyvíjené trolejbusové řady. Počítalo se jak se sólo verzí označenou jako typ 21 Ab, tak s článkovou

s analogickým pojmenováním 22 Ab. Hlavním konkurentem na tuzemském trhu měla být Karosa, u níž se naopak v téže období dařilo přece jen dotahovat prodej podílu francouzskému Renaultu a Evropské bance pro obnovu a rozvoj (první z jmenovaných převzal od 2. 11. 1993 podíl ve výši 34 %, druhý 17 %, čímž získal zahraniční kapitál v součtu nadpoloviční většinu). Karosa na český trh uvedla tehdejší novinku ve výrobním programu městských vozů – autobus Agora, u nás pojmenovaný jako Karosa-Renault Citybus.



Pohled do interiéru I. prototypu vozu Škoda 22 Tr. N a snímku je dobře patrný schod v salónu. (foto: Ing. Vojtěch Kudláč)

Prototyp autobusu 21 Ab byl představen společně s prototypem trolejbusu na veletrhu v Brně v září 1995. Následně došlo k rychlé výrobě dalšího vozu (jakéhosi „předskokana“ sériové produkce), jenž byl dokončen v roce 1996 a prezentován na veletrhu IAA v Hannoveru v témže roce. Ačkoli „kapitán českého průmyslu“, jak novináři nepříliš prozřetelně překřtili Lubomíra Soudka, ovládl v roce 1995 i podnik LIAZ, u autobusů se počítalo s ohledem na požadavek užití rozměrově co nejmenšího motoru (ale s odpovídajícím výkonem) s uplatněním motorů MAN (konkrétně byl užit motor MAN D0826 LOH). „LIAZácké“ motory se měly dostat do autobusů až výhledově, pokud by byl k dispozici vhodný motor. V roce 2000 byla vyrobena jedna karoserie vozu 21 Ab pro experimentální zástavbu plynového motoru LIAZ, u čehož však „lodivod“ průmyslu už nebyl. Jeho působení ve strukturách ovládaných firem (se Škodovkou na vrcholu) přivedlo strojírenský kolos k nakumulované ztrátě 13 mld. Kč, což v roce 1999 (průměrná mzda v ČR byla v té době 12 666 Kč) vedlo k odvolání Soudka z funkce a pokusu o restrukturalizaci společnosti, která se tak jako tak nevyhnula konkurzu (v roce 2001). Projekt plynového autobusu nebyl nikdy dotažen, stejně jako vývoj kloubového autobusu 22 Ab. Ten byl podle dochovaných záznamů spolufinancován ministerstvem průmyslu a obchodu v rámci podpory inovací. S jistotou lze říci, že byl ještě stále aktuální v listopadu 1998, avšak jedná se o jediný záznam, jenž se podařil autorovi k danému projektu v primárních (archivních) zdrojích

dohledat.

Odkaz na starší díly:

Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – I. díl

Url: Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – II. díl