



Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - VIII. díl

08.07 2025 18:21, Libor Hinčica, Autobusy

Osmý díl nám představí blíže provoz dvojice autobusů 21 Ab na pomezí Moravy a Slezska.

Dodávky a provoz autobusů 21 Ab v Ostravě

Autobus budoucího ostravského ev. č. 7502 (v. č. 20006), byl mezi 7. a 12. 6. 1997 vystaven na veletrhu Autotec v Brně na venkovním prostranství před jednou z výstavních hal. Na první okně vedle předních dveří byl opatřen jednoduchým nápisem „*Tento exponát zakoupil Dopravní podnik Ostrava a. s.*“, u druhých dveří bylo větším písmem napsáno „*Tento nízkopodlažní autobus Škoda 21 Ab byl vyroben ve Škodě Ostrov s. r. o.*“

Do provozu byly oba autobusy zařazeny od 21. 7. 1997 pod ev. č. 7501 a 7502. Přiřazeny byly do autobusové provozovny v Porubě, odkud byly vypravovány na vnitroobvodovou linku č. 58 vedenou v té době trase Opavská – Fakultní nemocnice a zpět. Z hlediska vyhotovení byly autobusy prakticky identické s dvojicí dříve dodaných trolejbusů, zajímavé však bylo provedení podlahy s pryžovou „penízkovou“ krytinou, namísto moderní krytiny ALTRO užitá u trolejbusů.



Autobus Škoda 21 Ab ev. č. 7502 na zvedácích v autobusových garážích Poruba dne 8. 6. 2002. (foto: Libor Hinčica)

Řidiči oceňovali celouzavřenou kabinu s prvním křídlem předních dveří vyhrazeným pouze pro jejich potřebu (šlo o řešení převzaté z ostravských trolejbusů) a pozitivně bylo hodnoceno i rozmístění a provedení ovládacích prvků. Brzy se ale začaly projevovat důsledky zrychleného vývoje vozidla, a z toho plynoucí nedostatečné odzkoušení, byť je s podivem, že by se alespoň některé z porodních bolestí, které zavádění autobusů 21 Ab do provozu provázely, nepodařily odhalit na prvních dvou předváděcích vozech, jež v mezích navíc skutečně u potenciálních zákazníků byly testovány (Ostravy nevyjímaje).

Pomineme-li všechny neduhy zmíněné v souvislosti s trolejbusy 21 Tr – tj. zejména nekvalitní provedení karoserie (antikorozi ochrany) a špatnou konstrukci přední nápravy –, tak se u autobusů začala velice rychle projevovat zvýšená poruchovost pohonného systému. Konstrukteři vozidla hodlali za každou cenu zachovat co největší dědičnost prvků s trolejbusy, což mj. znamenalo převzetí kompletního řešení karoserie včetně minimalistických zástavbových prostor. Motor se tak vešel do vyhrazeného prostoru na zadním čele, aniž by bylo nutné zvedat podlahu nad úroveň použitou v trolejbusu, anebo upravovat zadní čelo. Autobus si tak udržel mimořádně prosvětlené provedení a z hlediska designových křivek a velkorysosti zasklení byl výjimečný.



Během výluky byl na trolejbusové lince č. 105 vyfocen autobus Škoda 21 Ab ev. č. 7502 ve společnosti prvního ostravského vozu Škoda 21 Tr ev. č. 3301. (foto: Dušan Kuchař)

V literatuře se často uvádí, že Škodovka vybrala pro autobus nevhodný motor, konkrétně MAN D0826 LOH, který měl příliš malý výkon. Daný typ motoru se ale objevoval i na dalších soudobých autobusech srovnatelné délky (například Ikarusu 412, ale i některých předchůdcích pozdějšího modelu MAN Lion's City), a to i ve své nejmenší výkonové variantě (162 kW), která se uplatnila právě (a výhradně) i na vozech 21 Ab. Šlo o stojatý šestiválcový motor o objemu 6 871 cm³, který byl u autobusu 21 Ab umístěn ve schráně na zadním čele, aniž by bylo nutné zmenšovat velkoryse pojaté zadní okno z trolejbusového řešení. Při plném obsazení a jízdě do kopce však v ostravských podmínkách trpěl motor dýchavičností.

Velmi nešťastně bylo řešeno uložení klínového řemene, který měl příliš dlouhou vzdálenost mezi horní a spodní řemenicí, a tak často v důsledku vibrací padal. Hned první směnu proto neměl vůz 21 Ab ev. č. 7501 dokončit (stažen měl být po cca 5 hodinách), protože oba klínové řemeny spadly. Tato situace se následně opakovala u obou vozidel i v následujících dnech a dopravce se ve spolupráci s výrobcem snažil nalézt pro tento problém řešení. Zkoušelo se tak několik typů řemenů (šířky i tvarů), než byl vybrán ozubený klínový řemen, jenž nebyl na vibrace tolik náročný. Přesto se po měsíci provozu (22. 8. 1997) ohlížel DP za provozem vozů 21 Ab následovně: „*Spokojenost s autobusy 21 Ab, problémy pouze s řemeny, které se řeší.*“



Pohled zezadu na ostravský autobus Škoda 21 Ab ev. č. 7502 v posledním provozním provedení v říjnu 2008. (foto: Libor Hinčica)

Zpočátku provozu se na vozech projevoval také nechtěný „režim START-STOP“. Jakmile motor běžel na volné otáčky (například při stání v zastávkách), snižovaly se výkon natolik, že po zařazení rychlostního stupně motor zhasl. Řidiči proto museli mít neustále nohu na plynovém pedále a motor poněkud „túrovat“, zatímco mechanici měli plné ruce práce s tím, aby denně pohonný řetězec ladili. A aby toho nebylo málo, měl navíc problémy i startér, takže po zhasnutí motoru nebylo výjimečné (situace se v prvních měsících provozu opakovala zhruba jedenkrát týdně na každém vozidle), že autobus se musel do garáží odporoučet předčasně na tyči, protože motor zkrátka nešel nikterak nastartovat. Kupíci se problémy - vedle těch jmenovaných šlo i o časté závady dveří, pérování atp. - byly s dodavatelem řešeny (intenzivně od listopadu 1997), jenomže žádné z navrhovaných opatření nepřinášelo kýžený efekt výrazného navýšení provozní spolehlivosti vozu.

Hned první zima ukázala i podcenění řešení topení, ačkoli na jeho nedostatečné vlastnosti bylo poukazováno již u testovacího provozu v listopadu 1996. Dopravní podnik Ostrava přesto autobusy neobjednal s nezávislým topením, takže vůz šel vyhřívat jen odpadním teplem od motoru, což se ukázalo naprosto nedostatečné. Situace dospěla tak daleko, že bylo rozhodnuto, že budou autobusy deponovány při nízkých teplotách v hale dílny, kam stejně tak jako tak zpravidla po směně zamířily. Nezávislé topení bylo pro neudržitelnost vzniklé situace do vozů doplněno patrně během repase ve výrobním závodě, kam musely být autobusy v roce 1998 odeslány, aby se výrobce vypořádal s konstrukčními nedostatky. Autobusy byly do výrobního závodu poslány s tím, že odvoz prvního vozu měl proběhnout na počátku května 1998 a návrat druhého zpět v srpnu 1998. Oprava každého z autobusu tedy nezabrala déle než tři měsíce. Jaké všechny úpravy byly na vozech provedeny, se nám bohužel v archivních dokumentech dohledat nepodařilo. Prokazatelně došlo například k doplnění napínací kladky pro klínový řemen a některých dalších detailů, které umožnily výrazně

navýšit provozní spolehlivost vozu. Na rozdíl od trolejbusů neobdržely vozy 21 Ab ani po vynucené návštěvě ve výrobním závodě nové nárazníky, neboť vozy nepodléhaly schvalování ze strany Drážního úřadu. Všechny vozy 21 Ab tak opouštěly výrobní linku bez tohoto prvku.



Nedaleko zastávky štěrkopísek byl v západu slunce zdokumentován vůz ev. č. 7502 dne 24. 10. 2008 na lince č. 46.

Po návratu zpět do Ostravy se provozní spolehlivost vozidel značně zvýšila, přesto patřily k těm nejvíce poruchovým. Proto u nich došlo již v listopadu 1998 nezvykle k převedení z celodenních kurzů na dělené směny s nižším výkonem, čímž se oba vozy zabydlely primárně na kurzech linky č. 53 (dle dnešních názvů konečných zastávek Svinov mosty, dolní zastávka – Polanka), které měly přejezdy na linku č. 64 (Svinov mosty, dolní zastávka – Klimkovice, Sanatoria). Ačkoli se autobusy objevovaly příležitostně i na jiných linkách (nejčastěji na své původní „domovské“ lince č. 58), nejdéle působily právě na zmíněných linkách č. 53 a 64.

Pomineme-li úpravy ve výrobním závodě, zvládly autobusy za dobu svého působení v Ostravě projít jen dílčími změnami, z nichž nejvýraznější byla dvojí přeměna lakování. Ta první se odehrála v roce 2000 a zahrnovala stejně jako u trolejbusů doplnění širokého žlutého pruhu (o šířce 20 cm), jenž měl zvýrazňovat nízkopodlažnost, současně přibyl nad okny nápis „*Nastupte prosím, máme společnou cestu!*“. V letech 2004 a 2005 byly oba autobusy pro špatný stav karoserie podrobeny kompletní opravě, po níž obdržely již nové schéma s tenkým proužkem (o šířce 5 cm), současně došlo v interiéru k přecalounění sedadel za nový vzor s barevnými „tahy štětcem“ místo původní tkaniny tvořené modrým potahem s oranžovými pruhy. Opravu provedly ústřední dílny DP, lakování se minimálně v případě vozu ev. č. 7502 uskutečnilo, s ohledem na nedostatečnou kapacitu dílen v Martinově, v garážích na Hranečnicku. Právě vůz ev. č. 7502 se podrobil opravě jako první (odvezen na ni byl již 7. 6. 2004, zpět na garáž se vrátil zřejmě 18. 12. 2004). Druhý vůz (ev. č. 7501) byl

dokončen do druhé poloviny června 2005.



Pohled do interiéru vozu Škoda 21 Ab v posledním provozním provedení. (foto: Libor Hinčica)

Ačkoli autobusy byly u řidičů pro snadné ovládání a velkou kabinu oblíbené, z pohledu provozních nákladů měly stát v rámci flotily DPO na špici, což bylo dáno zejména opakujícími se opravami (některé z nich se odehrávaly také v dnes již zaniklém areálu společnosti ČSAD Ostrava v oblasti sídliště Fifejdy, neboť zde bylo servisní středisko MAN) a špatnou dostupností náhradních dílů po pádu Škody Ostrov. To vedlo k rozhodnutí vozidla již v roce 2008 předčasně vyřadit, a to navzdory vysoké investici, která byla do vozidel relativně nedávno vložena. Předpokládalo se, že by autobusy mohly dojezdit již v říjnu 2008, nakonec se dožily až konce roku, kdy vůz ev. č. 7502 vyjel dne 11. 12. 2008 naposledy na linku číslo 36 (Opavská – Mírové náměstí; kurz 101), zatímco vůz ev. č. 7501 byl ráno dne 12. 12. 2008 vypraven na svou tradiční linku číslo 53 (kurz 404) a odpoledne na linku číslo 49 (Opavská – Michálkovice; pokračování kurzu 404). O den později se ještě konala neveřejná rozlučková akce s oběma autobusy pro fanoušky veřejné dopravy, která se odehrála v oblasti městských částí Poruba a Svinov (trasa: Garáže Poruba – Alšovo náměstí – Věžičky – Oblouk – Radnice Poruba – Malá strana – Svinov nádraží – Garáže Poruba). K jejich vyřazení došlo dne 15. 12. 2008. Na oba autobusy ale ještě čekal další život, a to v maďarském Szegedu, čemuž se bude věnovat další kapitola.

Závěrem této části pouze doplníme, že přes nadějně vyhlížející začátek se autobusy 21 Ab ukázaly jako vývojový přešlap, o který nakonec projevil zájem jen pár zákazníků. Zvažovaný plynový autobus, který měl být vybaven motorem JAMOT (dříve LIAZ, nyní TEDOM) pro nějž byl dokonce vyroben skelet, nebyl nikdy projektově ani dokončen. Započítáme-li i prototyp a představený předváděcí vůz, bylo vyrobeno jen 37 kompletních autobusů. Nejvíce jich jezdilo v Mladé Boleslavi, která zařadila 18 kusů, jen o dva méně měla Plzeň (tj. 16 ks), dvěma ostravským vozům jsme se

věnovali na řádcích výše a prototyp sloužil v Karlových Varech. Díky následným odprodejům se však autobusy dostaly i například k soukromému dopravci z Prahy, do bulharské Staré Zagory či Perniku, anebo do již zmíněného maďarského Szegedu. Produkce autobusů Škoda 21 Ab byla ukončena již v roce 2001, kdy padlo rozhodnutí nemodernizovat model v souvislosti s příchodem emisní normy EURO III.

Odkazy na starší díly:

[Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - VII. díl](#)

[Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - VI. díl](#)

[Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - V. díl](#)

[Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - IV. díl](#)

[Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - III. díl](#)

[Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - II. díl](#)

[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 - VIII. díl](#)