

# Trolejbus Škoda 21 Tr s designem Ikarusu EAG

06.03 2024 18:06, Libor Hinčica, Trolejbusy

V letech 1995 až 2004 zvládla Škoda Ostrov vyrobit 142 trolejbusů typu Škoda 21 Tr (+ jednu karoserii využitou následně pro výrobu elektrobusu v ČAS Znojmo a jeden vůz z tzv. plastového programu, jenž už se nepodařilo dokončit). Drtivá většina z uvedeného počtu vozidel skončila u zákazníků v České republice, do zahraničí zamířily jen jednotky kusů – Sarajevo obdrželo darem po válce dvojici vozů a na Slovensku skončil jeden trolejbus. Zajímavý byl vývoj v Maďarsku, které Škoda Ostrov vnímala jako jedno z možných teritorií pro svou expanzi, ačkoli zde existoval silný lokální producent v podobě Ikarusu.

V Maďarsku Škoda Ostrov uspěla v roce 2001 napřímo pouze v Szegedu, kam se podařilo v roce 2001 prodat původně předváděcí vůz výrobního čísla 12 572, jenž byl předtím zkoušen v právě v Szegedu (zde získal typové osvědčení pro Maďarsko), ale i v Gdyni, Rize a Kišiněvě. Vůz z roku 1998 obdržel ev. č. 800, další dodávky se ale na jih Maďarska neuskutečnily. V roce 2002 se pokusil ostrovský výrobce zaujmout v Debrecenu, kam byl zapůjčen pozdější pardubický vůz ev. č. 390, nicméně vítězství v tendru zde nakonec pro sebe utrhl průbojný polský Solaris mající výhodu lokálního partnera v roli dodavatele elektrické části (GANZ Transelektro). Přesto se do Maďarska další vozy Škoda 21 Tr dostaly, přičemž všechny vozy skončily, jak je fanouškovské obci dobře známo, v Szegedu.



Rozpracované stanoviště řidiče. (foto: Libor Hinčica)

V rámci výprodeje nepotřebných prototypů po uzavření ostrovského závodu Škodovky pro sebe Szeged získal prototyp asynchronního článkového vozu 22 TrAC a karoserii někdejšího prototypu 21 TrACG. Ten byl původně označován bez písmene „G“ na konci, jež se do jména vozu pro odlišení propašovalo až následně, aby byla zjevná diference v konstrukčním řešení elektrické části, kdy tento vůz využíval ještě tzv. GTO tyristorů, zatímco všechny nástupnické vozy 21 Tr se střídavým motorem již byly vybaveny modernějšími IGBT tranzistory. Jelikož atypická elektrická výzbroj byla z prototypu z roku 1997 demontována, zakoupil Szeged v roce 2005 pouze karoserii, kterou sám osadil elektrickou výzbrojí TV Progress z produkce Cegelecu. Vůz byl po dokončení přestavby označen ev. č. 810. Szeged poté získal ještě tři z pěti budějovických trolejbusů 21 Tr z roku 1998, které odkoupil v letech 2005, 2006 a 2008. Nejzajímavější kapitolu historie segedínských „jednadvacítek“ ale představují přestavby někdejších autobusů Škoda 21 Ab na trolejbusy.

Szeged bojující s omezenými finančními prostředky byl studnicí invence a technického umu, což se projevovalo ponejvíce v zajištění obnovy vozového parku vozidly, jež se podrobovala nejrůznějším přestavbám a modernizacím. V případě trolejbusů upoutala nejvíce pozornost rekonstrukce někdejších autobusů na trolejbusy. Proces zahájený s autobusy značek Volvo a Mercedes-Benz se plynule přesunul na vozy značky Škoda 21 Ab, které začaly být vyřazovány v Plzni a v Ostravě. Zatímco v případě dvojice ostravských vozů nebyla přestavba plánována (byť se jí nakonec jeden z vozů později přece jen dočkal), původem plzeňské vozy byly zakoupeny skrze maďarského partnera s cílem část z nich za využití elektrické výzbroje Cegelec TV Europulse (od čehož se odvíjí také maďarské typové označení 21 Tr/TV.EU) postupně transformovat na trolejbusy.



Design Ikarusu EAG byl použit i na zadním čele. (foto: Libor Hinčica)

Ačkoli dodnes české zdroje uvádějí, že segedínský DP převzal z Plzně celkem deset autobusů 21 Ab, ve skutečnosti šlo jen o pět vozů původních čísel 443, 444, 446, 447, a 448, které západočeská metropole odstavila v roce 2007. Přestavbě na trolejbusy se podrobily v letech 2012 až 2021 a obdržely ev. č. T-811 (ex-ev. č. 443), T-814 (ev. č. 444), T-813 (ex-ev. č. 446 a T-812 (ex-ev. č. 447) a T-815 (ex-ev. č. 448).

Dalších pět vozů se mělo dostat do Szegedu o rok později, tyto vozy ale nikdy nebyly v majetku dopravce. Z nich byl vybrán jeden na přestavbu, další byly později zlikvidovány. Onen jeden vůz (neznámého ex-plzeňského evidenčního čísla) měl rovněž posloužit k rekonstrukci na trolejbus (se stejnosměrnou výzbrojí), nikoli však v režii SZKT, ale pod taktovkou společnosti, jež všechny vozy do Szegedu přeprodala. V rámci vzorové přestavby došlo nejen na celkovou opravu skříně, kdy byly bočnice (podobně jako u vozů repasovaných v Szegedu) vyměněny za zcela nové (čímž se vozidla v porovnání s původními vozy Škoda 21 Ab/Tr i mírně prodloužila, a to o cca 20 cm). Podstatná změna se však tentokrát týkala i designu, když byla netradičně použita obě čela přejatá z modelové řady „E“ od někdejšího Ikarusu EAG.



Trolejbus z levé strany. (foto: Libor Hinčica)

Ikarus EAG byl vyčleněn z obřího Ikarusu v rámci pokusů o maďarskou ekonomickou reformu k 1. 1. 1989. Písmena EAG jsou zkratkou z maďarského ***E**gyedi **A**utóbusz**g**yár*, což lze přeložit jako speciální autobusový závod. Jeho účelem bylo původně (tedy ještě před vyčleněním) zajišťování individuálních potřeb zákazníků především v západní Evropě, kde sice nebylo možné počítat s masovými odběry jako tomu bylo pro státy východní Evropy, zato odtud putovaly do Maďarska potřebné tvrdé valuty. Na počátku 90. let se firma začala stále více profilovat nezávisle na mateřské společnosti, přitom ovšem mohla nadále vyrábět stejné zájezdové modely řady 300 jako větší „matka“.

Ikarus EAG se tak rozhodl první číslici v názvu svého nového zájezdového modelu Ikarus 395 (který už opticky neodpovídal původní řadě zájezdových vozů) nahradit písmenem „E“ (odvozenému od názvu EAG), čímž vznikl typ Ikarus E95, potažmo celá řada „E“. Brzy následovala i výroba vlastních vozů pro linkovou a městskou dopravu. Míra autonomie, kterou Ikarus EAG měl, byla vskutku nevídaná, ve výsledku ale vedla v rámci celého koncernu Ikarus jen k tříštění sil (Ikarus i Ikarus EAG pracovaly například po celou dobu své existence na autobusech, kterými si vzájemně konkurovaly). V roce 2001 prošla modelová řada „E“ faceliftem, který se uplatnil i na midibusech Ikarus E91, jež sloužily i v Praze, a na vozech Ikarus F15, které bylo možné potkat ve službách většího množství českých provozovatelů, kteří vozy odebírali pod jménem Irisbus Midway, neboť Irisbus v roce 1999 Ikarus převzal, nicméně po letech strádání v roce 2007 výrobu v Maďarsku definitivně ukončil.

Jak už zaznělo, design čel, který se používal od roku 2001 na autobusech řady E (a F) byl použit pro rekonstrukci ex-plzeňského autobusu Škoda 21 Ab jako prvek, který měl výslednému vozidlu přinést modernější křivky, než tomu bylo u sice nadčasového, ale takřka o deset let staršího škodováckého designu od doc. Ing. arch. Patrika Kotase. Jak je z fotografií u tohoto článku zřejmé, nová čela s původním tvarovým řešením bočnic a linie oken prakticky korespondují, takže lze konstatovat, že

se autorům nápadu podařil zdařilý facelift.



Pohled do interiéru vozu v červenci 2023. (foto: Libor Hinčica)

Výsledný produkt – trolejbus – neměl být určen pro Szeged, což se projevilo také v jeho zbarvení, kdy byla sice zvolena identická kombinace pruhů, avšak nikoli v tradičních zelených odstínech trolejbusů SZKT (teprve později se začala v Szegedu objevovat na trolejbusech vínově červená), ale v modrých. Identická kombinace byla použita na dvojici modernizovaných trolejbusů Škoda 14 Tr pro bulharské Haskovo, avšak vůz, o němž pojednáváme v tomto příspěvku, nebyl určený ani pro bulharského zákazníka. Zhotovitel přestavby jej zamýšlel coby ukázkový prototyp, který by mohl být nabízen především na Ukrajinu coby ekonomicky výhodná alternativa obnovy vozového parku menších měst, jenomže plány na expanzi východním směrem zhatilo vylodění zelených mužíčků na Krymském poloostrově v roce 2014. Kombinace přímé a nepřímé okupace části ukrajinského území ze strany Ruské federace chuť na podnikání ve východní Evropě umrtvila a ambiciózní projekt již nebyl dokončen.

Zůstala tak pouze opravená, nalakovaná a zasklená karoserie, jež měla z větší části dokončený interiér, avšak bez osvětlení a výbavy stanoviště řidiče. Střecha byla zesílena a připravena pro montáž elektrické výzbroje a sběračů, k dodávce tohoto zařízení ale nikdy nedošlo. Zesílení se dočkala i konstrukce podvozkové části, kde se počítalo s použitím repasovaného motoru z trolejbusů Škoda 14/15 Tr. Pro využití rozpracované karoserie nebylo nalezeno nové uplatnění, po letech uschování na krytém stání bylo nutno v létě 2023 odstavit vozidlo ven a jeho další budoucnost zůstává nejasná.

Url: Trolejbus Škoda 21 Tr s designem Ikarusu EAG