

Tulipány pro Prahu – 3. díl – Předváděcí provoz v Praze

13.09 2024 18:21, Libor Hinčica, Autobusy

Minulý díl nám ukázal, že – jak už to u podobných projektů bývá – peníze v případě společného podniku na výrobu autobusů byly „až na prvním místě“. Povídání jsme ukončili pasáží, v níž jsme si představili kličkování pražského DP, který po takřka roce jednání uvedl, že je pro něj produkce společnosti Den Oudsten neznámá, ačkoli interně ji ve svých materiálech tolik vyzdvihoval nad produkci vysokomýtské Karosy.

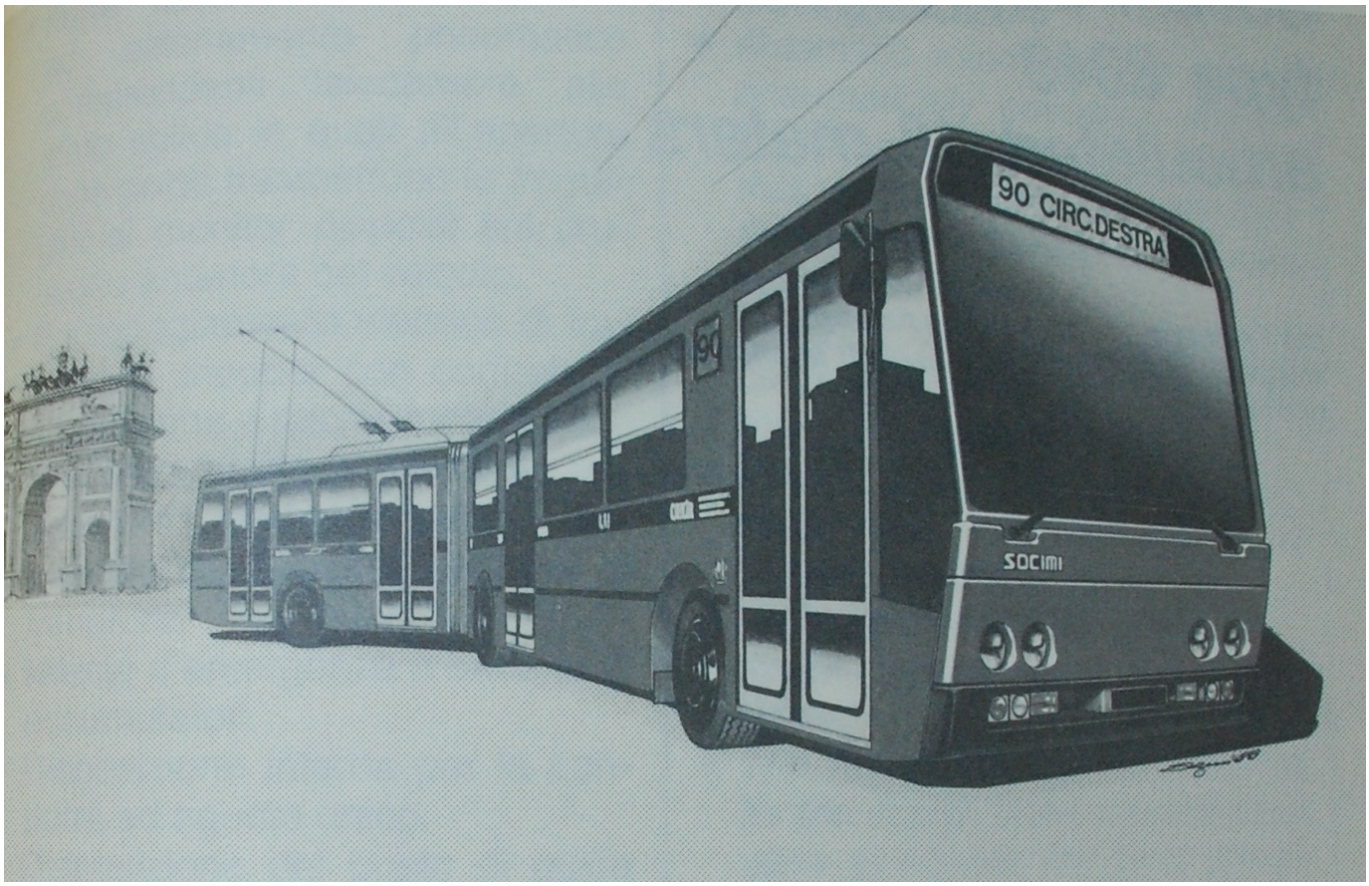
Autobusy i trolejbusy

O tehdejší produkci Den Oudstenu měl pochopitelně DP hl. m. Prahy povědomí, neboť mu byl výrobce představen již na konci roku 1990 v doporučení poradenské firmy INB. Vyjádření z listopadu 1991 o tom, že je autobus „neznámý“, je nutno vnímat jako jeden (jak ještě uvidíme) z mnoha úskočných manévrů pražského DP, kterým byla příprava celého podniku provázena. Dopravní podnik sice o založení společného podniku stál, hledal však cesty, jak minimalizovat finanční nároky (nadhodnocený posudek na budovu dílen, který měl posloužit coby 40% vklad do společného podniku, byl první z nich) a jak nedat žádný skutečný závazek stran odběru vozidel. Není přitom jasné, jak chtěl DP zaručit odběr 130 vozů od dalších československých dopravců, když sám nebyl s to se (jako spolumajitel podniku) zavázat písemně k vlastní části (původně 170, později 120 vozidel). Hodí se uvést, že ačkoli se po celou dobu hovořilo o 300 kusech, na počátku se kromě nákupu nízkopodlažních autobusů zmiňovaly i možné dodávky dalších typů a provedení vozidel, konkrétně vozů se standardní výškou podlahy o délkách 12 m a 18 m, ale i nízkopodlažních

trolejbusů.

Ačkoli jsme se v minulosti v Československém Dopravákovi zabývali návrhy na obnovení trolejbusové opravy v Praze z přelomu 80. a 90. let, a to včetně úvah o možných typech vozidel, zmínku či výkresy o možné kooperační výrobě trolejbusů na základě modelů Den Oudstena jsme nikdy nenalezli. Přesto je zřejmé, že se i tato varianta musela minimálně v úvodních fázích jednáních alespoň okrajově přetřásat. Pozdější návrh smlouvy na zřízení společného podniku „Den Oudsten DP Praha spol. s r. o." uváděl „výrobu autobusů a trolejbusů" i jako hlavní předmět podnikání.

Zakoupená technologie měla pokrývat výkresy, rozpisky materiálů a pracovní postupy montáže tří typů autobusů (o trolejbusech se zde již nehovořilo), včetně počítačových programů výrobního plánu a výrobní kontroly. Dopravní podnik měl mít současně možnost skrze společný podnik nahlížet bezplatně i do výzkumných a vývojových projektů jak nizozemského Den Oudstenu, tak kanadského New Flyeru. Jednat se mělo nejspíše o typy B89, B91 (autobusy se standardní výškou podlahy určené primárně pro linkovou dopravu) a B90. V dalších fázích se vždy hovořilo tak jako tak jen o výrobě nízkopodlažních autobusů standardní délky odvozených od modelu B90. V této souvislosti se hodí udělat drobnou dějovou odbočku a podívat se, jak měl onen nový nízkopodlažní autobus vlastně vypadat.



Na počátku 90. let se hovořilo o brzkém návratu trolejbusů do Prahy, přičemž byly zkoumány nejrůznější možnosti dodávky vozidel. Na obrázku vidíme výřez z titulní stránky propagačního letáku na 18m trolejbus italského výrobce Socimi. O Den Oudstenu a možné výrobě trolejbusů se nám historické podklady dohledat nepodařilo, s výjimkou pár nepřímých zmínek uvedených v textu. (zdroj: archiv DPP)

Den Oudsten přišel v roce 1989 s novým modelem autobusu označeným dle tradičního schématu písmenem B a rokem vznikem prototypu, tedy v tomto případě B89. Od něj byl se stejnými

designovými křivkami odvozen o rok později nízkopodlažní autobus pojmenovaný jako B90, na nějž navazovaly později další modifikace (B91, B93, B95, B96). Všechny tyto vozy byly společně zařazeny pod obchodní jméno Alliance a stavěly se na několika typech podvozků od výrobců DAF, Volvo a Iveco. Vedle autobusů standardní délky šlo později i článkové a 15m verze. Zatímco v minulosti bylo těžištěm odbytu autobusů Den Oudsten domácí Nizozemsko, na počátku 90. let vyvíjel výrobce snahy o export svých produktů. Vozidla si skutečně našla zákazníky v Německu, Belgii, Lucembursku, Švédsku, Řecku, Švýcarku i v Izraeli, avšak na jednotlivé kontrakty se podařilo zřídkakdy navázat opakovanými objednávkami. Výroba modelů Alliance Intercity a Alliance City byla ukončena v roce 2001. Celkem mělo opustit výrobní linku během 12 let produkce okolo 2 600 autobusů Alliance všech modifikací.

Praha projevovala největší zájem o nízkopodlažní verzi B90 (resp. přesněji B90-LF260). Ta byla vyráběna ve dvoudveřovém provedení o délce 11 800 mm, přičemž jako motor byl používán produkt MANu o výkonu 156 kW. Pro Československo měl být autobus upraven, Praha především vyžadovala třídveřové provedení a vzhledem k topografii i výkonnější motor. Vývojem takového vozidla se měl Den Oudsten intenzivně zabývat. Výsledkem byla mírně prodloužená verze na rovných 12 000 mm (protažení bylo uskutečněno v oblasti předního převisu, jenž měl nyní 2 500 mm (původně 2 300 mm), rozvor (6 200 mm) i zadní převis (3 300 mm) zůstaly s nizozemským „originálem“ v původních návrzích zachovány. Max. šířka vozidla činila 2 500 mm, výška pak 2 850 mm.

Požadavek na třídveřové provedení byl splněn, avšak přední i zadní dveře měly být podle jediné známé specifikace z listopadu 1992 pouze jednokřídlé, byť kresba distribuovaná v rámci předváděcího provozu o osm měsíců dříve v Praze, o němž bude řeč hned v následující části, vyobrazovala poslední dveře jako dvoukřídlé. Popis z listopadu 1992 uvádí poslední dveře o šířce pouze 860 mm, u předních se mělo jednat o 950 mm a pouze prostřední dveře měly mít šířku 1 350 mm. Je nanejvýš pravděpodobné, že tento koncept by byl ve výsledku ještě upraven, protože Den Oudsten nakonec v rámci vlastní výroby v Nizozemsku u všech vozů B90 již od roku 1993 nejen protáhl přední převis, ale současně zkrátil rozvor na 5 950 mm a mírně i převis zadní (3 200 mm). Díky protaženému přednímu převisu bylo možné vepředu umístit standardní dvoukřídlé dveře, přičemž tato verze byla následně u městských dopravců i v Nizozemsku velmi populární. Rovněž v případě třetích dveří byly pro vybrané zákazníky použity poslední dveře jako dvoukřídlé, takže autobus bylo možné vyrábět v běžném „československém“ provedení. Zdá se, že to byly právě námluvy s Prahou, které ve výsledku vedly k adaptaci celého produktu do mnohem univerzálnější podoby, byť přímé potvrzení této hypotézy se nám v archivních dokumentech nalézt nepodařilo.



Pohled zezadu na testovací autobus Den Oudsten B90 v Praze.(foto: Jan Arazim)

Bez ohledu na finální uspořádání (resp. šířku) dveří, měla nástupní výška činit u prvního vstupu 320 mm, u druhého 350 mm a u posledního rovněž 350 mm, nicméně zde se již měl nacházet schůdek, protože podlaha byla v zadní části vyvýšená na 540 mm. V zastávkách mělo být možné podlahu snížit použitím kneelingu.

Obsaditelnost autobusu ve verzi pro Prahu byla udávána 28 sedících a 62 stojících osob (celkem tedy 90+řidič). Sedadla se předpokládala plastová s čalouněním a textilním potahem. Maximální hmotnost činila 16 000 kg a autobus měl být schopen dosáhnout rychlosti až 90 km/h. Přání osadit vůz pro ČSFR silnějším motorem bylo vyhověno použitím motoru Cummins série C o výkonu 189 kW, jenž svého času plnil emisní normu EURO I. Jako jeden z pokrokových prvků bylo uváděno, že autobus má výfuk vyveden nad střechu vozu. Nádrž na naftu měla objem 250 litrů.

K popisu vozu ještě doplňme, že přední náprava měla být tuhá z produkce německého MANu, zadní pak portálová typu ZF 80. Německý gigant ZF měl být pak zodpovědný i za dodávky převodovek, konkrétně se počítalo s typem 4HP 500 (alternativně se později uváděl i Voith Diwa D 854.2). Kostra vozu B90 byla standardně ocelová s antikorozní ochranou zajišťující neprorezavění skříně a jejích nosných částí po dobu 12 let. Boční opláštění bylo tvořeno laminátovými díly. Podlaha byla vyhotovena tradičně z voděvzdorné překližky o tloušťce 18 mm, na které se měla nacházet protiskluzová podlahová krytina. Okna se do karoserie již vlepovala, charakteristický design vozidlu propůjčovalo zejména zaoblené čelní sklo, jež mělo i svou praktickou funkci (zabránění zrcadlení světel z interiéru).

Předváděcí a zkušební provoz v ČSFR

Sotva zaschly podpisy na přípravné smlouvě (*letter of intent*), sjel se 1. 12. 1991 do Prahy tým

pracovníků z Nizozemska a Kanady, kteří měli zajišťovat hladký průběh přípravných prací v kooperaci se zaměstnanci pražského DP. Jádro tvořila trojice stálých členů, kteří byli dle potřeby doplňováni o další odborné pracovníky.

Zástupci firmy Den Oudsten se zavázali, že prověří možnost testování jednoho z nízkopodlažních vozů v Praze v průběhu ledna či února nadcházejícího roku (1992). Vyjasňovaly se i kompetence stran řízení budoucí společnosti. Ta měla mít společné řízení tvořené pracovníky Den Oudstena i DP hl. m. Prahy, vedoucí pozice ale měli zastávat pouze zástupci zahraničního partnera. Klíčové profese se měly dočkat proškolení přímo ve výrobním závodě, přičemž se kupodivu hovořilo o školení pouze v Kanadě, nikoli v Nizozemsku, třebaže produkce kanadských autobusů byla značně odlišná.

Základní jmění ze strany pražského DP mělo činit, jak již zaznělo, 36 mil. Kčs. Den Oudsten měl pak přisypat svých 54 mil. Kčs. Společným závazkem nově vzniklého podniku mělo být tvoření rezervního fondu (ve výši 5 % základního kapitálu). Tento rezervní fond se měl každoročně navýšit o částku odpovídající 5 % čistého zisku. Samotný zisk měl v prvních dvou letech zůstávat společnému podniku. K vyplacení podílů akcionářům ve výši min. 50 % mělo dojít až poté, co by čisté jmění společnosti přesáhlo 40 % účetní rozvahy.

Práce na samotné zakladatelské smlouvě ale probíhaly výrazně pomaleji, než se původně očekávalo, přestože nešlo o dokument nijak obsáhlý. V březnu a dubnu 1992, kdy již měla být podle prognóz z listopadu podepsána, si obě strany teprve „pinkaly“ své připomínky. Posunu se podařilo dosáhnout v otázce prezentace jednoho z vyrobených vozů B90 v Praze. Den Oudsten k tomu využil jeden ze dvou vyrobených prototypů (předváděcích vozů), který v listopadu 1991 pronajal dopravci se složitým názvem *Noord-Zuid-Hollandse Vervoer-Maatschappij*, u nějž vůz sloužil pod ev. č. 2069, jež si přenesl také do Prahy. První registrace vozidla proběhla 15. 11. 1991, šlo tedy o vskutku nový výrobek, který měl podle některých zdrojů navštívit kromě ČSFR také další státy, nicméně nizozemské prameny uvádějí testování pouze u lokálních provozovatelů.

20. březen 1992



Nízkopodlažní autobus

V sobotu 21. března budou moci pražští cestující mezi 9. a17. hodinou na trase linky č. 135 zdarma otestovat nízkopodlažní autobus. Tato akce je výsledkem snahy Dopravního podniku hl. m. Prahy, který se společně s holandským Den Oudsten Group B. V. vbrzku chystá založit společný podnik na výrobu autobusů.

Výška podlahy od úrovně vozovky je za jízdy 350 mm. Ve stanici se dá snížit až na 270 mm. V ulicích Prahy by se podle odborníků měly tyto autobusy objevit v polovině roku 1993 a do pěti let úplně vystřídat naše Karosy.

Doufejme, že pohodlnější, a tudíž i příjemnější nástup do autobusu pomůže vytvořit příjemnější vztahy mezi cestujícími v městské hromadné dopravě.

Dobový článek z novin Metropolitan, jenž se věnoval problematice zkušebního provozu autobusu Den Oudsten v Praze. Zkušební provoz vyvolal tehdy obrovský zájem médií. (zdroj: archiv DPP)

Autobus do Československa dorazil dne 16. 3. 1992, přičemž jako místo pro parkování nebyl kupodivu zvolen žádný z areálů DP, ale parkoviště u největšího tuzemského hotelu Atrium v Karlíně, který byl tehdy považován za symbol moderní architektury a luxusu. Jeho stavba začala již ve druhé polovině 80. let a původně ji zastřešoval Čedok s francouzským partnerem. Cílovou skupinou byli zahraniční hosté, což se projevovalo v opulentnosti stavby. Hotel byl otevřen v červnu 1991 již pod novým vlastníkem – americkou skupinou Hilton (ta jej vlastní dodnes) – a byl považován za monument budování kapitalismu v ČSFR. Pro statickou prezentaci nového nízkopodlažního autobusu nemohla být ve své době zvolena reprezentativnější plocha. Poněkud úsměvná je v této souvislosti připsaná poznámka na jednom z archivních dokumentů, ve které pisatel uvádí, že je nutné novinářům sdělit, že za parkování u hotelu Atrium DP hl. m. Prahy nic neplatí, aby snad nebyl vyvoláván dojem, že DP utrácí peníze za prezentace na lukrativním pozemku.

Pražané se mohli s autobusem blíže obeznámit dne 17. 3. 1992, a to před budovou magistrátu na Mariánském náměstí, kde byl vůz od 9 do 14 hodin vystaven. Poté následovala zkušební jízda pro žurnalisty a politiky, na níž byl distribuován i text tiskové zprávy. V jejím původním návrhu se uvádělo, že prototyp autobusu vyrobený již v ČSFR bude předán k povinným zkouškám ve třetím čtvrtletí roku 1992. Tato textace ale byla zaměněna za *„ještě v roce 1992“*. Současně bylo slibováno, že autobus bude upraven podle *„nároků městské dopravy v Československu a československých předpisů s využitím součástek československých výrobců, pokud vyhoví svou kvalitou.“*

Dne 18. 3. 1992 se s vozidlem obeznámili pracovníci pražského DP, a to detailně v garážích Kačerov (dopoledne) a v ústředních dílnách v Hostivaři (odpoledne). Na 19. a 20. března 1992 byly naplánovány prezentace zástupcům DP v dalších městech. První den se měl autobus podívat do Brna, kam měli být rovněž pozváni zástupci DP z Bratislavy, Jihlavy, Zlína, Olomouce a Ostravy. Druhý den bylo naplánováno předvedení v Plzni, kam byla navíc pozvána reprezentace z Mariánských Lázní, a poté ještě v Teplicích, kam měli obdržet pozvánku zástupci z Chomutova, Mostu, Ústí nad Labem a Děčína. Je však otázkou, zda takto k představení vozidla skutečně došlo. Autobus byl totiž prokazatelně prezentován také v Liberci, který v uvedeném výčtu chyběl.

Všechny tyto ukázky probíhaly bez zapojení cestujících. Ti se mohli autobusem poprvé svézt až 21. 3. 1992, a to bezplatně v čase od 9 do 17 hodin na lince číslo 135, kam byl vůz vypraven z dnes již zaniklých garáží Libeň. Linková orientace byla nastavena na číslo 135, avšak ukazovala nizozemský cíl Haarlem NZH. Proto byla za čelním oknem a v prvním pravém okně vsunuta ještě klasická plastová linková orientace uvádějící správnou trasu ze Staroměstské na Náměstí Míru, jež byla na boku doplněna cedulí „Zkušební jízda – jízda zdarma“. Prezentace v Praze byla ukončena dne 22. 3. 1992, kdy se – opět staticky – autobus ukazoval návštěvníkům pražského výstaviště v Holešovicích, kde byl vystaven před prosklenou budovou tzv. Pyramidy. Ta byla podobně jako hotel Atrium (Hilton) ve své době symbolem nastupující nové éry architektury a sloužila až do povodní v roce 2002 jako jeden z výstavních pavilonů. Po výstavě v Holešovicích se už autobus vydal po vlastní ose zpět do Nizozemska.

Odkazy na starší díly:

Tulipány pro Prahu – 1. díl – Výroba autobusů Den Oudsten v Praze
Tulipány pro Prahu – 2. díl – 300 autobusů ročně

Url: Tulipány pro Prahu – 3. díl – Předváděcí provoz v Praze