



Unikát na prodej. Švédský Ikarus 664

21.02 2026 18:41, Libor Hinčica, Autobusy

Netradiční exemplář ke koupi se objevil v nedávných dnech na sociálních sítích. Ve Švédsku je k mání jeden z autobusů Ikarus 664 - výsledek kooperace Ikarusu se švédskými dodavateli podvozků Volvo a Scania ze 70. a 80. let, který využíval řadu prvků z nám důvěrně známých autobusů řady 200.

V roce 1967 byl v rámci Ikarusu zřízen samostatný výrobní závod *Egyedi Autóbuszgyár* v Mátyásföldu, který se měl specializovat především na malosériovou produkci, jež byla nezřídka určena pro kapitalistické trhy.^[1] Jedním z teritorií, na které se podnik soustředil, byla Skandinávie. Právě pro ni byl již v roce 1966 (tedy ještě před formálním zřízením specializovaného závodu) vyvinut zájezdový model označený jako Ikarus 657, jenž byl postaven na podvozku od Volvo a který byl postupně v menších sériích předán několika švédským zákazníkům.



Celkem bylo vyrobeno pouze 111 autobusů Ikarus 664, z toho 61 na podvozcích Scania a zbylých 50 na podvozcích od Volva. (foto: archiv Ikarus)

Ikarusu otevřela dveře na trh skutečnost, že Švédsko přecházelo v roce 1967 na pravostranný provoz, přičemž u starších autobusů se už nepočítalo s jejich úpravou, takže se krátkodobě zvýšila poptávka po nových vozech, kterou nebyli schopni uspokojit místní dodavatelé. Ikarus přitom navrhl vozidlo líbivých tvarů s mnoha moderními prvky, které získalo kladné reference a umožnilo podniku další expanzi. Již v roce 1970 byl představen nástupnický model Ikarus 661, který byl stavěn na podvozcích Volvo (B58-60 a B58-65, u nichž byl motor situován uprostřed) a Scania (BR145; zde byl motor vzadu), jenž se udržel ve výrobě do roku 1977. Celkem bylo vyrobeno 116 těchto vozů (z toho 22 na Scanii, zbylých 94 kusů na podvozcích Volvo), které již používaly designové křivky tehdy nové (a nejen z hlediska designu ve své době mimořádně ceněné) řady 200. Od typu 661 byly odvozeny další deriváty - městské provedení 660 (35 ks) a vylepšená zájezdová verze pojmenovaná jako Ikarus 662 (115 ks).

Po těchto úspěších se Ikarus pustil v polovině 70. let do vývoje dalšího typu pro Skandinávii - Ikarusu 664. Jeho vývoj se úzce prolínal s vlastním novým zájezdovým autobusem Ikarusu značeného jako typ Ikarus 254, jenž byl představen v roce 1976. V tomto případě šlo (na poměry východního bloku) o mimořádně luxusní autobus, který kopíroval západoevropské trendy, nicméně do sériové výroby se tento vůz nedostal a vyrobeno bylo všehovšudy pouhých šest kusů.



K dispozici je momentálně tento Ikarus 664, jenž však prošel výraznými úpravami. Maďarský původ ovšem nezapře. (zdroj: FB)

Neprodejnost Ikarusu 254 na ekonomicky slabých trzích Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) ale dávala příležitost pro uplatnění na druhé straně železné opony. Tam ale bylo nutné kooperovat s místními dodavateli podvozků, což znamenalo nutnost adaptace samonosné karoserie Ikarus 254 na provedení, které by šlo stavět na různé typy podvozků. Tato disciplína se podařila v závodě *Egyedi Autóbuszgyár* úspěšně zvládnout vytvořením specifické polosamonosné skříně, jejíž princip se následně (pochopitelně v různých obměnách) používal až do roku 2007, kdy byl závod v Mátyásföldu uzavřen.

Ikarus 664 byl vyvinut s důrazem na plnění švédských předpisů, což znamenalo například zesílení čela a levé bočnice ocelovými výztužemi a použití výrazných nárazníků. Jako u prvního typu od Ikarusu bylo díky vyvýšené skříně možné použít druhé dveře, které nezasahovaly svou výškou do okenního pásu. Okna byla do karoserie již vlepována a pomáhala přenášet i část napětí v konstrukci

(sama tedy tvořila i součást nosné konstrukce).

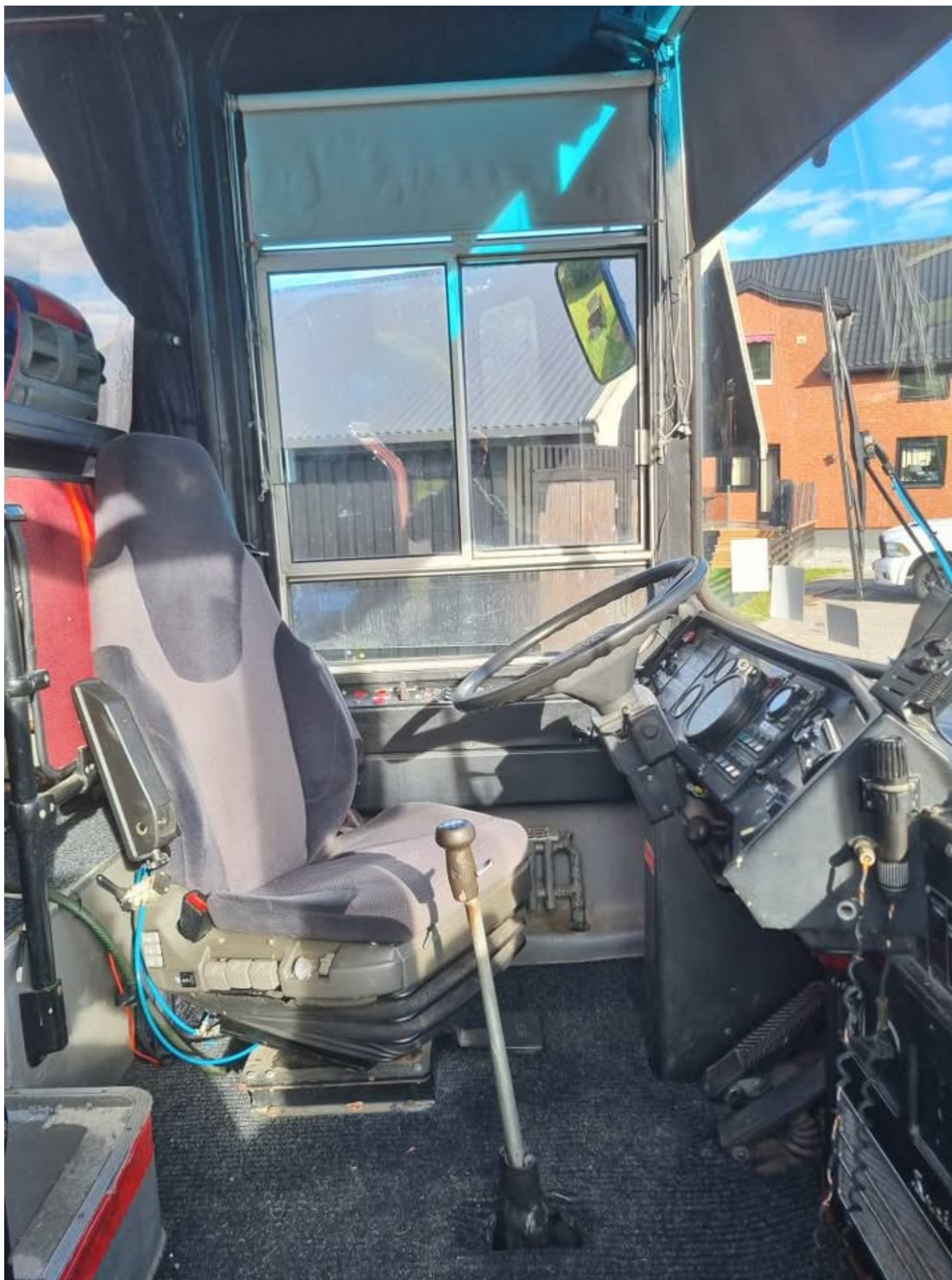


Autobusy Ikarus 664 byly vyráběny v letech 1977 až 1984. (zdroj: FB)

Výroba probíhala v letech 1977 až 1984, a to opět za využití podvozků značek Scania a Volvo. Celkem bylo v uvedeném období vyrobeno 111 kusů, z toho 61 na podvozcích Scania, konkrétně:

- 9 na podvozku Scania BR145;
- 38 na podvozku Scania BR116 S;
- 14 na podvozku Scania K112 CL.

Zbýlých 50 vozů bylo vyrobeno na podvozcích Volvo, z toho 42 na podvozcích Volvo B10M-60 a zbylých osm na typu Volvo B58-60. Opět platilo, že autobusy na podvozcích Volvo měly motor uprostřed, zatímco ty postavené na značce Scania měly motor v zadní části. S ohledem na odlišné umístění motoru šlo snadno Ikarusy 664 rozeznat podle mřížky chladiče na čele, která jasně prozrazovala, že jde o provedení na podvozku Volvo, zatímco u Scanie tato mřížka logicky zcela absentovala.



Stanoviště řidiče nabízeného autobusu. (zdroj: FB)

Přestože celkově vzniklo autobusů jenom 111, nebyly ani zdaleka všechny stejné a Ikarus pro

jednotlivé zákazníky vozy tradičně rozlišoval užitím dvouciferného „podtypu“ následujícím za tečkou. Zajímavostí je, že švédský distributor toto tovární označení ignoroval a sám si autobusy označoval podle blíže neznámého klíče, a to přesto, že jej měl Ikarus opakovaně žádat o to, aby tak nečinil. Vznikal tím totiž zmatek v komunikaci, protože švédský distributor používal mezi jinými i označení Ikarus 250, které přitom bylo i existujícím jménem vlastního zájezdového modelu Ikarusu se samonosnou karoserií.

Po pouhých sedmi letech byla produkce Ikarusu 664 ukončena a došlo k náhradě zcela novou řadou Ikarus 300. Spolehlivé autobusy se od původních zákazníků dostávaly po vyřazení k dalším provozovatelům, přičemž část z nich se po roce 1989 objevila i v někdejší východní bloku, včetně domácího Maďarska. Právě v Maďarsku by měl jeden z vozů nadále existovat (ovšem s provedeným „samodomo“ faceliftem). Mimoto se ví pouze o dalších dvou dochovaných vozech přímo ve Švédsku, z nichž jeden je aktuálně nabízen k prodeji.



Pohled do interiéru Ikarusu 664 nabízeného ke koupi. (zdroj: FB)

Jde o vůz Ikarus 664 (nesprávně označovaný jako model Ikarus 259) z roku 1982 postavený

na podvozku Volvo B10M-60, jenž byl poprvé zaregistrován dne 16. 7. 1982. Jeho původním majitelem byl soukromník Karl Hilding Granström, od něž se dostal ke společnosti *E.T.T. Europeiska Turism- & Transport AB*, následně v roce 2006 ke společnosti *SUSA Consulting AB, Arboga* a od ní v roce 2010 poprvé do soukromých rukou. Poté vystřídal majitele ještě v letech 2013 a 2017. V blíže neupřesněné době byla provedena zásadní rekonstrukce interiéru vozidla, při níž byl vůz adaptován fakticky na přerostlý karavan. V zadní části vznikla lůžka, v prostřední koupelna a v přední kuchyňská linka, kterou doplňovalo jen šest sedadel a prostor pro zavazadla. Autobus sloužil jako zázemí pro členy spolku *Kaggservice DriftTeam*, kteří se, jak název napovídá, věnovali driftování s automobily na závodních plochách. Nyní je možné si unikátní (byť zásadně přestavěný) autobus koupit, a to za pouhých 105 000 švédských korun, což je přibližně 240 600 Kč.



Autobus nabízí i kuchyňku a postele. (zdroj: FB)

[1] V roce 1989 se tento závod osamostatnil a došlo k jeho privatizaci. Právě odtud poté sjížděly modely označované značkou EAG Ikarus.

Url: [Unikát na prodej. Švédský Ikarus 664](#)