Konec patrových MANů v Berlíně

12.11 2023 17:18, Libor Hinčica, Autobusy

Dne 11. 11. 2023 byl symbolicky na linku č. 200 v Berlíně vypraven naposledy autobus typu MAN ND 313 Lion´s City DD, čímž byla po 19 letech uzavřena historie tohoto modelu v ulicích německé metropole.

Možnost cestovat v horním patře vozu byla charakteristická už pro berlínské omnibusy tažené koňmi v polovině 19. století, odkud se plynule přesunula na počátku 20. století i na první autobusy.
V německé terminologii se ještě nejednalo o ryzí *Doppeldeckwagen*, tedy dvoupodlažní autobus, ale o tzv. *Decksitzwagen*, tedy autobus (dříve omnibus) umožňující sezení na nekryté střeše. Pravé patrové autobusy, tedy takové, jež mají obě podlaží krytá, se objevily v berlínských ulicích až v roce 1925. Šlo o čtveřici vozů, pro které si zhotovil karoserii sám dopravce ABOAG (*Allgemeine Berliner Omnibus AG*) na čtyřech různých podvozcích zahraniční provenience (po dvou z Velké Británie a z USA).

Pohled do horního patra autobusu MAN ND 313 Lion´s City DD. (zdroj: Flickr; foto: Alan B)

…a do spodního. (zdroj: Flickr; foto: Alan B)

Vzápětí se rozeběhla sériová produkce již na německých podvozcích, a to i zcela vlastní konstrukce dopravce, který si pak kupoval jen pohonné ústrojí. Po sloučení autobusového dopravce s tramvajovým a vytvořením berlínského Dopravního podniku BVG v roce 1928 se v tradici výroby autobusů za využití vlastního know-how čile pokračovalo, zkoušely se ale i různé pokrokové novinky. V letech 1934 a 1935 například vznikla dvojice prototypů s dieselelektrickým přenosem výkonu s elektrickou výzbrojí od Siemensu a AEG. Rostoucí sofistikovanost vozidel (větší nosnost, celokovové karoserie atp.) i jejich rostoucí potřeba vedly nakonec ke svěření větších dodávek podvozků zaběhnutým producentům, takže nejvýznamnější předválečnou zakázku na 100 nových patrových vozů si mezi sebou rozdělili výrobci Henschel, Büssing and Daimler-Benz. Poslední patrové autobusy z této objednávky byly zařazeny do provozu v průběhu roku 1940, poté se v důsledku německých choutek na vybudování „lepšího“ světa dodávky vozidel pro civilní sektor přiškrtily a znovu se podařilo navázat výrobou patrových autobusů až v roce 1951.

V Západním Berlíně dominoval v dodávkách dvoupodlažních autobusů, potažmo podvozků pro ně, od té doby Büssing. Do východních sektorů zamířily patrové autobusy z VEB-Wagonnebau (nultá šestikusová série ještě s dřevěnou karoserií) a z vagónky v Bautzenu v letech 1954–1957. Po vyrobení celkem 111 vozů se ale Německá demokratická republika přeorientovala na nákup článkových autobusů z Maďarské lidové republiky, zatímco v trojici západních sektorů Berlína se nadále pokračovalo v nákupu patrových vozů. V roce 1971 pohltil dvorního dodavatele berlínských patrových autobusů MAN, který krátce pokračoval v původní produkci, než v roce 1973 přišel s prvními patrovými autobusy pro Berlín s již vlastním třípísmenným logem na čele (MAN SD 200).

Zatímco v průběhu 70. a 80. let běžely dodávky patrových autobusů v podstatě nepřetržitě, po roce 1996, kdy byly převzaty poslední (již) nízkopodlažní vozy MAN ND202 (včetně prototypu šlo o 87 vozidel) nastala několikaletá pauza provázená hledáním nejlepšího technického i ekonomického řešení. O dodávku patrových autobusů začal projevovat zájem tehdy nesmírně ambiciózní polský Solaris, který v roce 2002 dodal pod slavnou *Fernsehturm* dvojici 12m vozů Urbino 12 a který se snažil široce expandovat. Nakonec však vítězství v soutěži přece jen uhájil tradiční dodavatel v podobě MANu.

Berlínské studio IFS připravilo na počátku milénia studii patrového autobusu pro polský Solaris.

Výrobce ale s konceptem v Berlíně neuspěl a vítězství si naposledy odnesl MAN. (zdroj: Studio IFS)

První zástupce nového modelu MAN ND 313 Lion´s City DD v typické žluté barvě byl předán do provozu v létě 2004. Třínápravové autobusy o délce 13,73 m přitom nevyužívaly původní platformy MANu, ale Neoplanu (konkrétně typu Neoplan N4526), kterého MAN v roce 2001 převzal. Dodávky autobusů byly rozděleny do několika sérií s označením DL 04 (tvořená pouze prototypem), DL 05, DL 07, DL 08 a DL 09. Sériové vozy začaly být do provozu uváděny postupně od prosince 2005. Součástí kontraktu byla i dohoda o využití kapacit vlastních ústředních dílen, případně garáží BVG pro finální montáž vozidel. V případě první 104kusové dodávky (včetně prototypu) bylo dokončeno v Berlíně 80 vozů, s dalšími dodávkami ale jejich počet klesal, protože berlínskému DP začaly docházet kapacity (především personální). Z celkového počtu 416 autobusů MAN ND 313 Lion´s City DD dodaných v letech 2004 až 2010 bylo v Berlíně smontováno 175 vozů (z toho čtyři v garáži Indira-Gandhi-Straße, zbytek v ústředních dílnách).

Zájem o vývoj a dodávky dalších patrových autobusů MAN ztratil, zvlášť když bylo zjevné, že se jejich zastoupení bude dále snižovat na úkor kloubových autobusů. V roce 2015 Berlín zakoupil dvojici testovacích vozů Scania DN 15 a VDL DN 15, avšak ani jeden z modelů příliš nepřesvědčil a oba byly v tichosti už v letech 2020 a 2021 vyřazeny. Nástupce patrových autobusů se nakonec našel v roce 2018 až ve Velké Británii, kde byla uzavřena rámcová smlouva s výrobcem *Alexander Dennis Limited* na až 200 ks modelu ADL Enviro 500. Prototypy britských autobusů zamířily do Berlína v říjnu 2020 (o měsíc později byly prezentovány), sériové dodávky byly zahájeny v lednu 2022. Tím bylo možné začít odstavovat z provozu další „Lions'y City DD", jejichž počet se už beztoho v posledních letech snižoval. K 12. 11. 2023 je v Berlíně již 180 z 200 objednaných britských vozidel.

Jeden z berlínských patrových autobusů MAN (ev. č. 3537) se v roce 2016 objevil i na testování ve Varšavě. (foto: Janusz Jakubowski; zdroj: Wikipedia.org)

Pod značkou MAN se od roku 1973 prostřídalo v Berlíně celkem 1 927 patrových autobusů. Z 416 vozů MAN ND 313 Lion´s City DD byla po vyřazení sešrotována zhruba polovina. Okolo 100 autobusů nalezlo další uplatnění u různých dopravců či fanoušků dopravy v rámci Německa (jen v Berlíně převzala například 17 vozů společnost *Pokra Omnibus Team & Werkstatt GmbH*, která je uzpůsobila pro provoz na turistických *hop on-hop off* linkách), přibližně stejný počet byl prodán do zahraničí, včetně České republiky, kde má dva vozy k dispozici mostecký DP, jeden autobus vlastní Autodoprava Daniel Sládek s. r. o. (vystupující na trhu též jako Karlovarská dopravní společnost) a jedním vozem disponují RETROBUSY CHOMUTOV.

Poslední dva autobusy MAN ND 313 Lion´s City DD ev. č. 3544 a 3265 byly pravidelně vypraveny na linku ve dnech 10. 10. 2023 (ev. č. 3544) a 20. 10. 2023 (ev. č. 3265). Po pár týdnech odstavení byla na 11. 11. 2023 naplánována symbolická rozlučka, kdy byl vůz ev. č. 3265 nasazen naposledy na slavnou berlínskou linku č. 200 (S+U Zoologischer Garte – Michelangelostraße). Společnost mu dělal i vůz ev. č. 3492, jenž byl už dříve upraven jako tzv. *Bus to the future* a který nadále zůstává ve vlastnictví BVG, přičemž využíván by měl být pro potřeby dopravní výuky dětí ze základních škol. Doplňme, že ve sbírkách společnosti *Traditionsbus GmbH Berlin*, která mj. zajišťuje pro BVG provoz nostalgické autobusové linky č. 218, se nacházejí v současné době patrové MANy Lion’s City DD ev. č. 3099, 3196 a 3511.

Url: Konec patrových MANů v Berlíně