Praha získala pro muzeum autobus Ikarus 620

14.02 2022 18:55, Libor Hinčica, Autobusy

Sbírka historických vozidel pražského DP se rozšíří o unikátní vůz typu Ikarus 620. Ten se podařilo získat od Technického muzea v Brně, které v minulosti ve formě nepojízdných vraků převezlo do svého depozitu celkem čtyři vozy v městském (1 x Ikarus 620) a linkovém provedení (3x Ikarus 630). Zatímco jeden linkový vůz v Brně zůstává s cílem jeho budoucí opravy, městský vůz byl předán do Prahy, kde by měl být opraven do stavu, jenž bude připomínat nedlouhou provozní éru těchto vozidel v metropoli ČSSR.

Maďarský Ikarus dokázal již krátce po druhé světové válce přijít na trh s autobusy, jež měly (byť zpočátku jen částečně) samonosnou konstrukci namísto v té době obvyklé konstrukce autobusové skříně připevněné na samostatný podvozek (chassis) převzatý zpravidla z některého ze sériově vyráběných nákladních automobilů. I když se někdy s oblibou uvádí, že Ikarus předběhl známější západoněmeckou Setru (jejíž jméno je zkratkovým slovem z německého ***Se****lbst****tra****gend*, tedy samonosný), faktem je, že autobusy se samonosnou karoserií vznikaly již před druhou světovou válkou a po jejím skončení byl tento již známý koncept pouze oprášen a dále zdokonalován, a to na obou stranách čerstvě spuštěné železné opony.

Autobus Ikarus 60 (na snímku) se stal základem pro vývoj nových městkých a linkových vozů. Na konci vzešly z tohoto modernizačního programu typy Ikarus 620 a Ikarus 630. (foto: Ikarus)

Autobusy se samonosnou karoserií byly považovány za budoucnost veřejné dopravy, a tak nebylo divu, že s nimi Ikarus získal i první exportní úspěchy. Jenomže produkce samonosných karoserií se nejprve týkala jen autobusů s menší přepravní kapacitou (typ Ikarus 30), navíc karoserie nebyly, jak se záhy ukázalo, vhodné pro stav silnic ve východním bloku. Proto souběžně běžela i výroba vozidel tradiční konstrukce s trambusovou karoserií upevněné na nákladním podvozku, přičemž základním reprezentantem byl od roku 1951 typ známý jako Ikarus 60 (a jeho odvozené modifikace, včetně trolejbusové verze). Právě tento typ se stal později výchozím pro inovovanou verzi, jež měla zohlednit zkušenosti z provozu, nové technologie ve výrobě a posun v designu.

Na propagační fotografii vidíme jeden z dvojice prototypů Ikarusu 60 B (potažmo Ikarus 60B; v literatuře se objevují obě formy značení). Finální verze s označením Ikarus 620 (a Ikarus 630 v případě linkové verze) převzala z prototypu výraznou mřížku chladiče. (foto: Ikarus)

První prototypy byly označeny ještě jako typy Ikarus 60 B a světlo světa spatřily již v roce 1957. Po dalších prototypech (Ikarus 603 v meziměstské verzi a Ikarus 604 v městské verzi), které byly představeny v roce 1959, byla zahájena sériová produkce, přičemž autobusy vstoupily do výrobního programu už jako modely Ikarus 620 (městské provedení) a Ikarus 630 (linkové provedení).

Typickým znakem se stala čtveřice velkých reflektorů na čele s velkou lichoběžníkovou mřížkou chladiče, zezadu zaujalo výrazné provedení zadních světel vystouplých z karoserie. Oproti svému předchůdci vynikaly Ikarusy 620 a 630 také větším zasklením, což bylo markantní především při pohledu zepředu.

V roce 1959 byly představeny prototypy autobusů Ikarus 603 (na snímku) a 604 (v městském provedení). Nejvýraznějším prvkem byly sdružené světlomety na čele, které se objevily později na sériových vozech Ikarus 620/630, mřížka chladiče však byla užita decentnější z prototypu Ikarus 60 B. (foto: Ikarus)

Kromě standardních verzí vznikla celá řada speciálů, například pro potřeby rozhlasu, lékařů (včetně pojízdných rentgenů), či pošty. Zajímavá byla dodávka dvou vozů v pravostranném provedení pro Nigérii (Ikarus 632), anebo v samém závěru produkce (v r. 1971) dodávka dvou samostatných karoserií Ikarus 620 francouzskému Berlieru, který měl tyto karoserie posadit na své podvozky a dodat do Senegalu. Další pokračování ale tato ojedinělá spolupráce neměla.

Zde ještě pohled na propagační fotografii městského prototypu Ikarusu 603. (foto: Ikarus)

Autobusů Ikarus 620 a 630 mělo být v součtu podle známých statistik vyrobeno v letech 1959 až 1971 celkem 14 733, přičemž drtivá většina z tohoto počtu připadá na městskou verzi Ikarus 620 (9 121 ks), která byla exportována do celkem 11 zemí, včetně Číny, Albánie nebo Iráku. Na vysokém počtu vyrobených městských autobusů se podílel zejména Sovětský svaz, který sice začal s nákupem „šessetdvacítek“ až v roce 1963 (tedy až ve čtvrtém roce sériové výroby), přesto zvládl odebrat více než polovinu všech vyrobených vozů (4 927 ks). Mezi zeměmi, které odebíraly Ikarusy 620 a 630 se ocitlo také Československo. To odebíralo průběžně autobusy od Ikarusu již od roku 1951, přičemž úspěšný byl u nás především malý linkový autobus Ikarus 30 se samonosnou karoserií, kterých mělo být do Československa dodáno do roku 1957 rovných 500. V šedesátých letech poté přišel čas právě pro Ikarusy 620 a 630, jimiž měl být doplňován nedostatek vlastních výrobních kapacit, který se prohloubil v průběhu zpackané třetí pětiletky (1961–65), v níž byly stanoveny plány zcela odtržené od reality.

Československým podnikům mělo být v průběhu let 1961 až 1967 předáno z Maďarska celkem 1 565 autobusů Ikarus 620 a 630. To je mimochodem jen o zhruba 500 kusů méně, než převzalo v době produkce zmíněných typů východní Německo, v němž přitom Ikarus postupně přebíral otěže dodávek nových autobusů.

Známý propagační snímek výrobce s Ikarusem 620 v modrém zbarvení. Komparací výše publikovaných fotografií můžeme zjistit, jak se vyvíjely designové křivky vozidla do výsledné podoby. Na masce chladiče zaujme nápis Ikarus 620, který byl používán na vozech vyráběných od roku 1964. Pražské Ikarusy 620 tedy tento nápis na mřížce, jak ukazuje úvodní fotografie, neměly. (foto: Ikarus)

Z hlediska počtu dodaných vozů do ČSSR nelze považovat typy Ikarus 620 a 630 za „pár kusovou“ záležitost. Ostatně zmíněný součet 1 565 odpovídá přibližně roční produkci Karosy Vysoké Mýto v 60. letech (která přitom plnila prioritně své exportní plány). Větší zastoupení v rámci dodávek měly linkové (jednodveřové) vozy Ikarus 630, kterých k nám zamířilo 1 247, nejvíce v letech 1965 a 1966, kdy bylo shodně vyrobeno po 251 kusech (v roce 1966 je ale ve výčtu zahrnuta i jedna samostatně dodaná karoserie pro generální opravu). Autobusy zamířily především k podnikům ČSAD, nalezli bychom je ale také u městských DP, doložen je například provoz dvou linkových autobusů v ostravském DP. Městských vozů Ikarus 620 bylo do ČSSR předáno 318, ty první v roce 1964 (rok výroby 1963), poslední v roce 1967. Největší dodávka byla vyrobena v roce 1964 a čítala 91 kusů (zařazování ovšem probíhalo patrně i v roce 1965).

Pražský DP získal autobusy hned z první dodávky z roku 1963, resp. s ohledem na datum převzetí vozidel z počátku roku 1964, což se jevilo jako významná pomoc, která měla mj. (současně s dodáním nových vozů Škoda 706 RTO) umožnit vznik doplňkových autobusových linek (tzv. překryvná síť zrychlených linek, které měly dopomoci odlehčit přetíženým tramvajím). Celá záležitost s nasazením nových autobusů do československých DP byla podle některých názorů značně zpolitizována a proces zkoušek, obvykle trvající několik měsíců, byl smrsknut na minimum.

Pohled zezadu na prezentační Ikarus 620. Na fotografii zaujmou především výrazná zadní světla vystupující z karoserie vozidla. Od roku 1966 byla vyráběna varianta s novými světly (kruhovými svítilnami nad sebou), která však nebyla tak designově zajímavá. Okrasná lišta po obvodu karoserie byla původně v zadní části snížena a přecházela do okrasné lišty kolem registrační značky. Zjednodušené provedení, které vidíme na fotografii, bylo vyráběno v letech 1964 a 1965. (foto: Ikarus)

Výzkumný ústav dopravní získal autobus Ikarus 620 ke zkouškám od Podniku zahraničního obchodu (PZO) Motokov až 29. 11. (!) 1963 a zpět jej musel vrátit již 11. 12. 1963, přičemž úkol odzkoušení vozidla byl do plánu vsazen narychlo (nešlo tedy o předem plánovanou akci). Testy se odehrávaly na silnici mezi Prahou-Zbraslaví a Měchenicemi a v okolí Karlštejna, některá měření měla být provedena již na linkách pražské MHD. Hodnocení vozidla – v té době již čtyři roky vyráběného a v linkovém provedení (Ikarus 630) provozovaného v takřka 300 kusech i v Československu – dopadlo bez nadsázky katastrofálně. Kritizovány byly vibrace a hluk (výrazně překračující tehdejší normy), tvrdý chod motoru při volnoběžných otáčkách, špatné umístění řadicí páky, problematické řazení při jízdě do kopce (pokles otáček při přeřazení z prvního na druhý stupeň), vysoká spotřeba při jízdě ve městě (daná nutností jet ve městě převážně na druhý převodový stupeň, přestože měl autobus pětistupňovou převodovku), těžké řízení vynucující si až *„křečovité držení volantu“* při jízdě po nerovnostech, nízká výška zadního převisu (zachytávání o zem při plném zatížení vozidla při nájezdu na nerovnosti). Závěrem bylo uvedeno, že: *„Přesto, že z předepsaných zkoušek bylo provedeno pouze několik základních měření, nejeví se autobus Ikarus 620 jako vhodný pro doplnění vozového parku městských autobusů. O obnově parku vozidly tohoto typu nemůže být vůbec uvažováno.*“

Jednou z výhod konstrukčního řešení Ikarusu 620 bylo snížení podlahy za zadní nápravou pro pohodlnější nástup. Plošina u zadních dveří tak byla dosažitelná po zdolání jen jediného schodu. (foto: Ikarus)

Odborná zpráva předaná ministerstvu již 12. 12. 1963 tedy hovořila jasně, názor odborníků ale fakticky nikoho nezajímal, protože první městské autobusy pro Československo byly v té době již vyrobeny a postupně k nám byly naváženy. Na druhé straně je tváří tvář negativnímu hodnocení městského vozu nutné se pozastavit nad tím, že v té době již byly v provozu v ČSSR příbuzné linkové vozy Ikarus 630, takže tuzemská provozní zkušenost již existovala, přičemž obtížné řízení, hlučnost a další kritizované parametry musely být už z těchto vozů dobře známy. Do uzávěrky tohoto článku se bohužel nepodařilo dopátrat, jaký byl rozsah zkoušek u linkové varianty, neboť lze předpokládat, že také tento typ musel před uvedením na trh projít schvalovacími zkouškami. Pokud by byl jejich rozsah proveden v souladu s normou, šlo by do značné míry ospravedlnit i zrychlené odzkoušení městského modelu v roce 1963.

Praha obdržela první vozy Ikarus 620 již na sklonku roku 1963, celá čtyřicítka vozů byla zařazena do provozu na počátku roku 1964. Ačkoli administrativně nesly autobusy ještě ev. č. 500 až 539 dle staršího schématu, patrně na nich nikdy nebyla použita a autobusy již zřejmě hned vyjely s novými čísly s předřazenou číslicí 4 (tedy 4500 až 4539). Všechny vozy byly zařazeny pod garáž Dejvice.

Ikarus 620 získaný do sbírek pražského DP při manipulaci v areálu garáží Klíčov v prosinci 2021. (foto: Luděk Vidím)

I když autobusy využívaly motorů Csepel, které vzniky úpravou licenčně vyráběných rakouských motorů Steyer, nebyla jejich spolehlivost (v kombinaci s enormním hlukem) nijak zářivá, což bylo mj. dáno jejich poměrně nízkým výkonem (106,6 kW; zatímco motory vozů Škoda 706 RTO měly o deset kilowattů vyšší výkon, přičemž jako zajímavost můžeme zmínit, že Sovětský svaz dokonce původně odebíral Ikarusy 620/630 ještě se slabšími motory). Velkým nedostatkem uspěchaného nákupu byla absence dodávek náhradních dílů, neboť součástková základna Ikarusu byla v porovnání s československou produkcí zcela odlišná. I banální závada tak dokázala autobus „úspěšně“ vyřadit na delší dobu z provozu, navíc nebyla vůbec řešena otázka periodické údržby (například provádění středních prohlídek).

Pohled na řešení zadní partie autobusu napovídá, že půjde patrně o autobus z let 1964 až 1965, tedy o mladší vůz, než byly ty pražské. O jeho původu však nejsou známy žádné další informace, předpokládá se, že šlo o autobus, jenž byl původně provozován u některého ze závodů ČSAD. (foto: Luděk Vidím)

Vozidla, zvlášť v náročných podmínkách kopcovité Prahy, byla také mimořádně neoblíbená u provozního personálu (ostatně každé zařazení pro řidiče znamenalo vyklonit se výrazně ze sedačky). Tuzemské DP proto o dodávky těchto vozů příliš nestály, a to přesto, že autobusy z Maďarské lidové republiky byly dokonce levnější než tuzemská „er té óčka“. Vše mělo údajně dojít až do stádia, že DP měly na požadovaný počet autobusů RTO obdržet určitý příděl vozů Ikarus 620 (případně 630), nicméně tuto skutečnost se dosud nepodařilo archivními dokumenty prokázat a příliš ani neodpovídá realitě dodávek autobusů pro tuzemské DP.

Úspora, kterou měli dopravci získat nákupem autobusů z Maďarska, se již v roce 1965 částečně smazala v personálních nákladech. Pracovní podmínky totiž byly natolik špatné, že řidiči odmítali s autobusy jezdit, což muselo být na státní úrovni vyřešeno nařízením o příplatku za práci ve ztíženém prostředí pro řidiče autobusů značek Ikarus 620 a 630 (vyhláška ministerstva dopravy čj. 11 813/1965-10/33). Toto nařízení bylo nicméně od 1. 1. 1968 zase zrušeno.

Autobusy Karosa ŠM 11 a Škoda 706 RTO na Strahově ve společnosti autobusu Ikarus 620 ev. č. 4529. Praha poslední vozy vyřadila v roce 1969. Patrně nejdéle se autobusy tohoto typu v pravidelné osobní dopravě u nás udržely u DP v Ústí nad Labem (do r. 1971), kde také řada vozidel dospěla očekávaného max. stáří 6 let. (foto: Ondřej Kovář, sbírka: Archiv DPP)

Autobusy Ikarus 620 se u pražského DP s ohledem na výše uvedené problémy a enormní nespolehlivost dlouho neohřály, ostatně stejně jako u dalších československých dopravců. Přestože v té době bylo obvyklé, že autobusy měly životnost pouze 6–8 let, bylo tempo vyřazování maďarských strojů vskutku raketové. Už konce roku 1965 se dožilo jen 28 z 40 o rok dříve zařazených vozidel, na konci roku 1966 byly ve stavu pouhé 3 vozy. Poslední dvojice se udržela ve flotile v letech 1967 a 1968. Po vyřazení byly vozy ještě nějakou dobu deponovány na volných prostranstvích v Praze (u strahovského stadionu či na Vypichu) v rámci převodu do zásob Civilní obrany. Sloužit měly pro případ mobilizace. Údajně žádný z pražských autobusů Ikarus 620 neměl být přímo sešrotován a všechny měly být dále odprodány jiným organizacím. Podobně je další prodej městských Ikarusů 620 ve velkých počtech doložen i v některých dalších městech (například v Ostravě).

Provoz autobusů Ikarus 620 a 630 (v rámci celého Československa) skončil poněkud neslavně a na dlouho určil pohled tuzemských dopravců na kvalitu výrobků značky Ikarus. Ačkoli měl Ikarus přislíbil, že bude do ČSSR dodávat po roce 1967 autobusy s výkonnějším motorem, žádné vozy Ikarus 620/630 po roce 1967 do Československa již nedorazily, byť jejich produkce pokračovala až do roku 1971.

Historické autobusy pražského DP čekají na výstavbu nové haly v areálu střešovické vozovny. Delší dobu jsou tak již deponovány v areálu garáží Klíčov. K již opraveným historickým exponátům přibyl v prosinci i vrak Ikarusu 620. (foto: Luděk Vidím)

Autobusy Ikarus 620 (potažmo 630) byly 9 348 mm dlouhé, 2 500 mm široké a 2 835 mm vysoké. Rozvor mezi nápravami činil rovných pět metrů. Pohon u vozů pro Československo zajišťoval již zmíněný motor Csepel D 614 o výkonu 106,6 kW, max. rychlost činila 58 km/h, u později dodávaných vozů – po roce 1964, kdy došlo k úpravě motoru a odlišnému odstupňování převodovky – až 78 km/h (Praha však disponovala jen „pomalejší“ variantou). Oproti vozům Škoda 706 RTO byly autobusy o metr a půl kratší a nabízely také nižší přepravní kapacitu. V pražském provedení pouze 23 sedících a 37 stojících pasažérů (tedy celkem 60 lidí + řidič), zatímco městská verze „ertéóčka“ měla 75 míst (+ řidiče a místo pro průvodčího). Zajímavostí autobusů v městském provedení bylo snížení podlahy za posledními dveřmi (plošina za zadní nápravou byla snížená, takže se do vozu nastupovalo jen přes jeden schod). V provozu patrně docházelo nezřídka k přetěžování maďarských autobusů, což jim v součtu s ostatními zmíněnými neduhy rozhodně na zvýšení spolehlivosti nepřispělo. Výměna cestujících byla zajištěna skrze dvoje pneumaticky ovládané čtyřkřídlé dveře (přední pro nástup, zadní pro výstup), sedadla byla čalouněná a příčně umístěná, s výjimkou sedaček nad zadní nápravou, kde byla místa uspořádána podélně. Ve všech oknech byly umístěny výklopné větračky, kabina řidiče byla od prostoru pro cestující oddělena prosklenou přepážkou. S ohledem na krátkou provozní éru nejsou záznamy o systematických úpravách Ikarusů 620 ve službách pražského DP.

Na internetu je dlouhodobě nabízet k prodeji tento městský vůz Ikarus 620 původem od Plzeňských městských dopravních podniků.

Aniž bychom se chtěli dopouštět revizionismu ve vztahu k této dějinné etapě provozu autobusů v Československu, považujeme za vhodné říci, že řada problémů Ikarusů 620/630 patrně vycházela z nepřipravenosti jejich nasazení v tuzemských podmínkách (například zmíněná absence údržbových podkladů, náhradních dílů atp.) a z nevhodného provozního nasazení daného direktivními příděly autobusů bez ohledu na topografii měst. Mizerné výkony by v kopcovité Praze s tehdejší (ne)kvalitou silnic měl patrně i jakýkoli jiný autobus srovnatelné velikosti s podobně slabým motorem. I když Ikarusy 620/630 rozhodně nešlo ve své době považovat za vrcholovou konstrukci, nepodařilo se do uzávěrky článku dohledat, že by v jiných státech (Maďarsku, Polsku, Německé demokratické republice) trpěly autobusy tak obrovským množstvím neduhů jako v ČSSR a že by zde docházelo k jejich předčasnému vyřazování v tak velkých počtech, jako tomu bylo u nás.

Kromě městského vozu byl již v září 2021 přepraven do Prahy i jeden z linkových vozů, jenž má posloužit jako zdroj náhradních dílů. (foto: Luděk Vidím)

Přestože nelze provoz Ikarusů 620/630 v ČSSR hodnotit právě pozitivně, vysoký počet předaných vozidel tuzemským provozovatelům autobusové dopravy si jistě zaslouží, aby alespoň některý zástupce byl uchován na našem území coby historický exponát. Je známo, že na území ČR existují jen jednotky autobusů tohoto typu (jeden se pak podařilo nedávno získat i do Bratislavy, která provozovala dokonce 51 těchto autobusů), všechny v podobě nekompletních, a tedy i nepojízdných vraků. Jeden z nich je dlouhodobě nabízen na internetových stránkách k prodeji, přičemž se jedná o vůz, který sloužil u Plzeňských městských dopravních podniků. Stejný majitel by měl mít poté ještě k dispozici ještě další (snad až tři) vozy Ikarus 630. Další čtyři autobusy – tři v linkovém a jeden v městském provedení, byly dlouhodobě v Technickém muzeu v Brně v areálu v Řečkovicích, kam se je podařilo v průběhu let navézt za účelem jejich deponování do doby, než se najdou prostředky na renovaci alespoň jednoho z kusů (od počátku se pak počítalo s tím, že zbylé vozy budou dárci potřebných dílů). Po projevení zájmu ze strany pražského DP o městský vůz Ikarus 620 bylo rozhodnuto, že pro budoucí generace se pokusí Technické muzeum zachránit linkový vůz Ikarus 630, zatímco jeden „měšťák“ si převzal pražský DP, k čemuž navíc přikoupil ještě jeden linkový vůz Ikarus 630. Také v tomto případě platí, že jeden vůz (městský) by měl být opraven a druhý posloužit jako zdroj potřebných součástek. Městský autobus byl převezen do areálu garáží Klíčov na silničním trajleru dne 21. 12. 2021, linkový byl do Prahy dopraven již 17. 9. 2021. Předpokládá se, že městský Ikarus 620 by měl být v následujících letech důkladně zrenovován.

Redakce ocení jakékoli další informace týkající se provozu autobusů Ikarus 620/630

na československém území.

Autor článku děkuje za konzultace a pomoc při zpracování textu Robertu Marovi a Luďkovi Vidímovi z DP hl. m. Prahy.

Url: Praha získala pro muzeum autobus Ikarus 620