



## V Maďarsku dojezdil poslední Ikarus 435

28.08 2023 18:18, Jiří Mejstřík , Autobusy

V Maďarsku se na konci července uzavřela kapitola provozu autobusů Ikarus 435 na městských i regionálních linkách. Poslední zástupce článkového vozu „nové“ generace, jež byla svého času spojována s velkou nadějí stran budoucnosti maďarského producenta, dojezdil dne 26. 7. 2023.

Při zmínce o historii Ikarusů 435 se nelze nezmínit alespoň ve stručnosti o vzniku celé řady 400, jejíž součástí článkový model byl. Ačkoli se to může jevit překvapivé, vývoj nového městského vozu začal na prknech konstruktérů Ikarusu nejpozději v roce 1973, tedy v době, kdy teprve stála na počátku sériová výroby legendární řady Ikarus 200. Původní idea předpokládala, že se v projektu nového městského vozu bude významným způsobem angažovat Sovětský svaz, jenž byl ostatně největším zákazníkem autobusů z lidově demokratického Maďarska, jenomže kooperace nikdy nepřinesla očekávané plody, a tak se Ikarus zařídil po svém, když zpracoval v závěru 70. let ideově koncept nové řady, jež měla být ve výchozí variantě standardní délky tvořena typy 411, 413 a 415. Jejich hlavní odlišností byla výška podlahy, neboť trend v západní Evropě již tehdy směřoval k nízkopodlažnosti. První jmenovaný typ měl mít výšku podlahy 540 mm, druhý 630 mm a poslední 740 mm. Jako první byl již v roce 1979 dokončen prototyp vozu Ikarus 413, tedy s výškou podlahy 630 mm, po němž následovaly další pokusné vozy různých provedení, až do roku 1985 šlo však o dvounápravová nečlánková vozidla. Ikarus ovšem hodlal na stejném základě stavět i kloubové vozy, které tvořily obrovskou porci jeho odbytu - na počátku 80. let vyráběl Ikarus dvojnásobné množství kloubových autobusů než všichni ostatní výrobci v součtu na světě.



První prototyp autobusu Ikarus 435 z roku 1985 označený jako Ikarus 435 K1. Vybaven byl ještě předními světly z produkce sovětské Lady. (foto: Ikarus)

Stejně jako u vozů délky cca 10–12 m se i u kloubového provedení očekávalo, že bude použita koncepce s motorem vzadu namísto uprostřed mezi nápravami (jak bylo typické pro dosud v tisícovkách kusů na trh chrlené „dvoustokové“ typy). První článkové vozy s motorem vzadu nabídl Ikarus v roce 1981 ještě v podobě typu Ikarus 284 (do sériové výroby zamířil autobusy tohoto provedení až o pět let později), v případě kloubového provedení se první prototyp zrodil v roce 1985, přičemž nesl nezvyklé označení Ikarus 435 K1. Premiéru si odbyl nejprve na veletrhu v Budapešti a poté i v západní Evropě – na veletrhu ve Frankfurtu.

Maďarsko se však stejně jako další země východního bloku potýkalo v 80. letech s ekonomickými problémy i očividným zastaráváním výrobního programu a výrobních zdrojů, a z toho plynoucího pomalého zavádění inovací do výroby. Navíc se Ikarus rozhodl odklonit od dosavadní produkce jednoho výchozího typu, na němž by byly stavěny městské, linkové i zájezdové autobusy, a tříštil síly na vývoj moderního zájezdového vozu (řady 300) a městského a linkového autobusu (řady 400), přičemž oba projekty se časově prolínaly, ale přenositelnost prvků byla prakticky nulová, z čehož vyplývá, že sériová výroba novogeneračních vozidel byla spojována s vysokými vstupními investicemi do přípravků a vynucovala si změnu organizace výrobních postupů, na což chyběla při nekonečné poptávce po vozech řady 200 (východním trhům nezbývalo než absorbovat to, co jim dodavatel nabídl) i vůle – vždyť Ikarus na počátku 80. let denně chrlil těžko představitelných (v průměru) 36 autobusů různých provedení. Tento mix nechuti, tvůrčí sterility, nedostatku prostředků a všeobecného ekonomického rozkladu posouval zavádění sériové výroby nových městských i dálkových vozů vždy o rok dále, což si vybralo daň v jejich zastarávání. Z Ikarusů řady 400 se staly zejména výstavní exempláře.





Titulní stránka prospektu v anglické mutaci z počátku 90. let na model Ikarus 435. Na snímku je dvoudveřová příměstská verze (2. prototyp) již s novou maskou. (sbírka: Dušan Kuchař)

Ten první článkový z roku 1985 byl vybaven motorem Rába převodovkou Voith. Po předváděcích



jízdách a výstavách byl vůz předán podniku Nógrád Volán, u kterého jezdil až do roku 2018 ve městě Salgótarján. O dva roky později opustily továrnu Ikarusu i další dva prototypy. Jeden z nich byl městský, původně vybavený rovněž motorem Rába D 11 UT, později vyměněným za MAN D 2866 TUH, přičemž oproti prvnímu prototypu byl vůz mírně prodloužen (o 17 cm). Druhý vůz byl pojmenován jako Ikarus 435 K2 a představoval příměstské provedení, přičemž u něj byla použita již upravená maska, kdy původní světla z produkce Lady vystřídala světla Hella. Tato maska, jež propůjčovala vozidlu modernější vzhled, se uplatnila až později na sériově vyráběných vozech. Jeden z dalších prototypů se vypravil na zkoušky do SSSR, z našeho pohledu je zajímavý především vůz Ikarus 435.05, který byl vybaven motorem LIAZ, neboť byl určen jako prezentační pro Československo. Jednotlivé státy východního bloku nucené odebírat v rámci dlouhodobých smluv vozidla z ostatních spřátelených zemí se snažily prosazovat větší míru užití výrobků vlastní provenience a Československo v tomto směru nebylo výjimkou. Autobus byl vyroben již v roce 1988, teprve o pět let později se ale účastnil většího předváděcí turné po vybraných českých provozech (včetně Prahy), načež vůz zakotvil u DP města Karlovy Vary, který jej provozoval do roku 2000.



Start sériové výroby článkových vozů nové generace lze zasadit do roku 1989, kdy začala produkce odvozeného modelu Ikarus 436 pro zákazníky v USA (prototyp na snímku). V Maďarsku však začaly první sériové kloubové vozy v provedení Ikarus 435 opouštět linku až v roce 1994. (foto: Ikarus)

Sériová výroba vozů Ikarus řady 400 se rozeběhla až v roce 1992, kdy první objednávka přišla z Budapešti, jež si zakoupila 145 vozů standardní délky. Kloubové vozy vstoupily do výroby o další dva roky později – tedy až v roce 1994, a to rovněž díky poptávce budapeštského DP (ten postupně nakoupil 170 „čtyřistatřicetpětek“). V té době navzdory snaze o aplikování nových prvků a větší podíl

západních subdodávek se už Ikarus potýkal s velkými problémy způsobenými zhroutilím dosavadních dodavatelsko-odběratelských vztahů. Východní Německo (v mezičase sjednocené) i Sovětský svaz – dvojice nejdůležitějších odbytišť – se k maďarským autobusům otočily zády (buť z různých motivů) a ani další někdejší zákazníci po vovech z Panonie nijak neprahli, neboť cenová hladina nových výrobků byla vyšší, avšak technologicky stihla řada 400 již zastarat. Současne se Ikarus nedokázal odstřihnout od autobusů řady 200, které dále modernizoval, takže svým novým autobusům utvářel vnitřní konkurenci.



V Praze na Invalidovně byl v roce 1993 zdokumentován zapůjčený prezentační autobusu Ikarus 435 vyrobený v roce 1988. (foto: Jan Ryšánek)

Asi nejbizarnějším počinem neustálých pokusů o reinkarnaci typové řady 200 se stal typ Ikarus 438. Ten na první pohled vypadal jako klasický reprezentant typu 435, bližší bádání ale odhalilo, že podvozková část (tj. včetně motoru umístěného mezi nápravami) je převzata kompletně z typu Ikarus 283, na němž byla pouze postavena nová karoserie à la 435. I proto byl nový výsledný produkt nazván nejprve jako Ikarus 483, záhy se však výrobce rozhodl prohodit poslední dvě číslice (tj. na 438) a přiblížit se tak značení nového modelu. Hlavním odbytištěm Ikarusu 438 se měla stát Ruská federace, u níž se doufalo, že se po ekonomických otřesech počátku 90. let opět k vozům ze země svatoštěpánské koruny vrátí, přičemž jistým příslibem byly velké dodávky 238 kloubových vozů Ikarus 435 a 350 standardních autobusů Ikarus 415, která byla do největší země světa exportovány v letech 1997 a 1998. Žádné světlé zítřky spojené s objednávkami z východu ale nenastaly a Ikarus 438 nakonec v roce 2000 skončil ve službách Volánbuszu, který jej provozoval až do roku 2016 (v současné době by měl být součástí Maďarského muzea dopravy a techniky).

Z dalších zajímavých prototypů můžeme zmínit Ikarus 435.20 G, který byl vyroben v roce 2002, tedy

na samotném sklonku produkce autobusů tohoto typu. Šlo o vůz vybavený motorem na stlačený zemní plyn (s lahvemi umístěnými pod podlahou), jenž si premiéru až v dalekém Tunisku, nicméně i on nakonec skončil ve službách Volánbuszu, u něž se udržel až do dubna letošního roku, než byl vyřazen.

Původní duobus Ikarus 435 DT přestavěný na autobus zastřižený v Dunaújvárosu dne 1. 7. 2020.  
(foto: Jiří Petřík)

Kromě ambicí na východních trzích se Ikarus snažil výrazněji prosadit také za oceánem, což se mu v kombinaci s lokálními partnery v USA povedlo ještě v období 80. let. Odvozený typ s velkým podílem americkým komponentů nesl pojmenování Ikarus 436 (standardní verze byla analogicky pojmenována jako typ 416), jejich výroba ale běžela jen v letech 1989 až 1994. Z tohoto pohledu lze vlastně start sériové produkce řady 400 na časové ose posunout, neboť v době, kdy mateřský závod v Maďarsku teprve začínal se sériovou výrobou, bylo již v USA v provozu 339 vozů obou délkových modifikací. S ohledem na specifický režim produkce (z Maďarska odcházely pouze skelety, které se kompletovaly až v americkém státě Alabama ve městě Anniston) se ovšem americká etapa výroby řady 400 všeobecně nepočítá jako zahájení sériové produkce, byť se vozy pro USA na celkovém počtu vyrobených „čtyřstovek“ podílejí ne právě zanedbatelnými cca 16 %.

Samostatně se zmiňme krátce ještě o trolejbusích Ikarus 435T, resp. přesněji 435.81. Těch vzniklo pouze 15, přičemž všechny v roce 1994 odebrala Budapešť, s níž se rozloučily poslední kusy dne 10. 3. 2023 po dodávce nových trolejbusů Solaris Trollino 18 s výzbrojí od Škody Electric.





Zapomínat nesmíme ani na trolejbusy Ikarus 435. Těch bylo – pomíneme-li prototypový duobus – vyrobeno pouze 15. Všechny jezdily v Budapešti, poslední byly odstaveny dne 10. 3. 2023. (foto: Jiří Mejstřík)

Mimo této patnáctky vozů přibyl vznikl ještě vůz Ikarus 435TD (též 435.40A), jenž byl reprezentantem tzv. duobusů – vývojového směru, jemuž byla od 80. let díky aktivní kampani Mercedesu věštěna velká budoucnost. Šlo o kombinaci trolejbusu a autobusu – v tomto případě s pohonem od AEG – kdy však byly oba druhy pohonu plnohodnotné – elektromotor o výkonu 180 kW poháněl druhou nápravu, dieselový motor MAN o výkonu 220 kW standardně třetí. Prototyp byl postaven v roce 1992 a už o rok později se představil i na brněnském veletrhu Autotec. V té době už ale hlavní nadšení po duobusech, opadlo, takže zájem trhu byl nulový, především kvůli vysoké cenovce. Po zkouškách v Budapešti byl duobus odstaven v areálu výrobce a až v roce 2001 jej zakoupila společnost Alba Volán (dnes část Volánbuszu), jež nechala vůz upravit na klasický autobus, který si ale nadále ponechal některé odlišnosti (nejmarkantnějším znakem byla dvojice úzkých zadních okének za posledními dveřmi, jež se na vozidle objevila v rámci zmíněné přestavby). V provozu se bývalý duobus udržel až do roku 2020.

Ikarusy řady 400 přišly na trh příliš pozdě a nedokázaly se na něm významněji prosadit, byť Ikarus stihl přispěchat i s midibusem (Ik 405) a později i nízkopodlažními verzemi (Ik 412 a 417). Celkem podle známých statistik vzniklo do roku 2002, kdy byla výroba těchto vozů definitivně pohřbena (paradoxně se tak stalo současně s výrobou posledních Ikarusů řady 200), 2 908 vozů (včetně trolejbusů), nepočítaje prototypy a předváděcí vozy z konce 70. let a 80. let. Z uvedeného počtu připadá na Ikarusy 435 celkem 771 vozů (opět bez prototypů předaných do provozu v 80. letech), na typ Ikarus 438 jeden v textu zmiňovaný vůz a na americkou verzi Ikarus 436 celkem 61 vozů (včetně jednoho vozu, jenž skončil v Maďarsku). Největším odběratelem článkových autobusů se stalo přes složitosti doby přece jen Rusko, jež zvládlo odebrat 372 vozů. Do Maďarska jich zamířilo

259 a významným odbytištěm se stalo Slovensko, které nakoupilo 112 vozů, jež se staly součástí vozových parků v Bratislavě (v provozu do r. 2016), v Košicích (do r. 2014), v Prešově (do r. 2014) a Liptovském Mikuláši (do r. 2007). V České republice bychom všehovšudy napočítali jen tři Ikarusy 435 - všechny ve službách karlovarského DP, kde poslední vozy dojezdily v roce 2005.

V Maďarsku prořídly významně řady provozovatelů po ukončení provozu autobusů v Miskolci v roce 2016 a v Budapešti, kde poslední vůz dojezdil v listopadu 2022. Úplně poslední vůz zůstal ve službách státního dopravce Volánbusz. Jde o autobus registrační značky HZK-209, jež dosloužil dne 26. 7. 2023 na linkách MHD v Salgótarjánu, čímž se kapitola provozu těchto autobusů v Maďarsku definitivně uzavřela.

Url: [V Maďarsku dojezdil poslední Ikarus 435](#)