

Maďarský Ikarus

Začalo to kovárnou

Tu si v roce 1895 otevřel v Matyásföldu na okraji Budapešti pan Imre Uhry. S přidruženou výrobou kočárů a zemědělských povozů se podnik za půlstoletí stal jeden z nejvýznamnějších výrobců autobusů, a to už s názvem Ikarus. V roce 1919 se v Uhryho firmě začaly stavět první autobusové karoserie na zahraničních podvozcích. Během druhé světové války byla firma silně poškozena, takže první poválečné autobusy typu MÁVAG Tr-5 byly vyrobeny až v roce 1947, tehdy v kooperaci firem Rába a MÁVAG.



Dobový ilustrační obrázek

V březnu 1948 byla Uhryho firma znárodněna. Již v té době probíhaly zkoušky ověřovacího vzorku autobusu typu Ikarus 66, který byl vyráběn ve spolupráci s další maďarskou automobilkou Csepel.

*„Luxusní dálkový autobus
byl v počtu 110 kusů
provozován i v bývalém
Československu.“*

O dva roky později byla představena luxusní verze Ikarus 55, oceněná na autosalonech v Paříži a v Ženevě. Sériová výroba započala v roce 1953 a pokračovala až do roku 1970. Luxusní dálkový autobus byl v počtu 110 kusů provozován i v bývalém Československu, konkrétně u některých slovenských podniků ČSAD. Často byly vypravovány na linku Bratislava-Budapešť. Jezdil ale i v bývalé NDR a v menším množství i v Polsku. Sedadla autobusu byla uspořádána v takzvaném letadlovém typu, ve standardním provedení jich měl k dispozici 44, dvoudveřový model v luxusním uspořádání měl 33 sedadel.

Autobus s typickou zádí se dostal i na poštovní známky.



Ikarus 55

Ikarus 620, 630

V roce 1959 vyjely z bran továrny Ikarus nové typy devítimetrových autobusů, označovaných jako Ikarus 620 (městská dvoudveřová verze), respektive jako 630 (linková jednodveřová verze).

I tyto typy se provozovaly u nás – například čtyřicet vozů jezdilo v Praze, dvacet v Brně a dvacet dva v Bratislavě. Současně byly tyto maďarské autobusy provozovány v celém bloku zemí socialistického tábora, ale byly k vidění například i v Číně nebo

Maďarský Ikarus

v Albánii. Sedadla byla potažena omyvatelnými povrchy; na pravé straně autobusu byla umístěna pouze v jedné řadě. Do autobusu byl zabudován vznětový šestiválec Csepel D 614 o objemu 8 276 cm³, který byl umístěn nad přední nápravou. Autobus mohl dosáhnout rychlosti 58 km/h.



Ikarus 620

Ikarus 180

Článkový čtyřdveřový autobus moderní koncepce s typovým označením Ikarus 180, které evokovalo, že jde o vozidlo pro celkem 180 cestujících, byl dlouhý 16,5 metrů. Tyto autobusy pro 40 sedících a 140 stojících cestujících začaly být vyráběny v budapešťském závodě v Matyásföldu

v roce 1965. Dodávala se i dvoudveřová varianta s typovým označením 180.22 pro 60 sedících a 50 stojících cestujících.

*„Zkoušel se také
midibus Ikarus 208.“*



Ikarus 180

Nová řada 200

Zcela nová autobusová řada 200 byla představena v roce 1967. Zkoušel se i osmipůlmetrový midibus Ikarus 208. První série autobusů řady 200 se od těch budoucích lišily na první pohled obdélníkovými světlomety, respektive někdy zdvojenými předními světly, ale i řadou dalších drob-

ností. Na trh začaly být dodávány také nové řady 255 a 266, které byly vlastně náhradou za původní autobusy Ikarus 55 a 66. Tyto linkové a dálkové modely se vyráběly v letech 1972 až 1991.

*„Vozidla byla vybavena
pěti- nebo šestistupňovými
převodovkami.“*

Jako první se v nově koncipované řadě 200 začaly vyrábět jednodveřové verze, které se mimo Maďarsko rozšířily i na Kubu. Vozidla byla vybavena pěti- nebo šestistupňovými převodovkami.



Ikarus 250

Maďarský Ikarus

Ikarus 280, 280.10

Městská článková verze typu 280.08 začala sjíždět z výrobní linky v roce 1973. O rok později bylo do Československa zakoupeno prvních 13 kusů pro Bratislavu a další dva pro městskou hromadnou dopravu v Táboře. Oba tábořské autobusy byly zařazeny na páteřní linku od nemocnice přes centrum do Sezimova Ústí.

„V Praze „housenky“ zabezpečovaly přepravu od stanice metra Budějovická do rozestavěného Jižního města.“

Do hlavního města Prahy bylo dodáno prvních dvacet vozidel až v roce 1977. Tehdy „housenky“, jak se slangově Ikarusy označovaly, zabezpečovaly přepravu na rychlíkových autobusových linkách od stanice metra Budějovická do rozestavěného Jižního města. V letech 1977 až 1991 bylo jen do Prahy dodáno celkem 593 těchto velkoprostorových autobusů. Ačkoliv byla většina článkových Ikarusů v České republice vyřazena z provozu do druhé poloviny devadesátých let minulého století, několik

„veteránů“ vydrželo až do roku 2005. Nejkurioznější zakončení kariéry prožily tři původní pražské autobusy typu 280.08, které skončily jako takzvané safari autobusy v ZOO ve Dvoře Králové.



Stanoviště řidiče v autobusu Ikarus 280



Linková verze autobusu Ikarus 280

Ikarus 260, 263 a 266

Standardní autobusy Ikarus 260, 263 a 266 koncepčně vycházely z řady 280, s níž měly shodné prvky, včetně motorových skupin. Lišily se pouze svými rozměry. Linkové verze se odlišovaly nejen délkou, ale i umístěním dveří. Kratší verze 266 měla dvoje dveře v přední a střední části vozidla, delší s označením 263 je pak měla zcela vpředu a vzadu. Autobusy mohly jezdit rychlostí 70 km/h, resp. 77 km/h.



Prospekt pro Ikarus 260

Motory byly umístěny v přední části vozidla pod podlahou a pevně spojeny s mechanickou šestistupňovou převodovkou Csepel. U některých městských verzí byla,

Maďarský Ikarus

spíše výjimečně, použita česká automatická převodovka typu Praga 2M70.

Velká část produkce mířila do zemí bývalého Sovětského svazu, ale Ikarus 260 bylo možné vidět v Polsku v běžném provozu i v roce 2013.



Ikarus 260 v Polsku

Ikarus-Avia 553

Malý autobus Ikarus-Avia 553 se vyráběl ve druhé polovině sedmdesátých let v rámci Maďarsko-české kooperace v továrně Ikarus v Székesfehérváru. Karoserie, která vznikla zkrácením jedenáctimetrového Ikarusu určeného pro export do Iráku, byla vyrobena ze svařovaného skeletu a ocelo-

vých profilů a následně byla přišroubována k rámovým nosníkům.

„Nové koncepce se sníženou podlahou.“

Mechanická převodovka byla v uspořádání 4 + 1 a autobus mohl dosáhnout maximální rychlosti 77 km/h.



Ikarus-Avia 553

Ikarus 415; 435

V roce 1987 se začaly vyrábět standardní jedenáct a půl metru dlouhé autobusy nové koncepce se sníženou podlahou. O tři roky později se objevila i článková verze s označením Ikarus 435. Oba typy byly nejprve vybaveny vznětovými šestiválci

Rába-MAN D2156, ve druhé polovině osmdesátých let pak silnějšími motory Rába D 12 U6. Byly osazeny automatickými převodovkami a měly možnost dosáhnout maximální rychlosti 73 km/h (článková verze 435) nebo 77 km/h (standardní verze 415). Autobusy nabízely 26 míst k sezení a 76 míst k stání.



Ikarus 415 se sníženou podlahou

Zdroj:

HARÁK, Martin. *Autobusy a trolejbusy východního bloku: [1945-1990]*. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4738-5.