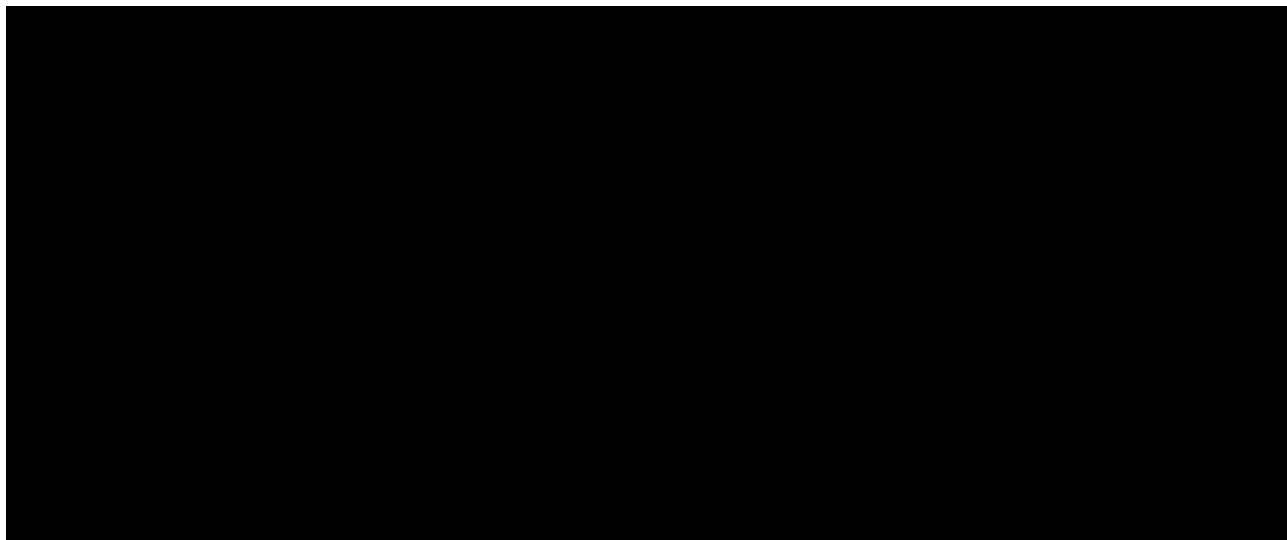


GENERÁLNÍ OPRAVA MĚSTSKÉHO AUTOBUSU IKARUS 620

zadáni poptavky renovace

Tento dokument seznamuje se stručnou historií vozidla a specifikuje generalní opravu autobusu Ikarus 620 s využitím dílu z vraku autobusu Ikarus 630.



Obsah

1 Stručná historie vozidla

2 Současný stav vozidla

3 Požadovaný cílový stav vozidla

4 Renovace vozidla

4.1 Podvozek autobusu

4.2 Motor

4.3 Karoserie autobusu

4.4. Interier

5 Obrazová příloha

5.1 Dobové snímky z provozu u DP Praha

5.2 Nálezový a současný stav vozu Ikarusu 620

5.3 Autobus Ikarus 630 určený na díly

5.4 Srovnávací fotografie prospekt / dochovaný IK 620 / na díly IK 630

5.4.1 Přístrojová deska

5.4.2. Interier

5.4.3 Celo vozu

1 Stručná historie vozidla

Městské autobusy Ikarus 620 byly z Maďarska do ČSSR dováženy letech 1963–1967. I když se jednalo o ne příliš oblíbené a spolehlivé vozy, tak byly dodány dopravním podnikům napříč celou republikou v celkovém počtu 318 autobusů. Dopravní podnik Prahy obdržel 40 těchto vozů na konci roku 1963. (V té době bylo v inventárním stavu DP Praha celkem 273 autobusů, Ikarusy 620 tedy představovaly 15 % z celkového počtu vozů.) Stejně jako v jiných DP a ČSAD, nebyla ani v DP Praha životnost těchto vozů velká. Vyřazování začalo už v roce 1965 a poslední z nich byl vyřazen v roce 1968, tedy po pouhých 5 letech provozu.

Do dnešních dnů se v ČR pravděpodobně dochovaly pouze 2 nekompletní vraky Ikarusu 620 (DP Praha a soukromý majitel v Písku) a 1 torzo karosérie (soukromý majitel Chloudov – poslední info z 8/2024 – inzerát o prodeji dílů z vozu). Mimo ČR disponujeme kontakty odkazující na další 2 vozy (vrak Bratislava a renovovaný vůz DP Kraków). Vraků linkových (jednodveřových) verzí Ikarusů s označením 630 se na území ČR dochovalo o něco více, ale také pouze ve stavu vraku (např. TM Brno). Žádný z nich není pojízdný, ani kompletní.

2 Současný stav vozidla

Autobus je ve stavu odpovídajícímu poslednímu využití jako zahradní chatky v Dubči u Prahy. Je nefunkční, zkorodovaný a nekompletní. Přesto má potenciál být základem pro realizovatelnou celkovou renovaci do provozního stavu. Bohužel se nejedná o autentický autobus provozovaný u DP Praha, čemuž odpovídají i drobné konstrukční odlišnosti, dané rozdílným rokem výroby (liší se o jediný rok).

Podvozek: Nápravy, odpružení a řízení je kompletní, technický stav nezjištěn. Stav základního rámu lze předpokládat za dobrý. Brzdový systém je kompletní. Motor zcela chybí, převodovka je ve vozidle zachována.

Karosérie: Kostra karosérie zkorodovaná, v porovnání s jinými dochovanými vraky Ikarusů 620 a 630, však ne ve zcela nejhorším stavu. Velká část karosérie je oplechovaná hliníkovým plechem, části oplechované ocelovým plechem a jeho výlisky jsou napadeny korozí ve velkém rozsahu. Přední maska a oboje dveře pro cestující chybí, jinak je karosérie z vnějšku poměrně kompletní, včetně ozdobného lištování. Zasklení vozu je asi z 50% nekompletní. Vnější osvětlení chybí, dochovaná je pouze levá přední směrovka.

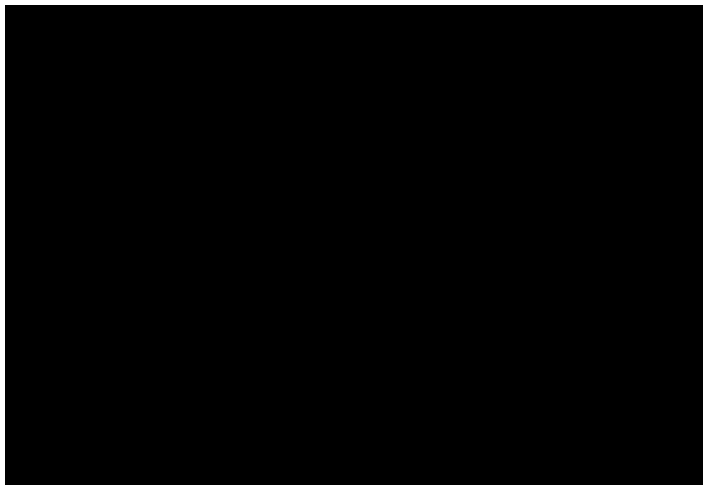
Stanoviště řidiče: Kromě volantu, pedálů, rámu přístrojové desky a krytu čelní orientace prakticky chybí. Dochovaná není ani zástěna oddělující stanoviště řidiče od prostoru pro cestující.

Interiér: Vnitřní obložení stěn a stropů je prakticky kompletní, ale ve špatném stavu. Drobné kování je částečně dochováno, zádržné tyče zcela chybí, stejně jako vnitřní osvětlení a sedadla.

Jako zdroj dílů k renovaci, je určen vrak linkového autobusu Ikarus 630, stejného roku výroby, jako je výše popisovaný městský Ikarus 620. Z vozu lze vytěžit nápravy a další podvozkové součásti, dveře, okna, přední masku, vnější prvky karosérie, drobné kování z interiéru atd. Motor, vybavení kabiny řidiče a interiér pro cestující chybí.

3 Požadovaný cílový stav vozidla

Autobusy Ikarus 620 neprosly u DP Praha během svého kratkeho provozniho zivota zadnymi zasadnimi opravami a rekonstrukcemi. Cílovým stavem exponátu je tedy původní provedení těchto autobusu pouze s drobnými provozními úpravami. Případně nahrazky nedostupných dílů a součástek by neměly vizuálně působit rušivě a měly by se svým vzhledem i funkcí maximálně přibližovat originálnímu provedení. To se týká například i užití spojovacího materiálu – užití šroubu a vřutu s drážkou (nikoliv krizovou hlavou) a srovnání drážek do roviny, tak jak je to na dochovaných vracích vozu dodnes patrné.

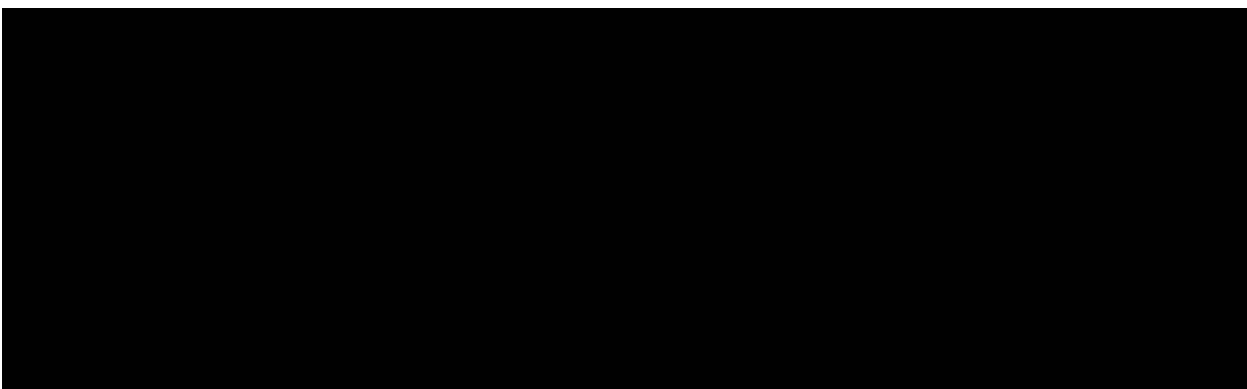


Renovovaný autobus by měl být plně funkční, a měl by plně odpovídat požadavkům pro přihlášení do registru historických vozidel a provozování na pozemních komunikacích.

4 Renovace vozidla

Narocnost renovace bude především spočívat v nedostupnosti chybějících dílů. Proto bude třeba maximum vytezených dílů repasovat, případně podle dochovaného kusu vyrobit nové repliky. Velkou výhodou je možnost vytezení řady dílů i z dostupného vraku vozu Ikarus 630, určeného na díly. Z těchto dvou autobusů je vyteznost vysokého procenta dílů alespoň v jednom kuse, které mohou posloužit jako vzor pro výrobu dalších replik. Veskere užití nahrazek a výroba repliky dílů, podléhají schválení zadavatele renovace.

4.1 Podvozek autobusu



- a. Demontáž všech prvků z rámu podvozku.
- b. Otrýskání rámu podvozku, oprava všech deformovaných a korozi napadených částí, aplikace antikorozičního nátěru.
- c. Listová pera – rozebrat, vyčistit, promazat a složit, případně vyměnit za nová.

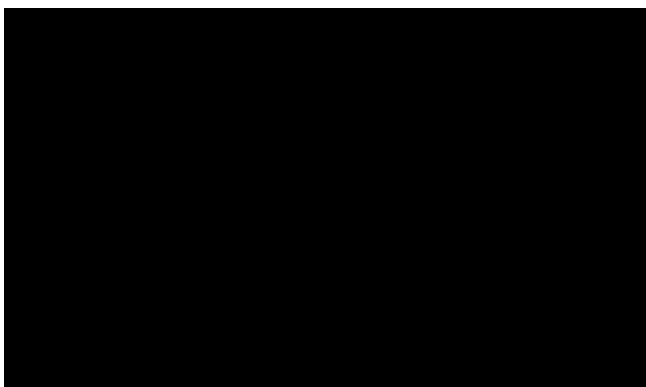
- d. Kontrola stavu naprav, repase vadnych casti.
- e. Oprava disku Trilex, montaz novych pneumatik 11,00-20".
- f. Rizeni – repase vseh casti, kontrola, pripadne vymena kluznych pouzder a kulovych cepu, promazani.
- g. Renovace volantu.
- h. Vzduchova soustava – vymena veskerych trubek za nove medene, pripadne nerezove, vymena vseh hadic, repase, ci vymena vseh ventilu, brzdovych valcu, vzduchovych jimek a brzdice. Na voze je prakticky cela vzduchova soustava dochovana, obnovu tedy provest podle puvodniho provedeni.
- i. Mechanicka zajist'ovaci brzda – s pouzitim opravenych dochovanych a vyrobou chybejicich casti (paka s rohatkou a aretaci) zprovoznit.
- j. Mechanismus pedalu – oprava vseh dochovanych casti a jejich montaz.
- k. Mechanismus radici paky – s pouzitim opravenych dochovanych a vyrobou chybejicich casti (radici paka s kulisou a tahly) zprovoznit.
- l. Kontrola stavu prevodovky, repase vadnych casti.
- m. Repase, pripadne vymena klouboveho hridle mezi prevodovkou a zadni napravou.
- n. Vyroba klouboveho hridle mezi motor a prevodovku.
- o. Tazne zarizeni – nove, nebo vytezene a repasovane z vraku Ikarusu 630.
- p. Vycistení, pripadne oprava palivove nadrze a vymena palivoveho vedení.

4.2 Motor

Chybející motor Csepel 614 D s chladicem je nutné resit zastavbou identického motoru, nikoli jeho více, či méně podobnou náhradou.

4.3 Karosérie autobusu

- a. Demontaz oken, demontaz vnejsiho a vnitřního listování a veskereho kování, demontaz vnitřního obložení, podlah, kabelovych svazku, vnejsiho oplechování, stropních vikyru a dverí. Zústava pouze hola kostra karoserie.
- b. Otryskání kostry karoserie, pozor na hliníkovou strechu!
- c. Oprava vseh deformovanych a korozi napadenych casti kostry karoserie, aplikace antikoroziho nateru.
- d. Vyroba novych podbehu a schodu.
- e. Montaz karoserie na opraveny podvozek.
- f. Oprava a montaz vnejsiho oplechování karoserie.
- g. Oprava a montaz vik bocních schran – vsechny 3 lze k oprave pouzít z vraku Ikarusu 630.
- h. Oprava a montaz prední masky chladiče – pouzít z vraku Ikarusu 630 (bez listy s napisem Ikarus 630).
- i. Oprava a montaz narazníku. Na zadní narazník doplnení plechovych kaplicek s odrazkami (odrazky lze upravit na mlhova svetla).



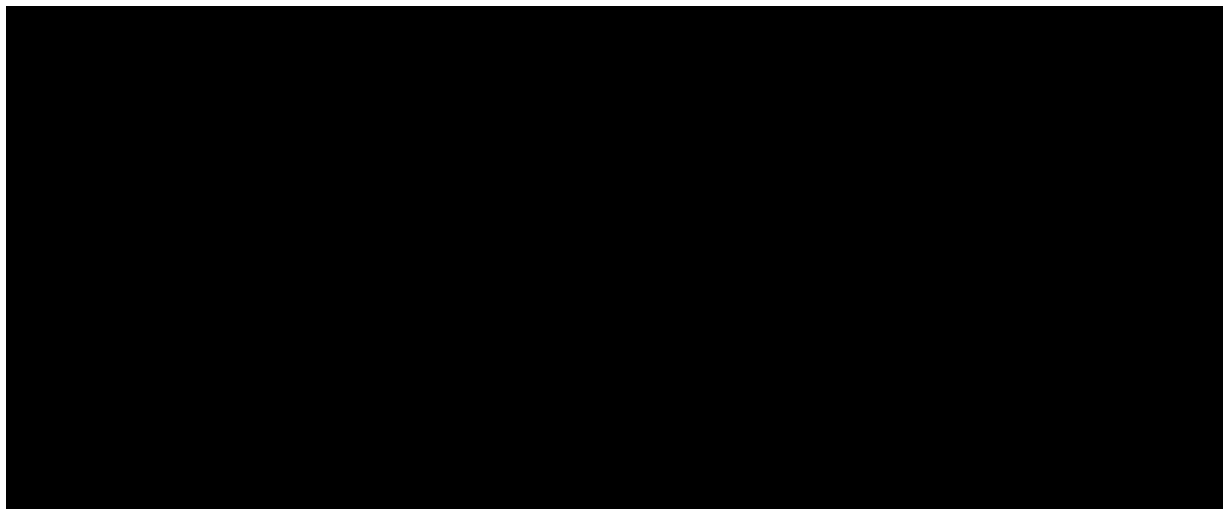
- j. Repase dveřních křídel. Dveře spolujezdce použít z vraku Ikarusu 630, jedny skládací dveře také.
- k. Výroba dveřních mechanismů a pohonů, které chybí (dveřní pneumatické válce lze nahradit funkčně podobnými, jedno torzo mechanismu pohonu dveří je zachováno a lze ho použít jako vzor pro novo výrobu).
- l. Oprava dochovaných částí panelu před řidičem a spolujezdce.
- m. Výroba přístrojového panelu.
- n. Náhrada chybějících přístrojů a ovladačů vhodnými funkčními náhražkami s maximálním přihlédnutím na původní vzhled dle fotografií originálu.
- o. Montáž svazků kabeláží v celém voze podle původního zapojení.
- p. Výroba prosklené přepážky kabiny řidiče dle dobové fotografie.
- q. Výroba krytu motoru.
- r. Lakování karosérie.
- s. Lištování vnějšku karosérie leštěnými původními lištami s bužírkou. Úprava zadní spodní lišty u podkovy osvětlení SPZ dle vzoru roku výroby 1963. Výroba podkovy s osvětlením SPZ.
- t. Madla na předním čele – pouze pod bočními čelními okny.
- u. Držáky zrcátek použít z vraku Ikarusu 630 – leštěný hliník.
- v. Držáky praporků vyrobit nové podle jednoho dochovaného vzoru ze střechy – nově umístit na přední čelo nad světla.
- w. Na čelo vozu před spolujezdce dát 4 nýtovací matice na šrouby tabulky S.
- x. Čelní orientaci doplnit kolejničkami na sekanou ceduli – vzor dobové fotografie.
- y. Vnější svislá madla u dveří – vyrobit dle fotografie. Ocelové svařence chromovaných patek s hliníkovým/pertinaxovým (?) madlem.
- z. Zasklívání karosérie do nové zasklívací gumy s černým klínkem – chybějící okna použít z vraku Ikarusu 630. Vyklápěcí část oken po repasi mechanismů a leštění rámců.
- aa. Osazení karosérie vnějším osvětlením:
 - 2x čelní reflektor s čirým sklem – konstrukčně shodný s Ikarusem 280 – lze sehnat,
 - 2x mlhový reflektor se žlutým sklem – konstrukčně shodný, žluté sklo je k dispozici,
 - 2x přední směrovky – výroba repliky dle 1 dochovaného kusu – pozor, na vůz umístit výš, než jsou na vraku namontovány – viz. foto,
 - boční směrovky asi nesehnatelné – dodáme jiné, které se v Praze používaly,
 - 2x zadní sdružené lampy.

4.4 Interiér

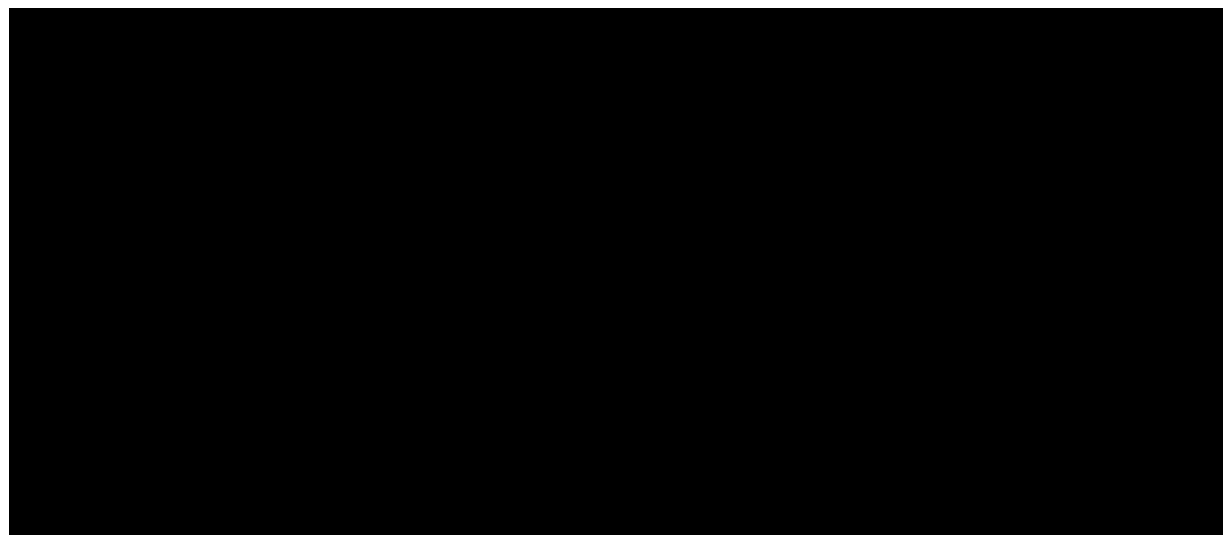
- a. Nové obložení stropu a vnitřních stěn podle původního vzoru a barvy, lištování leštěnými původními lištami s bužírkou.
- b. Výroba replik chybějících lamp vnitřního osvětlení a jejich montáž.
- c. Položení nové podlahy s hladkou gumou, lištování tvarovými hliníkovými a plechovými lištami dle původního vzoru. Na podlaze dřevěné latě dle dobové fotografie.
- d. Montáž topného kanálu v levé bočnici.
- e. Vybavení interiéru zádržnými tyčemi včetně koncovek – repase dochovaných částí, výroba nových.
- f. Výroba trubkových konstrukcí sedadel pro cestující, výroba čalounění (červená koženka s krémovou paspulí) – vzor dle fotografie.
- g. Výroba sedadla řidiče a spolujezdce.

5 Obrazová příloha

5.1 Dobové snímky z provozu u DP Praha



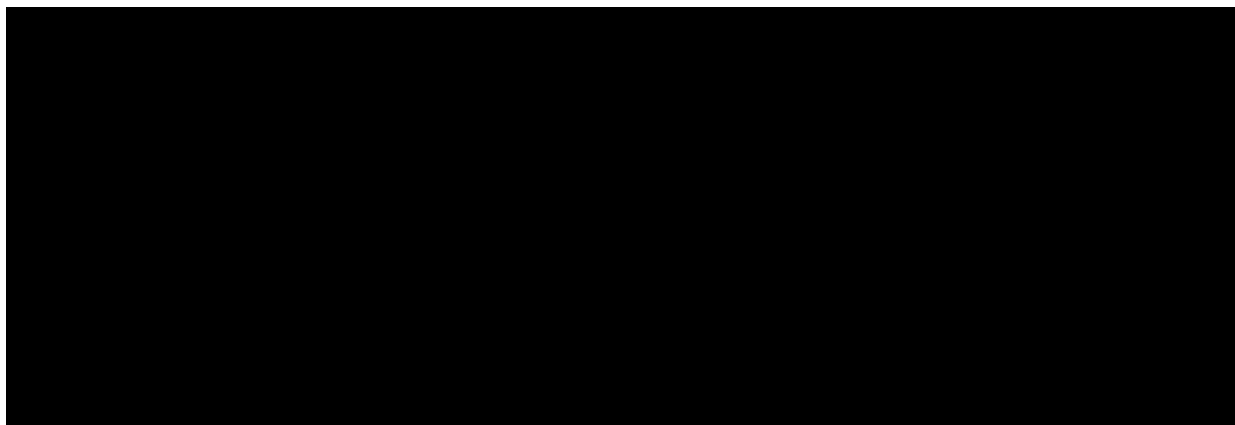
Ikarus 620 c. 4520 krátce po dodání do DP Praha.



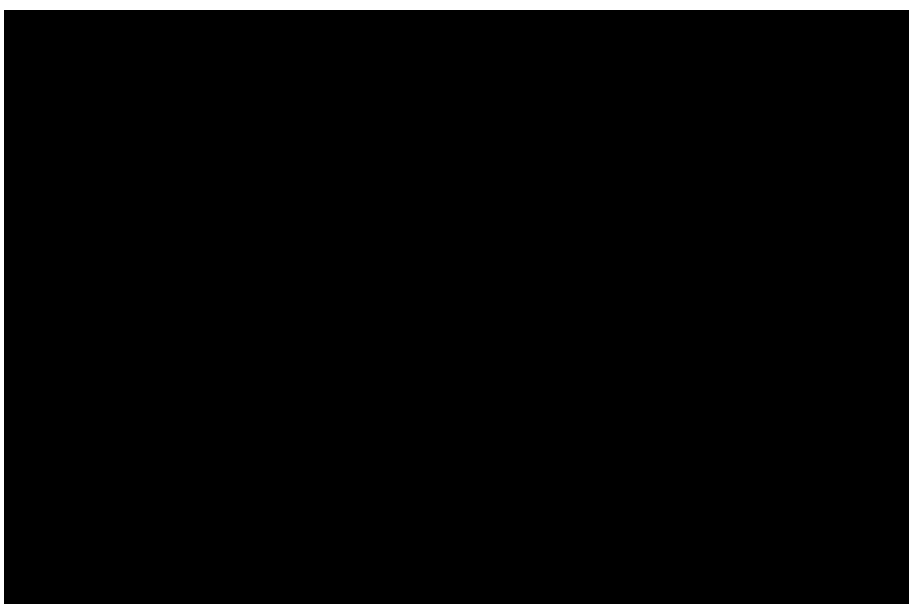
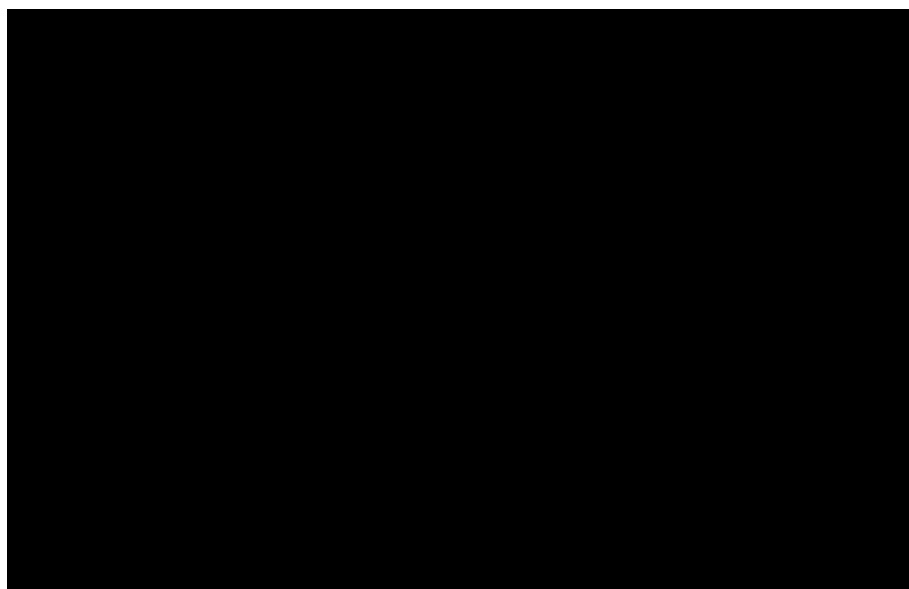
Interier vozu.

Ikarus 620 c. 4529 krátce před vyrazením.

5.2 Nálezový a současný stav Ikarusu 620

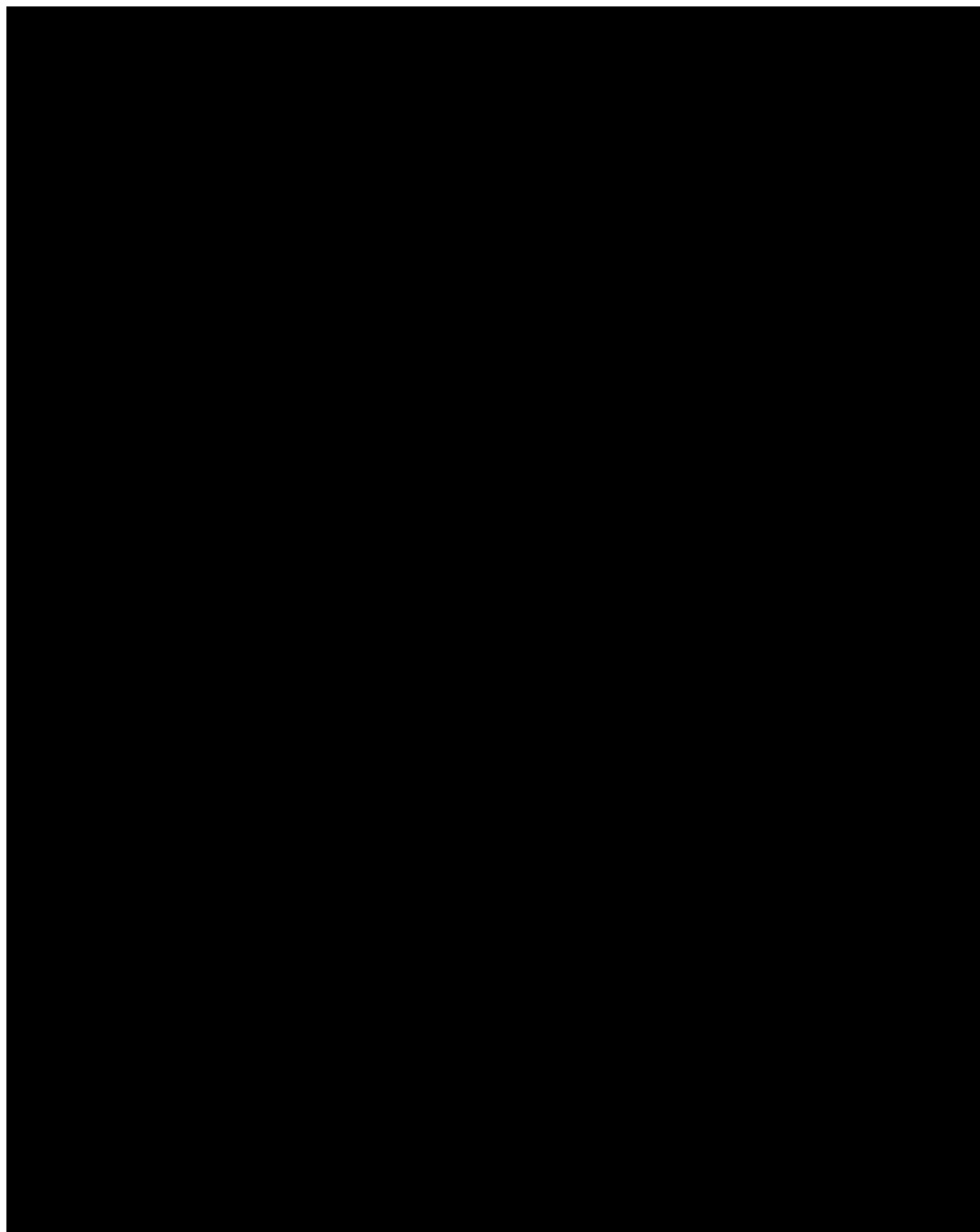


Stav vozu 30.11.2003 v Dubci u Prahy.



Stav vozu 20. 12. 2021.

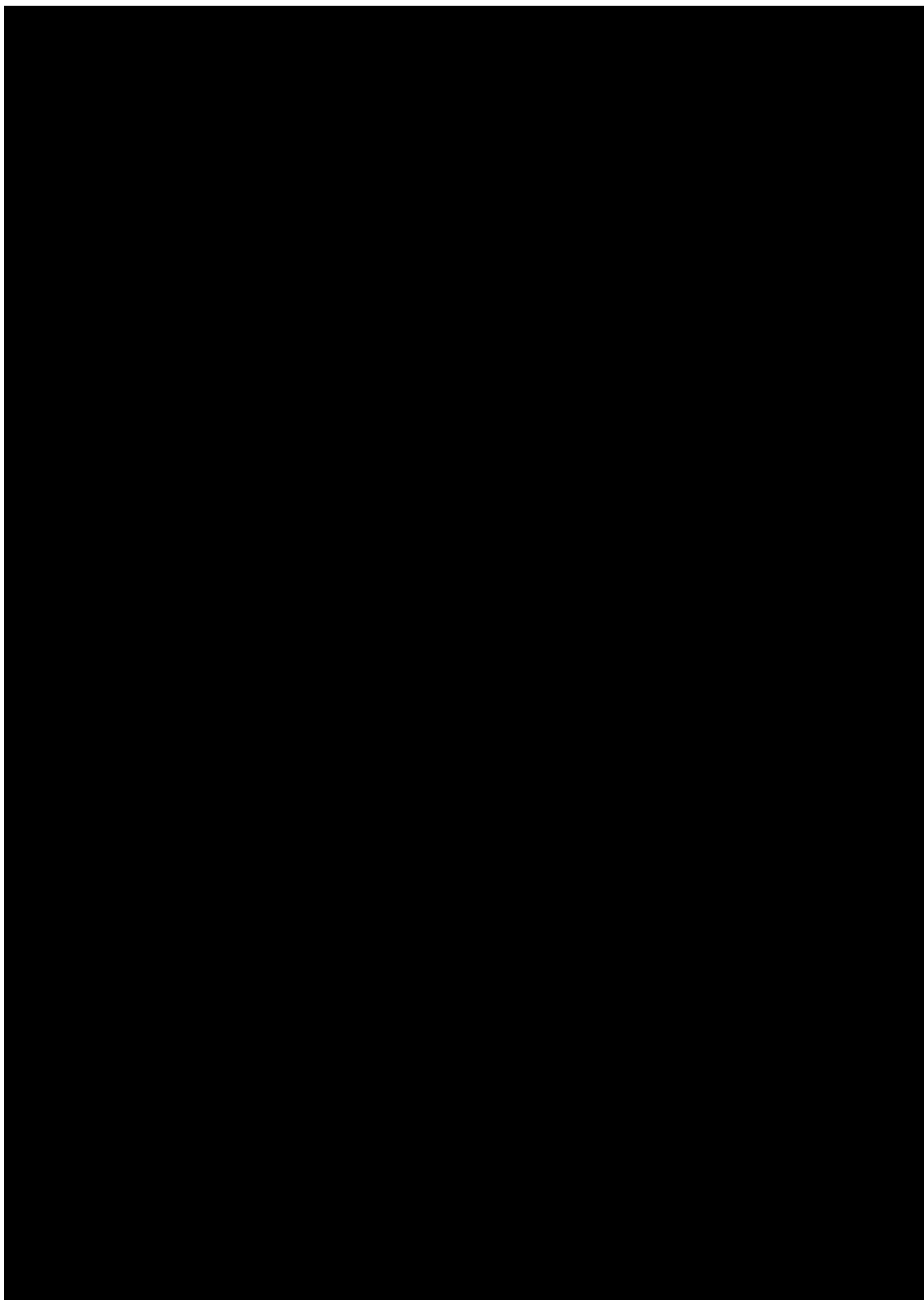
5.3 Autobus Ikarus 630 určený na díly



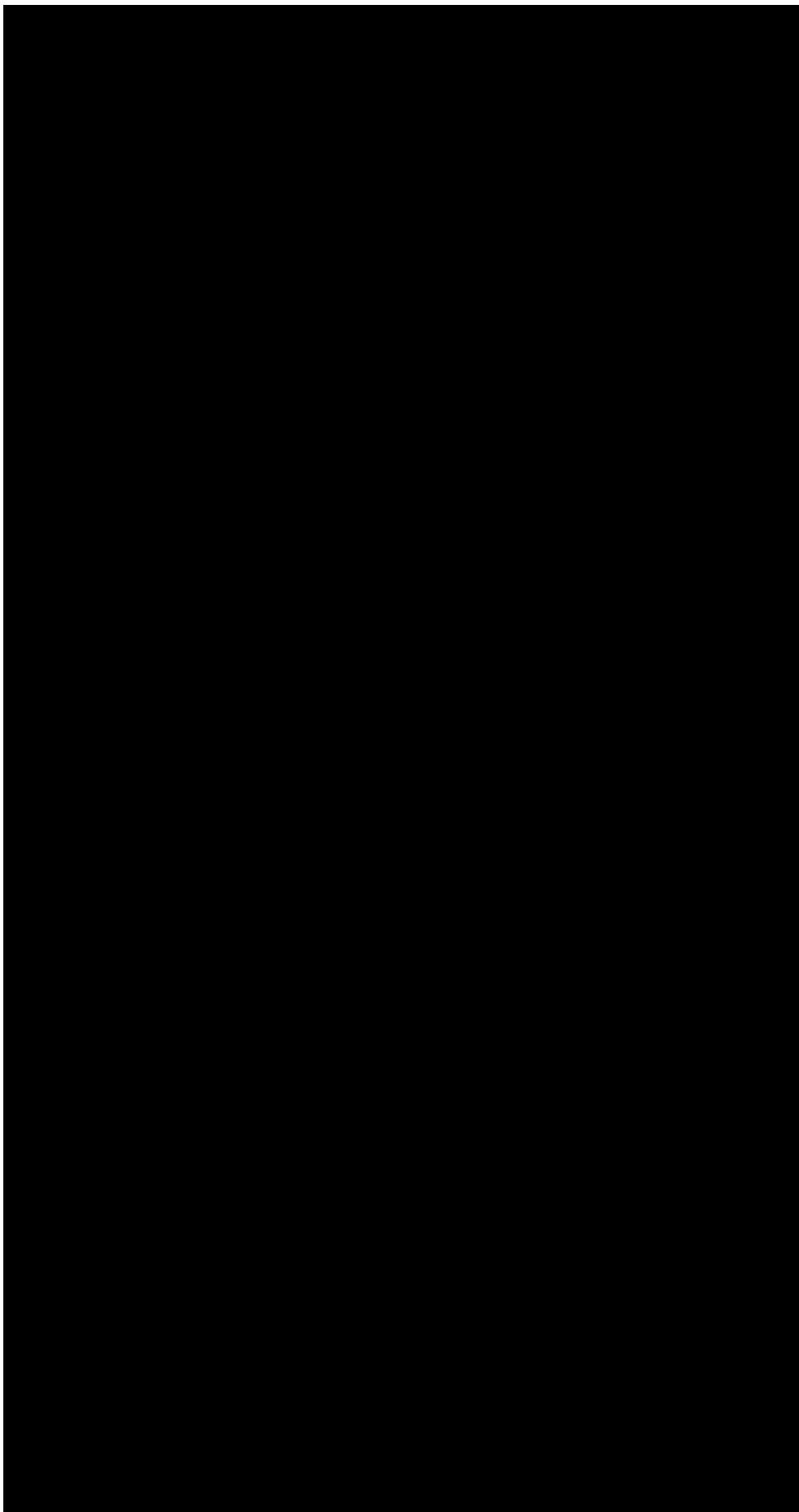
Stav vozu 27. 4. 2021.

5.4 Srovnávací fotografie prospekt / dochovaný IK 620 / na díly IK 630

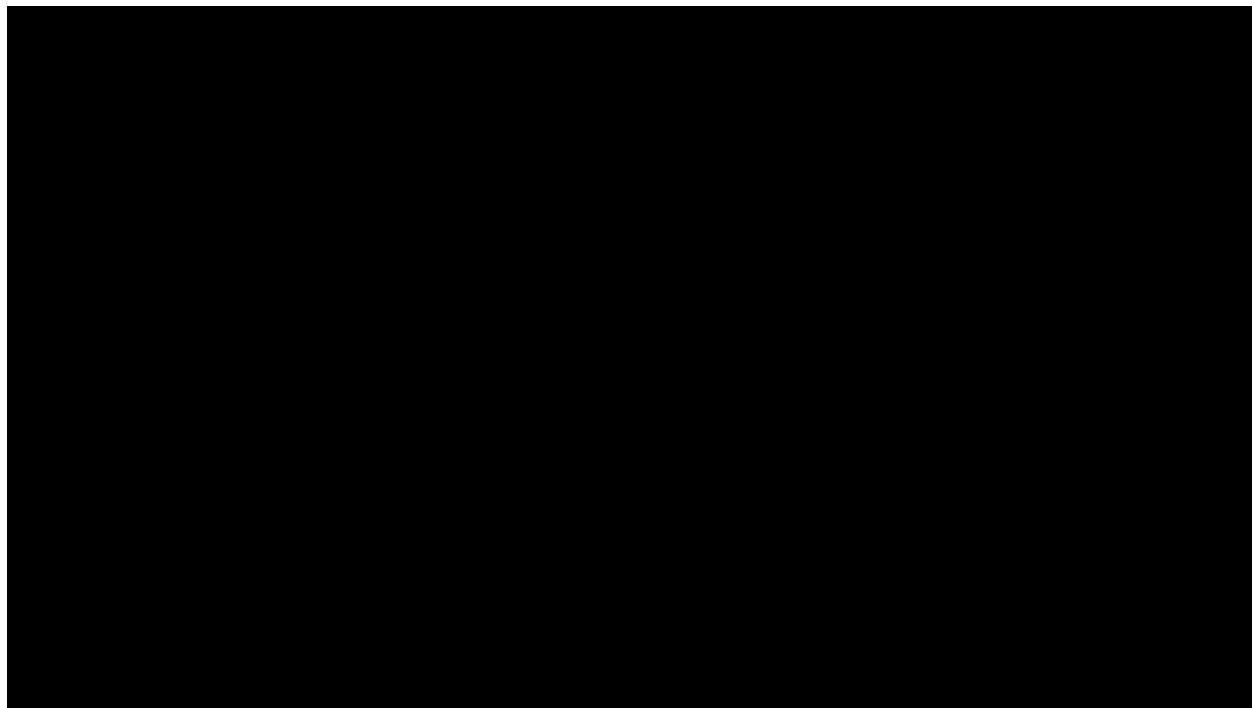
5.4.1 Přístrojová deska



5.4.2 Interiér



5.4.3 Čelo vozu



Zpracoval:



Foto: Archiv DPP



260000 – jednotka Historická vozidla

Verze 07 – 15. 11. 2024.