



Ugrai János

Szemünk előtt gördülő történelem

Ikarus. E név sokat mond a számunkra. A magyar ipar egyik kiemelkedő, évtizedekig nemzetközi sikereket halmozó gyárának a neve máig büszkeséggel tölt el minket. Jóllehet a gyár és a legendás termékek lassan valóban történelemmé válnak. Hogy ez még nem következett be, hogy még szép számban futnak a hazai utakon Ikarusok, azzal már korántsem dicsekedhetünk: mivel a legfiatalabb darabok is több mint tízévesek, a hazai Ikarus-flotta túlélése leginkább közlekedési vállalataink és vállalkozásaink aggasztó anyagi állapotának köszönhető.

Ötven éve, 1964-ben döntött úgy az akkori szovjet blokk országait tömörítő Kölcsonös Gazdasági Segítség Tanácsa (KGST), hogy Kelet-Európában Magyarország szakosodik az autóbuszgyártásra. Ez alapvetően meghatározta az iparág további hazai fejlődését. S hogy valóban van mire büszkének lennünk, arra fényes bizonyíték *Az Ikarus évszázados története* című impozáns kötet. A Gerlei Tamás, Kukla László és Lovász György által összeállított, igényes kiállítású, gazdagon illusztrált vaskos könyv a gyár több mint százéves múltját követi nyomon. Oly módon, hogy a szerkesztők a műszaki kérdések iránt behatóan érdeklődő olvasók és a kevésbé hozzáértő, inkább csak a buszok külleméért lelkesedők, sőt az ipartörténet gazdasági és társadalmi vetületére kíváncsiak számára egyaránt bőséges municiót kínálnak.

Az Uhry Imre által egy budapest-belvárosi telken alapított, kocsikat gyártó kovácsműhely 1895-ben kezdte meg a működését. A fokozatosan gyarapodó, bővülő, újabb és újabb telephelyekkel kiegészülő üzem az I. világháborút követően kezdett tehergépkocsik karosszériájának és felépítményeinek gyártásába, majd a vasúti kocsik és az autóbuszok is megjelentek a termékkínálatban. Az Uhry-cég hamar híres lett arról, hogy a legkülönbözőbb egyedi igények elől sem zárkózik el. Mint később láthatjuk, a már nagyipari méretekben majdnem kizárólag buszokat gyártó „nagy” Ikarusnak is egyik legfontosabb ismertetőjegye volt ez a rugalmasság. További, később szintén védjeggyé lett tulajdonságok is feltűntek már az Uhry-korszakban: így például a '20-as évek végétől mind több nemzetközi együttműködésben készült autó és autóbusz hagyta el az üzemet – nemcsak Steyr, Gräf&Stift, hanem akár Chevrolet, Ford vagy Krupp alvázakra is épültek járművek. De e gyár megbízható buszait állították be a Budapest-Bécs távolságra; és az itt gyártott, finom vonalvezetésű autóbuszok nemzetközi kiállítások ünnepeit szereplőivé váltak. Ebben az időben egyébként a cég még a legkülönbözőbb kategóriájú járművek készítésébe is belevágott, így ellátták a postát csomagszállító kisteherautókkal, s mellettük mentőautókat, katonai járműveket, sőt egészen elegáns limuzinokat is készítettek. A II. világháborút követő államosítás nyomán keresztelték Ikarusszá a gyárat. Egy-



úttal megkezdődött a lassú, de egyértelmű profiltisztítás. Bár az '50-es években a nyersanyaghiány, illetve a hektikusan változó állami elvárások időnként még egészen képtelen helyzetbe sodorták a céget – volt idő, amikor a híres farmotoros buszokkal együtt babakocsikat is gyártottak Mátyásföldön –, egyre inkább buszgyártóvá vált a cég. Méghozzá idővel nemzetközi hírű, komoly piaci részesedésű vállalattá. A Rákosi-korszak éveiben Genfben állították ki a legújabb fejlesztést, a veterán találmások máig ismert szereplőjét, az Ikarus 30-at. Ezt a típust már szalagon állították elő, így a gyártás második évére több Ik-30-as készült, mint amennyi buszt az azt megelőző fél évszázadban felépítettek Budapesten. Százas nagyságrendben jutott a típusból Bulgáriába, Csehszlovákiába, az NDK-ba, Kínába – de török, brazil, egyiptomi, finn, görög, szíriai üzemeltetők is közvetlenül megismerhették a márkát. Az igazi mérföldkövet előbb az Ik-55-ös, majd az Ik-66-os buszok, a már említett „farosok” kifejlesztése jelentette. Az 1960–70-es években hazánkban, de különösen az NDK-ban mind gyakrabban feltűnő, s végül egyeduralgó busztípus szakított az orrmotoros, alvázás építési technológiával – egyszerűsége mellett megőrizve ezzel az utastér befogadóképességét és komfortszintjét. A jellegzetes alakú, Németországban máig nagy becsben lévő farmotorosok számos műszaki fejlesztést is magukban rejtettek, a megnövelt hatékonyságú fékrendszerrel kezdve a motor újszerű hűtéséig bezárólag. Részt e siker nyomán következett be az áttörés: a KGST országai lemondtak hazánk javára a nagy darabszámú autóbuszgyártásról, cserébe viszont az eddigieknél szélesebb típuspalettát és korszerűbb műszaki színvonalat vártak el. Így született az az átfogó fejlesztési program, amelynek eredményeként a mátyásföldi üzem mellett im-

már Székesfehérváron is világszínvonalú gyártóbázis létesült. Különösen a fehérvári beruházásnak köszönhetően emelkedett az 1970-es évekre az Ikarus a világ legnagyobb buszgyártóinak sorába. Ugyancsak a termelés-szervezés terén számított fontos lépésnek a gépgyártásban és a kapcsolódó iparágakban érdekelt magyar cégekkel való szoros kooperáció kialakítása. Ily módon vált elérhetővé, hogy az Ikarus elképzeléseinek megfelelő alvázak, hajtásláncok, fék- és kormányrendszerek, karosszériák és karosszériaelemek álljanak rendelkezésre.

Az 1960-as évek fejlesztéseinek krónikájához tartozik még az Ik-180-as típus, amely az első valóban komoly, széles körben felhasználható csuklós busza volt a gyárnak. Világviszonylatban is élen járt a kezdeményezés a csuklós típus kifejlesztésére, de az első próbálkozások kudarcát követően sokáig abbamaradtak a próbálkozások. Aztán vásároltak egy Henschel típusú csuklóst, amelyet részletekbe menően feltérképeztek – fennállása során ez az egyetlen olyan akciója volt a gyárnak, amikor kifejezetten egy konkurens termék elemzéséből indultak ki a mérnökök. A termékfejlesztés újabb és újabb problémái különösen tanulságosak a korszak ipartörténete iránt érdeklődőknek: hiába született meg a 180-as, szinte az egész évtized az alapvető hiányosságok pótlásával, korrekciójával telt. A nehézségekre jellemző módon a már számos hazai és külföldi szakkiállításon beharangozott jármű csak 1968-ban vált szériaéretté.

Bár a megfelelő erőforrás hiánya miatt az Ik-180-as (és szólóváltozatai, az 556-os és az 557-es) sorozatgyártása túlságosan is elhúzódott, a '60-as évekre a gyár készen állt a nagy darabszámú termelésre. Ennek jegyében egy Ik-180-as volt az Ikarus történetének 50 ezredik busza. Mindennek hasznát aztán nem ezekkel –



az egyébként a Szovjetunióba, NDK-ba, Egyiptomba, Irakba és Tunéziába nagy számban eljutó – típusokkal fölőzték le igazán, hanem a nyomukban megjelenő 200-as típuscsaláddal. Azokról a „koc-ka” Ikarusokról van szó, amelyekkel még mindig gyakran lehet találkozni a hazai utakon. A budapesti helyi közlekedés gerincét adó szóló és csuklós (Ik-260, Ik-280), a falvakat évtizedekig kiszolgáló, s leginkább hazánkban elterjedt Ik-266-os, a távolsági forgalomban és az idegenforgalomban használt 250-es és 256-os típusok meghatározó emlékei mindannyiunknak. De az idősebbek emlékezhetnek még a jobbára távműködtetés nélküli ajtókkal szerelt 255-ösökre, vagy a főként téeszek által beszerzett kisebb befogadóképességű 211-esekre is. Ám téved, aki azt hiszi, a 200-as Ikarusok palettája „mindössze” ezekből a típusokból állt. A már említett rugalmassághoz méltó módon, a szintén jelzett, egyre szélesebb nemzetközi kapcsolathálót kiszolgálva a legkülönbébb igényekre terveztek újabb és újabb változatokat. A 200-as típuscsalád újdonsága volt ugyanis a moduláris felépítés, amelynek köszönhetően viszonylag kis tervezési és átalakítási ráfordítással egységes arculatú, mégis különböző változatokat tudtak kifejleszteni. Közélszáz típusig jutottak, jóllehet azok egy jelentős részéből csak egy-két példány készült. Így nem lett szériatermék a leghosszabb Ikarus, a duplacsuklós 293-as, amelynek egyetlen darabját sok-sok műszaki gond után végül Teheránba adták el, a tíz legyártott példányig jutó, szinte teljesen szimmetrikus rep-téri busz (Ik-290), vagy épp a biztonsági fejlesztések egyik közbülső állomásaként egyetlen példányban elkészült, roppant attraktív 270-es.

A 200-as Ikarusok új piacokat is meghódítottak. Leginkább az Egyesült Államokat emelhetjük ki, ahol 1978-ban mutatkozott

be a gyár csuklós buszával (Ik-286). A siker jelentős volt, az USA – különböző kooperációk révén – gyorsan az egyik legjelentősebb külföldi piacává vált a mátyásföldi-székesfehérvári gyárnak. Portland, Honolulu, Houston, San Francisco, Milwaukee, sőt a '80-as évektől a kanadai Toronto és Ottawa is szívesen állította csatasorba a megbízható csuklósokat. A könyvben gyönyörű fotók révén tudhatunk a trópusi kivitelű buszok megdöbbentő sorsáról Dél-Jemenben, az itthon megszokott 266-osok pekingi vagy venezuelai karrierjéről, a jobb kormányosként megépített tanzániai vagy indonéziai csuklósokról és mozambiki szólóbuszokról, netán az Alpok svájci magaslatain szolgáló helyközi Ik-260-asról. A képek és a műszaki kommentárok közérthető módon tudósítják az olvasót arról, hogy nemcsak a 200-as család típusainak a száma hatalmas, hanem az egyes típusokon belüli altípusoké is. Ugyanazt a felépítményt megszámlálhatatlan módon variálták az összeszerelők: ha kellett, forgatható luxusfotellel, klímával, mosdóval felszerelt buszt készítettek már az 1970-es években. De ha a megrendelő úgy kívánta, már-már terepjáróhoz hasonlító megnövelt hátsó terepszöggel alakították ki a kocsitestet. A számtalan illusztráció arról győz meg minket, hogy ma már lehetetlen a teljesség igényével összegyűjteni az összes valaha alkalmazott típus-alszámot, s az általuk rejtett, kis mértékben eltérő műszaki tartalmat.

Megítélés kérdése és így vita tárgya lehet, de valószínűleg a 200-as Ikarusok óriási sikere jelentette a gyár történetének csúcspontját, s egyben végét is. Az 1980-as években alapvetően két, egymástól mind jobban elkülönülő irányba vezetett ugyanis tovább az üzemek útja. A 300-as család a távolsági buszok piacán ért el eredményeket. Nem túlzás azt állítani, hogy a turista- és városközi buszok világá-



ban a legigényesebb piacokon is remekül helyt álló, korukat megelőző járműveket terveztek a magyar mérnökök, s építettek az összeszerelők. Ily módon tovább erősödött az Ikarus globális jelenléte: immár stabilan megvetette a lábát Angliában és Skandináviában is.

A 300-asokkal párhuzamosan fejlesztették ki a városi közlekedésre alkalmas 400-as típuscsaládot, amelyet eredetileg is egy közbülső állomásként képzeltek el a fejlesztőmérnökök: a hagyományos buszoknál valamivel már alacsonyabb, de a mai alacsonypadlós követelményeknek még nem megfelelő járgányok a tervek szerint egy rövid átmeneti fázisra kínáltak volna közlekedési eszközt. Ha kevésbé szigorúan vesszük, így is lett: a Budapest utcáin máig oly jól ismert 415-ös szóló- és 435-ös csuklós buszok mellett a gyár a '80-as években – ismét csak világviszonylatban is az élenjárók között – előrukkolt a teljesen alacsonypadlós változatokkal. Az alacsonypadlós csuklós Ikarus jó néhány évvel megelőzte korát. Nem véletlen, hogy az első megrendelő egy nyugat-német város, Wuppertal volt.

A még mindig tekintélyes szakmai eredményeket azonban ekkoriban már súlyos gondok fenyegették. Az új távolsági buszokra sem itthon, sem a hagyományos piacokon nem akadt fizetőképes kereslet, ezért a gyár nemcsak hogy megtartotta termékpalettáján a 200-as távolsági típusokat, de még erősítette is a gyártásukat. Ennek nyomán az immár három helyszínen termelő szervezet egyre inkább elszigetelődött egymástól. A legnagyobb élők munkát igénylő, egyedi kialakítású buszok építésére időközben megalakult Ikarus Egyedi Autóbuszgyár, a székesfehérvári és a budapesti üzem rossz magyar szokás szerint mind kevésbé volt hajlandó egymással kooperálni. Az egyre élesedő konkurenciaharc költséges párhuzamosságok

kialakulásához vezetett. A rendszerváltás körüli évek gazdasági nehézségei is nyomot hagytak a termelésen. Főként a 400-as család termékein ütköztek ki a megfelelő nyersanyag- és alkatrészhiány következményei. Ennek köszönhető, hogy máig megbízhatóbbak és költséghatékonyabban üzemeltethetők az elavult 200-as Ikarusok, mint a 10-15 évvel fiatalabb, korszerűbb társaik. A 300-as és 400-as család fejlesztésének nehézségeit tapasztalva a cég szinte beleragadt a zajos sikereket hozó 200-asok gyártásába. Jellemző, hogy a '90-es évek közepén kifejlesztett, egyébként kiváló műszaki jellemzőkkel bíró Classic-típuscsalád a laikus számára alig megkülönböztethető a 200-asoktól. Közel húsz év után tehát visszatértek a fejlesztők a hagyományos formavilághoz és megoldásokhoz. Ezzel együtt pedig eltávolodtak az alacsonypadlós megoldásoktól – és a nyugati igényszinttől.

A rendszerváltás megtépázta a cég kapcsolati bázisát: előbb az NDK-ból, valamint a korábban mindenféle átláthatatlan, jobbára veszteséges barterek révén fenntartott közel-keleti, afrikai piacokról szorult ki a vállalatcsoport. A 400-asok – a márkára korábban nem jellemző – minőségi hibái miatt megritkultak a nyugati megrendelések is. A hazai közlekedési társaságok pedig amíg tehették, az olcsóbban üzemeltethető 200-asokat szerezték be. Akár használtan is: az NDK-ból a '90-es évek első felében ezres nagyságrendben tértek vissza az ott gyorsan levetett buszok, ami újabb csapást mért a termelésre. A hosszú haláltusa döntő fordulatának az 1998-as orosz válság bizonyult: már legyártott, megrendelt buszokat fordítottak vissza a határon, és vezényeltek hazai Volán-társaságokhoz. Ezzel egyetlen esztendő alatt bezárult a kapu a szovjet utódállamok felé, jóllehet az azt megelőző három évtizedben nagyjából minden má-



sodik, összesen mintegy 150 ezer Ikarus ott talált gazdára.

Bár az Ikarus elviekben máig létezik, s néhány tucat, a külpiacokon eladhatatlan, újonnan épített busz jelenleg is az Ikarus márkanévet viseli, az új évezred egyelőre fekete esztendőket hozott a cégnek, cégcsoportnak. A legtovább versenyképes Egyedi Gyár 2007-ben épített utoljára buszt. Ezek kiváló minőségű, impozáns termékek voltak – nem véletlen, hogy a többségüket külföldön tudták értékesíteni. Ám az elhibázott privatizációs stratégia eredményeként az Ikarus nem a Volvóval lépett kooperációra, hanem az Irisbusszal. A Volvo a meghiúsult üzlet után a lengyelországi Wroclawban épített buszgyárat – és részben az onnan származó buszok váltják fel lassan a BKV Ikarusait. Ezzel szemben a győztes olasz–francia Irisbus a már korábban is az érdekeltségébe tartozó csehországi üzemet részesítette előny-

ben, s a cégcsoporton belüli szakosodás jegyében az Ikarusnak mindössze a 10 méter alatti midibuszok gyártását adta feladatul. A megrendelések számával azonban a tulajdonos nem volt elégedett, s így 2007 végén a termelést beszüntette.

Uhry Imre, Cséfalvay István, Zerkovitz Béla, P. Horváth György, Finta László, Michelberger Pál, Oszetzky Károly, Varga Papp József, Toma Lajos, Fodor Lóránt, Kozák Péter – csak néhány név az Ikarus múltját övező kiváló szakemberek közül. Olyan szaktekintélyek ők, akik kiváló minőségben adták tovább generációról generációra azt a komplex tudást, amely évtizedeken át garantálta a sikert. A tanítványok egy jelentős része még mindig hazánkban él és dolgozik, ez azonban nem gátolta meg az utóbbi esztendők mélyrepülését. A gyönyörű, szinte hibátlan Ikarus-albumot lapozgatva újra meg újra felmerül a kérdés: miért hagytuk, hogy így legyen?

(Gerlei Tamás – Kukla László – Lovász György: Az Ikarus évszázados története. Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft. Budapest, 2008. ISBN 978-963-9005-85-3. E közleménnyel szerkesztőségünk tiszteleg az idén április 11-én elhunyt Michelberger Pál (1930–2014) Széchenyi-díjas gépészmérnök, akadémikus, a Budapesti Műszaki Egyetem volt professzora és rektora előtt, aki 1957–95 között az Ikarus tervezőmérnöke, főstatikusa, főkonstruktor, műszaki tanácsadója, majd igazgatósági tagja volt.)