Připomenutí prototypu tramvaje T5A5

22.03 2017 14:45, Redakce, Nezařazené

V historickém okénku se dnes podíváme za prototypem tramvaje typového označení T5A5, která vznikla na počátku 70. let coby reprezentant nové typové řady vozidel ČKD Tatra.

Výroba veleúspěšných vozů T3 trvala o poznání déle, než bylo původně plánováno, a přestože jsou dnes tyto tramvaje mnohdy vyzdvihovány jako vrchol československého strojírenství v oblasti vozidel MHD, je pravdou, že po většinu doby produkce těchto vozů v různých variantách se jednalo o výrazně zastaralý model. Smíchovská Tatrovka se přitom pokoušela legendární „té trojku“ nahradit ve výrobním programu opakovaně již od konce 60. let. S ohledem na velké množství zákazníků (a diverzifikaci jejich požadavků) se snažil výrobce přijít s modelovou řadou vozidel, která by využívala shodné konstrukční prvky a která by umožňovala snadné odvození jednotlivých typů (sólo tramvaje, dvoučlánkového vozu, tříčlánkového vozu, a to vše při různých šířkách vozového skříně atp.). Tato bezpochyby pokroková myšlenka ovšem reálně narážela na celou řadu překážek, od měnících se požadavků zákazníků v průběhu let až po absenci odpovídajících výrobních prostor, které by zvládly požadavek unifikace výroby převést do praxe.

Vývoj nové tramvaje typu T5A5 (původně označené pouze jako T5) je možné zasadit již do roku 1967, byť tehdy se ještě o unifikované řadě tramvají nehovořilo a ani označení T5 nebylo aktuální. Obecně se hovořilo jen o novém čtyřnápravovém vozidle, které mělo být zkonstruováno tak, že bude moct využívat novou elektrickou výzbroj na bázi tyristorů. Právě elektrotechnický pokrok a příchod polovodičů tak znamenal zahájení vývoje nového typu vozidla, které bylo teprve následně začleněno do projektu unifikované řady vozidel. Nová tramvaj měla vyhovovat v max. možné míře požadavkům trhu na moderní tramvaj, na druhé straně hlavním kritériem při konstrukci vozidla byla časová náročnost výroby, což značně omezovalo například práci průmyslových designérů. I proto se pod tvarovým řešením „té pětky“ podepsalo hned několik autorů, z nichž nejvíce se uplatnily úpravy Františka Kardause, který byl podepsán už pod předchozími modely tramvají ČKD Tatra. Moderní design 70. let se ovšem na prototypu nakonec prosadil ve značně okleštěné podobě (návrh šel proti požadavku na jednoduchost výroby), a tak výsledná podoba prototypu působila poněkud rozpačitě. Další vozy modelové řady T5 již byly upraveny akademickým sochařem Ivanem Linhartem, čímž tramvaje získaly podobu, kterou jsme dodnes zvyklí vídat na vozech řady T5 a T6 (potažmo KT8D5).

Vraťme se ale zpět k prvnímu prototypu vozu T5A5. Ten byl zadán do výroby v roce 1971. Navzdory původním předpokladům byl nakonec zadán do výroby pouze jeden prototyp ve verzi odpovídající požadavkům československých zákazníků (původně se přitom hovořilo o dvou a později dokonce o čtyřech prototypech, a to ve verzi pro ČSSR i SSSR). Stejně tak se nepodařilo uplatnit na voze elektrickou výzbroj na bázi tyristorů (označenou jako TV1), jejíž provedení se ukázalo pro užití v nové řadě vozidel jako nedostatečné, takže byl zahájen úkol vývoje nové řady výzbrojí TV2, která ale nemohla být do prototypu již aplikována. Proto se zkoušky prvního vozu T5A5 týkaly zejména

mechanické části – ta elektrická byla i přes svou zastaralost převzata z tramvají T3.

Tramvaj byla dokončena v prosinci 1972 a absolvovala zkušební jízdy v síti DP Praha. Označena byla ev. č. 8000. Přestože elektrická část nenabízela nejmodernější řešení, v té mechanické se uplatnila celá řada nových prvků, zejména je možné zmínit velkou míru užití normalizovaných profilů Jäkl namísto zakázkově vyráběných dílů. Rovněž řešení bočnic s nýtovaným spojením plechům, jež mělo zajistit snadnou vyměnitelnost bočního opláštění, bylo na svou dobu velmi prozíravé. Zajímavostí bylo také boční zasklení, které využívalo úzkého gumového profilu, což oknům propůjčovalo původně zvláštní hranatý vzhled.

Řada novátorských prvků se však na tramvaji neosvědčila a na voze byla provedena po skončení pražských zkoušek provedena repase, která znamenala například změnu řešení bočnic (ukázalo se, že samotné úhlopříčné výztuže v karoserii nemají dostatečnou pevnost) či zasklení vozu (nově s hrubší gumou a zakulacením v rozích). V říjnu 1974 byl repasovaný vůz předán do DP v Mostě, kde byla tramvaj v rámci dalších zkoušek nasazována do provozu s cestujícími. Po jejich skončení (v r. 1976) se tramvaj vrátila zpátky do smíchovské Tatrovky, která vůz používala v následujících letech k nejrůznějším zkouškám elektrických výzbrojí. V roce 1986 byl pak vůz (v té době již vlastní silou nepojízdný) zlikvidován.

Vývoj řady T5 pokračoval v dalších letech vozidly T5B6 (pro SSSR), a následně verzí T5C5 pro Budapešť (jediné sériové provedení „té pětek“) a T5A5t pro Československo. Později byla na platformě řady T5 uvedena do výroby řada T6, a to se zhruba 20letým zpožděním oproti původním předpokladům nástupu nové typové řady do provozu.

Zájemce, kteří by si rádi o tramvajích T5 přečetli více, odkážeme na výborně zpracovanou brožuru „Tramvaje unifikované typové řady T5“ autora Roberta Mary, kterou v rámci Malé edice vozidel městské hromadné dopravy vydalo v září 2014 nakladatelství Malkus.

Url: Připomenutí prototypu tramvaje T5A5