

Alstom dodal první tramvaj „třídy G“ do Melbourne

24.10 2025 20:03, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 17. 10. 2025 byla v australském Melbourne, největším tramvajovém provozu na světě, představena první z nových tramvají, jež je v rámci lokálního značení označena jako „třída G“ (Class G). Z koncepčního hlediska jde o navázání na vývoj Bombardieru, takže tramvaj spadá nikoli do „francouzské“ rodiny Citadis, ale mezi vozy s obchodním jménem Flexity, konkrétně Flexity 2. Celkem by mělo Melbourne převzít 100 těchto tramvají.

Alstom byl coby vítěz veřejné zakázky na dodání až stovky vozů oznámen dne 21. 4. 2022. S hodnotou zakázky přesahující 25 mld. korun (1,85 mld. australských dolarů) se jedná o největší kontrakt na tramvaje v historii Austrálie. Nová vozidla by měla postupně nahradit starší tramvaje Class A a Class Z, které pocházejí z let 1975–86.

První z nových tramvají byla do Melbourne dodána v závěru září a po nezbytných přípravách a testech uvnitř vozovny došlo 17. 10. 2025 ke slavnostní prezentaci. Se zařazením do provozu s pasažéry se počítá na počátku roku 2026. Tramvaj byla předána do vozovny Maidstone, která byla nově postavena s cílem zajištění údržby právě tramvají Class G (veškeré zařízení vozovny je tak těmto vozům přizpůsobeno). Výroba vozů probíhá přímo v Austrálii v závodě ve městě Dandenong. Podle oficiálních údajů by měl být podíl „australské práce a komponentů“ zhruba 65 %.

Všech 100 vozů má být identických – jejich délka bude činit 25 m a budou vyhotoveny v obousměrném provedení. Tramvaj Flexity 2 pro Melbourne (Class G) je tvořena třemi články, které jsou usazeny na třech podvozcích, z nichž ty krajní jsou otočné a ten, jenž se nacházejí pod krátkým středním článkem, je pevný (z tohoto pohledu by přitom tramvaj měla spadat spíše do rodiny Flexity Classic, pozn. autora). Alstomu se podařilo dosáhnout u vozu 100% podílu nízké podlahy, avšak s podestami v oblasti podvozků. Pouze krajní podvozky jsou přitom hnací, přičemž motory Alstomu

dodává Škoda Electric (Škoda FCX 105 o výkonu 4x 105 kW). Maximální rychlost je stanovena na 80 km/h, obsaditelnost má činit 150 osob.

Zajímavostí je vybavení tramvají trakčními bateriemi. Ty se nacházejí ve dvojici boxů na střeše o celkové kapacitě elektrické energie 48,9 kWh (z hlediska chemického složení jde o články NMC; nikl-mangan-kobalt). Baterie přitom nejsou primárně určeny pro provoz na úsecích mimo trolejové vedení, ale jako nástroj umožňující snížení spotřeby. V případě potřeby poskytují dodatečnou energii pro navýšení výkonu při akceleraci a zajišťují uložení prakticky veškeré rekuperované energie. Současně se baterie mohou nabíjet i z trolejového vedení (primárně během stání), načež při rozjezdu, kdy je spotřeba proudu největší, je pak využita primárně tato energie. Cílem je zabránit proudovým špičkám (přesáhnutí odběru 600 A), což má ve výsledku snížit výši účtů za elektřinu. Alstom uvádí, že by v porovnání s dřívější generací vozidel (Class E dodávaná rovněž Alstomem) mohlo dojít ke snížení spotřeby až o 40 %.

Závěrem, pro ty z čtenářů, kteří by se snad v dohledné době chystali k protinožcům a chtěli se novými tramvajemi svézt, doplňme, že první dodané kusy by měly postupně obsazovat linky č. 57, 59 a 82.

Url: Alstom dodal první tramvaj „třídy G“ do Melbourne