

Belkommunmaš připravuje výrobu plně nízkopodlažních tramvají

04.12 2021 22:42, Vít Hinčica, Tramvaje

Belkommunmaš je především znám coby výrobce autobusů a trolejbusů, nicméně ani v oblasti tramvají není úplně neznámým jménem. Tramvaje začal vyrábět na počátku tohoto století a dosud jich vyrobil téměř čtyři sta, přičemž okolo 60 % produkce skončilo v domácím Bělorusku. Na export mířily tramvaje Belkommunmaše zejména do Ruska (po desítkách kusů dodával do Kazaně či Novosibirsku, do dalších měst spíše v menších objemech), v jednom případě i do Kazachstánu (23 vozů typu 802E pro Pavlodar z let 2017 až 2019) a nadto jeden jeho vůz pronikl i na Ukrajinu (viz dále).



Tramvaj typu 802E v Pavlodaru. (foto: Stas1125/Wikipedia.org)

Výrobce se nejprve uvedl s prototypem sólové tramvaje typu 1M (podobně jako u trolejbusů, i ve značení tramvají se setkáváme s přídomky AKSM či BKM), kterou zprovoznil v roce 2001. Od roku 2018 je tato tramvaj muzejní. Na ni navázal Belkommunmaš vylepšeným typem 60102, kterého se v letech 2001 až 2013 vyrobilo celkem 181 ks dodaných do tří běloruských a šesti ruských měst. O mnoho let později vznikl modifikovaný typ 60102MN, kterého se vyrobily pouhé 4 ks v letech 2010 až 2012. Tyto tramvaje byly dodané do dvou běloruských měst a od typu 602 se odlišovaly především jinými podvozky, u předchozích dvou modelů totiž běloruský výrobce využíval podvozky ruského UKVZ, zatímco tentokrát vsadil na vlastní. V roce 2009 vznikla částečně nízkopodlažní sólo tramvaj typu 62103, která se vyrábí dodnes, a to bez viditelných změn na vnější podobě (letos ji odebíral například Novosibirisk). Vyrobeno bylo dosud přes 120 tramvají tohoto typu.



Tramvaj typu AKSM-845. (zdroj: Belkommunmaš)

V segmentu sólo tramvají přišel Belkommunmaš ještě s na pohled atraktivnějším modelem sólo tramvaje typu 802, jenž však vycházel z již tehdy vyvinutého tříčlánkového částečně nízkopodlažního typu 84300M vyráběného v letech 2008 až 2014 (celkem vyrobeno 25 ks pro Petrohrad, Kazaň a Minsk). Typ 802 mající oblejší rysy než jeho hranatí předchůdci se dočkal pouze prototypu vyrobeného v roce 2014 a několik málo let působícího v běloruském Navapolacku, kde z něj už dnes zbylo pouze nepoužitelné torzo. Na něj navázal typ 802E pro Pavlodar a taktéž měly vzniknout vozy pro Volgograd pod označením 802E0V, které však kvůli zrušenému kontraktu nikdy nebyly

dokončeny a Belkommunmaši tak zůstaly přinejmenším tři rozpracované vozy.



Tramvaj typu 743 na snímku z roku 2019. (foto: Arťjomij G.)

Co se článkových tramvají týče, vůbec prvním počinem byl částečně nízkopodlažní, jednosměrný prototyp s označením 743 z roku 2002, který dosud v Minsku jezdí. Na něj v roce 2008 navázal již vzpomínaný tříčlánkový obousměrný typ 84300M (označení výchozího, jednosměrného typu bylo 843) vyráběný do roku 2014 a o skoro dekádu později také typ 84500K, vyrobený ve třech kusech pro Kazaň (v roce 2017). Typ 84500K byl zhotoven na podnět kazaňského DP coby prodloužená „vylepšenina“ typu 84300M, jehož nízká kvalita se zejména v zimě projevovala v Kazani častými provozními výpadky (všech 25 vyrobených kusů typu 84300M však ve svých třech působištích nadále jezdí). Podvozky typů 84300M a 84500K byly montovány na Belkommunmaši za pomoci dílů dovezených z EU.



Tramvaj typu 60102 v Minsku. (foto: DPKdpk10/Wikipedia.org)

Ve chvíli, kdy se typ 84300M objevil, se jednalo o malou revoluci na běloruském trhu, vzhledově se tramvaj totiž přibližovala západní produkci a míra nízké podlahy byla přes 80 % (byť přístup přes přední dveře připomínal překážkovou dráhu). Plánovala se i společná produkce této tramvaje s Bogdanem, ostatně v prosinci 2011 dorazila do Kyjeva jednosměrná tramvaj výchozího typu 843, která byla později označena coby typ Bogdan TR843. Tramvaj nejprve jezdila na pravém břehu na rychlodráze, od roku 2015, poté, co byla převelena z vozovny im. Ševčenka do darnycké vozovny, brázdí ulice levého břehu.



Tramvaj typu TR843 je jednosměrná. Na tomto snímku byla zachycena na počátku června 2021. (foto: Aleksandr Tarasov)

Na svém webu nyní Belkommunmaš představil dva nové typy tramvají. Jedním z nich je 33,2 m dlouhý, tříčlánkový vůz typu 856, který má mít čtyři podvozky s celkem osmi hnacími nápravami. Instalovaný trakční výkon má být 400 kW. Obousměrná verze má být nabízena s označením 85600M. Druhou novinkou je sólo vůz typu 811 o délce 16,3 m a instalovaném trakčním výkonu 200 kW. Nadále bude Belkommunmaš nabízet částečně nízkopodlažní typy 802E a 84500M (plus jednosměrnou verzi s označením 845).

Характеристики *	МОДЕЛЬ 811	МОДЕЛЬ 856	МОДЕЛЬ 85600M (ЧЕЛНОК)
			
Длина, м	16.3	33.2	
Максимальная масса, кг	30 600	62 360	63 500
Мощность электродвигателя, кВт	50 x 4	50 x 8	50 x 8
Пассажировместимость, чел.	165	314	330
Мест для сидения	33	66	56
Масса снаряженного, кг	19 800	38 750	39 400

Nové plně nízkopodlažní tramvaje: „vajíčko“ a tříčlánkový vůz. V obou případech bude možné zabudovat do tramvají baterie, které umožní autonomní jízdu do vzdálenosti jednoho nebo 5 km. (zdroj: Belkommunmaš)

Belkommunmaši absence nízkopodlažních tramvají v jeho výrobním portfoliu znemožňovala v posledních letech účast na několika výběrových řízeních jak v Rusku, tak na Ukrajině, jelikož některá města těchto zemí začala dávat ve vybraných tendrech přednost plně nízkopodlažním tramvajím, nemluvě pak o nemožnosti Belkommunmaše účastnit se tramvajových zakázek i v některých dalších zemích světa. I v „domácím“ Minsku hrozilo, že dlouhou dobu slibované výběrové řízení na 10 nových plně nízkopodlažních tramvají připadne Stadleru, hlavní město Běloruska nakonec ale tuto zakázku nevypsalo. Proč, to oznámeno nebylo. Nyní by měl Belkommunmaš možná šanci, problémem tak jako tak ale zůstává fakt, že Belkommunmaš zatím žádnou plně nízkopodlažní tramvaj nevyrobil, a dokud tedy nebude mít referenci na vyrobené vozy alespoň z domácí půdy, kde by dostal kontrakt „přiklepnut po známosti“, bude mít potenciálních zákazníků na své stávající tramvaje postupem času čím dál míň.

Url: Belkommunmaš připravuje výrobu plně nízkopodlažních tramvají