



Budapešť se loučí s nemodernizovanými tramvajemi Tatra T5C5

04.03 2026 19:09, Libor Hinčica, Tramvaje

Budapešťský DP (BKV; *Budapesti Közlekedési Vállalat*) hodlá odstavit poslední tramvaje Tatra T5C5 z produkce ČKD Tatra, které budou nahrazeny nově dodávanými vozy CAF Urbos 3. Pro muzejní účely mají být do budoucna zachovány čtyři vozy, zbylých osm vozů bude zřejmě sešrotováno.

Maďarsko bylo v oblasti dodávek nových tramvají dlouhá léta soběstačné, jenomže kapacita dvorního dodavatele - podniku Ganz - neumožňovala výrobu nových vozidel v takovém počtu, jak bylo požadováno ze strany budapešťského DP. Ten na základě vládního rozhodnutí z roku 1975 čekala velká modernizace, která měla proběhnout v nadcházejících deseti letech. Maďarsko jako člen Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) využilo možnosti poptat vozidla u tehdy hlavního výrobce tramvají východního bloku - závodu ČKD Tatra. Ten měl nabídnout nejen technologicky vyspělejší vozidla, než byl schopen a ochoten dodat Ganz, ale také - s ohledem na fixně dané ceny - v přepočtu zhruba 1,5x nižší cenu. Především pak bylo možné uskutečnit velké dodávky v plánovaném desetiletém modernizačním okně.



Brněnský vůz T3 ev. č. 1583 během zkoušek v Budapešti v prosinci 1975. (foto: Tomáš Dvořák)

Do Budapešti byly nejprve na zkoušku převezeny na přelomu let 1975 a 1976 tři brněnské tramvaje standardní produkce ČKD - dva zástupci typu T3 (ev. č. 1583 a 1588) a jeden kloubový vůz K2 (ev. č. 1013). Bližší podrobnosti k těmto zkušebním jízdám nejsou bohužel známy. Některé maďarské zdroje uvádějí, že se údajně BKV zabývala možnostmi koupě jednoho z těchto typů a že ČKD Tatra sama měla nabídnout nový typ na platformě řady T5, to se ale zdá vzhledem k tehdejším reáliím málo pravděpodobné a ČKD Tatra patrně nabídla tramvaj s typovým označením T5C5 nikoli dobrovolně, ale na základě výsledků testů a upřesněných požadavků zákazníka.

Přestože ČKD v té době již zkoušela svůj první typ tyristorové elektrické výzbroje (známý jako typ TV1), který začala od roku 1977 dodávat pro projekty modernizací starších vozů T3, pro Budapešť byla navržena zcela specifická elektrická výzbroj, která měla představovat jakýsi kompromis mezi zrychlovačem a tyristorovou pulsní regulací. Šlo o řešení vynucené okolnostmi, protože koncepční řešení vozidel se schody na obou stranách skříně neponechávalo příliš prostoru pod podlahou a tehdejší polovodičová výzbroj z ČKD Trakce by se pod vůz nevtěsnila. Použita proto byla sérioparalelní stykačová výzbroj UB22-P, jejímž duchovním otcem byl Ing. Ivan Peroutka, jenž již dříve tento princip použil u prototypů metra R1. Nutno říci, že se tak stalo k nelibosti finálního zákazníka, který sám preferoval výzbroj tyristorovou.



Přetah prototypu tramvaje T5C5 ev. č. 8011 (budoucího budapeštského čísla 4000) z výrobního závodu do vozovny Hloubětín. (foto: ČKD Tatra)

S ohledem na specifické požadavky BKV byla použita velká palubní baterie (s kapacitou 150 Ah), což zmenšovalo už tak malý prostor pod podlahou vozu. Namísto tradičního motorgenerátoru byl vůz vybaven statickým měničem, který sice vyráběl závod ČKD Elektrotechnika (později pak ČKD Polovodiče), avšak původem šlo o zařízení vyvinuté Výzkumným ústavem dopravním v Berlíně, od kterého ČKD koupila licenci (interní vývoj statického měniče z dílny ČKD tehdy ztroskotal hned při první zkušební jízdě).

Dvojice prototypů tramvajů T5C5 (označená ev. č. 8011 a 8012) byla postavena v roce 1978 a po zkouškách v Praze zamířila do Budapešti, kam tramvaje dorazily dne 5. 1. 1979. V Budapešti obdržely ev. č. 4000 a 4001 a zahájily zkušební jízdy v rozsahu 20 000 km. Dobová média vyzdvihovala nejen fakt, že jsou tramvaje vyráběny v „sousední spřátelené zemi“, ale zdůrazňovala, že jsou vybavena topením salónu cestujících. To totiž nebylo v budapeštských tramvajích standardem a dříve vyráběné kloubové tramvaje Ganz topení neměly. Není divu, že se nová vozidla stala u budapeštských cestujících rychle oblíbená.



Základní rám jednoho z prototypů tramvaje T5C5. Ze snímku je dobře patrné, že s ohledem na oboustranné provedení a délku vozu pod vozem příliš místa na elektrickou výzbroj nezbývalo. (foto: ČKD Tatra)

Na svou dobu šlo o podařený design, u kterého lze litovat, že se jej v odvozené podobě podařilo pro československé provozovatele začít vyrábět až na počátku 90. let (jak první prototyp tramvaje T5A5 z roku 1981, tak pozdější prototypy tramvají T6A5 byly stavěny na platformě tramvají pro maďarskou metropoli). V Budapešti nejprve jezdila dvojice prototypů jen na trase linky č. 41, protože ta jediná umožňovala provoz vozů se šířkou vozové skříně 2,5 m (trať byla původně součástí příměstského systému HÉV, takže koleje měly větší osovou vzdálenost). Po dokončení přestavby linky č. 59 v roce 1980 byly vozy přesměrovány sem.

ČKD Tatra vychrlila během roku celkem 170 nových tramvají, na které navázalo dalších 150 kusů v roce 1984. Celkem tedy bylo vyrobeno 322 tramvají T5C5. Zatímco vozidla první dodávky měla vycházet na 84 000 konvertibilních rublů, což byla virtuální měna, která se využívala v rámci obchodování v RVHP (v přepočtu na československé koruny šlo o asi 672 000 Kčs), u později dodávaných kusů měla cena výrazně poskočit na 142 800 konvertibilních rublů (cca 1,14 mil. Kčs).



Prototyp tramvaje T5C5 během zkoušek v Praze. (foto: ČKD Tatra)

Tramvaje byly zpočátku provozovány sólo a v soupravách s vozy spojenými záděmi k sobě (čímž byl utvořen obousměrný vlak), ale i v klasickém zapojení, od čehož se později ustoupilo. S růstem cestujících a přesunem na další linky se začaly objevovat i velkokapacitní soupravy tvořené třemi vozy, původní úvahy dokonce počítaly s provozem čtyřvozových vlaků.

Přes důsledné odzkoušení prototypů v Praze i v Budapešti se u sériově dodávaných vozů objevila celá řada závad, které si v prvních letech provozu vynutila stálou přítomnost servisního týmu z Československa v Budapešti. Poruchy se týkaly především motorů a již vzpomínaných statických měničů. Vzhledem k početnosti flotily měl být proto projekt pro ČKD Tatra finančně velmi náročný, protože většina závad se (opakovaně) projevila ještě v době záruky, takže je výrobce musel odstraňovat na své náklady. Po vyřešení nedostatků však tramvaje sloužily již velmi spolehlivě.



Prototypy se od sebe vzájemně lišily lakováním. U sériových vozů se vycházelo z řešení použitého na voze ev. č 8011 (resp. 4000). (foto: ČKD Tatra)

V závěru 90. let se budapeštský DP zabýval možností modernizace „té pětiky“, přičemž jedním z nabízejících subjektů byly prokazatelně i ČKD Dopravní systémy. Zakázku ovšem vyhrál lokální hráč – společnost Ganz-Transelektro, která od roku 2002 začala dodávat elektrické výzbroje na bázi IGBT tranzistorů, které byly v první fázi namontovány v rámci rozsáhlé generální opravy do 80 vozů. Zajímavostí je, že v té době měly být zahájeny práce na výrobě nízkopodlažního vlečného vozu, jehož vývoj byl zahájen již v devadesátých letech a po roce 2000 mělo v souvislosti s modernizačním projektem dojít k jeho oprášení. Práce však byly záhy zastaveny, a to zřejmě v souvislosti s nákupem ojetých tramvají (resp. Stadtbahnů) z Hannoveru.

Osmdesátka modernizovaných vozů označená jako typ T5C5K prošla v rámci periodické opravy po zhruba 8 letech provozu dalšími technickými vylepšeními, po nichž byla označena jako typ T5C5K2. V roce 2014 byla zahájena nová vlna modernizací, po níž tramvaje opouštěly dílny již s označením T5C5K2M. Původně se počítalo, že se bude tato modernizace týkat celkem 238 vozů, tedy všech dosud nerekonstruovaných tramvají s výjimkou čtyř kusů ev. č. 4000, 4171, 4200 a 4349, které byly již se značným předstihem vytipovány jako budoucí historické exponáty (čísla přitom nebyla vytipována náhodně – jedná se o první dodaný kus a poslední dodaný vůz první dodávky a první a poslední dodané vozy z druhé dodávky).



Modernizace tramvají T5C5 byla spíše novostavbou, jak dokumentuje tento snímek. (foto: Libor Hinčica)

Ve skutečnosti byl modernizační proces zastaven na konci roku 2020 s tím, že se týkal 222 vozů, k nimž se ale přidalo i 80 dříve modernizovaných vozů, jež byly s mladšími modernizacemi v rámci pravidelných oprav sjednoceny. Budapešť tak měla od počátku roku 2021 celkem 302 modernizovaných vozů označených nyní jako typ T5C5K2M a 20 nemodernizovaných (z toho dva cvičné a čtyři určené jako budoucí historické). Tyto tramvaje už byly určeny k vyřazení v souvislosti s nákupem nových nízkopodlažních vozů CAF Urbos 3.

Jejich provozní éra se má uzavřít do konce března 2026. Vzhledem k popularitě, kterou si tramvaje T5C5 za takřka 50 let služby budapeštským cestujícím vydobily, se rozhodl dopravce pojmout rozlučku v relativně velkém stylu, když konec tramvají rozplánoval do celého měsíce. V pracovní dny budou nadále tramvaje obsluhovat linky číslo 1 a 1A, navíc ale vyjedou i o víkendech a to na linky, které jsou spojeny s jejich historií, přičemž tramvaje budou vypravovány i sólo či v netradičním spojení (z pohledu našince) klasické soupravy (tj. nikoli jako PX).



Vozovna Budafok v roce 1980 s nově dodanými tramvajemi T5C5 (foto: Tomáš Dvořák)

Konkrétně by měl provoz vypadat následovně (za lomítkem následuje označení daného pořadí dle standardů BKV):

Soupravy 3x T5C5 v pracovní dny:

Pondělí až čtvrtek: 1/F35, 1/F38, 1A/F24

Pátek: 1/F32, 1/F38, 1A/F24, 1A/F32

Soupravy 2x T5C5 o sobotách ve spojení B+B („PX“):

7. 3. 2026: 37A/F4, 28/F5

14. 3. 2026: 12/F11, 14/F31

21. 3. 2026: 61/F2

28. 3. 2026: 41/F11

Sólo T5C5 o nedělích:

1. 3. 2026: 59/F61, 59/F62

15. 3. 2026: 59/F61, 59/F62

29. 3. 2026: 59/F61, 59/F62

Souprava 2x T5C5 ve spojení „B+A“ (tj. nikoli „PX“):

8. 3. 2026: 59/F16

22. 3. 2026: 59/F16

Url: [Budapešť se loučí s nemodernizovanými tramvaji Tatra T5C5](#)