

CAF představil 1000. vyrobenou tramvaj Urbos

27.09 2025 19:42, Libor Hinčica, Tramvaje

Španělský producent CAF se pochlubil svou jubilejní tisící tramvají s obchodním jménem Urbos, jež je určena pro norské Oslo. Počátek produkce této řady vozidel přitom sám CAF vkládá až do roku 2006, kdy platformu s tímto obchodním jménem poprvé představil. Zpětně však začaly být jako model Urbos (konkrétně Urbos 1) všeobecně označovány i dříve vyráběné vozy pro Bilbao z let 2002 až 2004 (originálně označované jen jako Euskotren série 400).

CAF se pustil do výroby tramvají již v roce 1992, kdy v kooperaci se Siemensem zahájil montáž tramvají pro Valencii. Později stejný tandem zajistil i dodávku nových vozů pro Lisabon. V roce 2002 byla už ve vlastní režii zahájena produkce zmíněných vozů pro Bilbao a v roce 2006 se firma odhodlala k odhalení nové generace pojmenované jako Urbos. Tu si přitom nelze představovat jen jako jeden model, protože CAF pod toto obchodní jméno natěsnal postupně široké spektrum tramvají, ale i vozů určených pro provoz na sítích prezentovaných oficiálně jako metro, případně pohybujících se svým charakterem na pomezí mezi tramvají a metrem. Ostatně zásadní rozdíly bylo možné spatřit už u konstrukce první generace vozů Urbos (té, která byla později prohlášena za generaci druhou coby Urbos 2), jež byla zákazníkům dodávána buďto s ocelovou, anebo hliníkovou skříní.



1000. vůz CAF Urbos na propagační fotografii z představení v závodě v Zaragoze. (foto: CAF)

CAF sám v tiskové zprávě označil za první dodané vozy řady Urbos ty, jež zamířily do Sevilly s určením pro systém místního metra (využívajícího vozy tramvajové konstrukce). Ty ale byly dodány až v roce 2010 a všeobecně se mezi Urbosy 2 řadí tramvaje dodávané zákazníkům již od roku 2006, což by znamenalo, že prvním zákazníkem se stalo jiné španělské město – Vélez-Málaga (to se stalo symbolem nerozvážných investic španělských měst, když zde v roce 2012 po pouhých šesti letech provozu došlo k jeho zastavení). Tisková zpráva výrobce, v níž se chlubí oním tisícím vozem, je ovšem nejasná ve více číselných údajích, jež čtenářům předkládá. Uvádí například, že měst, v nichž je možné se s vozidly Urbos setkat, je 38 v celkem 19 státech. Ve výčtu ale patrně chybí vůbec první exportní úspěch vozů Urbos 2 do turecké Antalye či dodávky do Bilbaa, současně států, do kterých vozidla Urbos zamířila, jsme napočítali 21, nikoli 19. S ohledem na tyto nejasnosti není tedy zřejmé, jak CAF stanovil onen tisící vyrobený vůz. V textu vzpomíná, že vozy najely již miliony kilometrů za posledních 14 let (což by začátek dodávek a výpočtu dávalo poněkud nelogicky až do roku 2011, kdy byla zahájena pouze výroba aktuální třetí generace Urbosů).

Na Urbosy lze dnes narazit na všech kontinentech, pochopitelně s výjimkou Antarktidy. Africké země zastupuje dodávka na Mauricius, Jižní Ameriku brazilský Salvador, v Asii bychom narazili na tramvaje CAF na území Čínské republiky (Tchaj-wanu) či ve vzpomínaném Turecku atp. V Evropě je nejširší zastoupení u provozovatelů na domácí – španělské – půdě, tramvaje Urbos se ale podařilo dodat také do Francie, Německa, Belgie, Nizozemska, Itálie, Srbska, Velké Británie, Maďarska, Norska, Portugalska a Lucemburska. Výroba vozů měla probíhat v celkem osmi závodech CAFu v pěti zemích (vedle Španělska šlo ještě o Spojené království, Spojené státy americké, Francii a Maďarsko). Nejrozšířenější je 100% nízkopodlažní verze s neotočnými podvozky, CAF ovšem nabízel i tramvaje s podvozky otočnými (Urbos AXL či Urbos TT) a s nižším podílem nízké podlahy (70 %). V řadě měst, do nichž byly tramvaje Urbos prodávány, museli zákazníci řešit závažné konstrukční problémy (praskliny v oblasti podvozků), které následně výrobce na své náklady sanoval, nicméně všeobecně je tažení CAFu světovým trhem tramvají považováno za velice úspěšné.

Url: CAF představil 1000. vyrobenou tramvaj Urbos