

KAMAZ zahájí sériovou výrobu trolejbusů

16.06 2021 11:30, Vít Hinčica, Trolejbusy

KAMAZ (*Kamskij avtomobilnyj zavod*; zkráceně psáno také jako KamAZ či Kamaz), který je největší ruskou automobilovou korporací, se rozhodl, že od počátku roku 2022 začne sériově vyrábět i trolejbusy.

KAMAZ již před třemi léty představil svůj první trolejbus typu 62825, který vycházel z elektrobusu 6282, jenž byl dodáván zatím do Moskvy (400 ks) a Naberežnych Čelnov (5 ks) a objevil se nakrátko i v jiných ruských městech. Letos byl v Petrohradu představen tento typ trolejbusu znovu, podle výrobního štítku se už mělo jednat o druhý vyrobený kus. Teprve před několika dny ale výrobce sdělovacím prostředkům oficiálně potvrdil, že se pustí do sériové produkce.

V Petrohradu představený vůz bude od konce června předán Petrohradu na zkoušky a následně se přesune na zkušební polygon do Dmitrova (Moskevská oblast), kde by měla být završena jeho homologace. Trolejbus typu 62825 je řešen jako parciální, s dojezdem do 20 km.



Interiér letos představeného vozu. (foto: Igor Bukatin)

Je otázkou, nakolik KAMAZ se svým novým trolejbusem v Rusku uspěje. Tamní trh je sice co do počtu trolejbusových provozů na první pohled atraktivní (žádná jiná země světa totiž tolik trolejbusových provozů jako Rusko nemá), při pohledu na finanční možnosti jednotlivých měst ovšem tato atraktivita prudce klesá, ostatně posledních pět let ruské trolejbusové provozy odebíraly okolo 200 až 300 trolejbusů, přičemž největším zákazníkem byl právě Petrohrad, a nedávno se navíc mnoho trolejbusových provozů mohlo potěšit z příchodu moskevských ojetin, čímž si řada z nich vykompenzovala právě nedostatek financí na koupi nových vozů. K tomu pak ještě musíme připočíst skutečnost, že nejvíce trolejbusů za poslední dva roky do ruských měst dodávala PK Transportnyje Sistěmy, která má ambice vyrábět měsíčně okolo 25 trolejbusů, přičemž pro další dva ruské výrobce, vologdskou Trans-Al'fu a baškirský UTTZ, se rozmachem PK TS pole působnosti už nyní citelně snížilo. Krasnodar, který je jedním z významných trolejbusových provozů, navíc vsadil na dodávky trolejbusů od jiného subjektu než tří výše zmíněných (byť zřejmě s přispěním Trans-Af'fy), v kombinaci s lokální montáží. K tomu ještě připočtěme Belkommunmaš, který v Rusku čas od času vždy nějaký kontrakt „urval" a jistě se nebude chtít ruského trhu zcela vzdát ani v budoucnu, zejména když se mu tento rok vlivem obchodně-politických opatření zhoršily možnosti úspěšného pokračování na ukrajinském trhu.

Připomeňme, že roku 2019 KAMAZ pokukoval po prostorách krachující Trolzy (kterou se do dnešního dne ještě stále nepodařilo plně zlikvidovat, protože všechny soudy ještě neskončily, byť je jisté, že už se na nohy Trolza nikdy nepostaví a míří k zániku), nakonec ale KAMAZ při pohledu na břemena Trolzy od svého záměru upustil. KAMAZ sice v minulosti spolupracoval s UTTZ, kterému dodával vozové skříně, avšak od roku 2020 spolupracuje UTTZ s běloruským Mazem coby aktuálním strategickým partnerem, a tak nakonec KAMAZ zkusí štěstí sám.

Poděkování: Igor Bukatin

Url: KAMAZ zahájí sériovou výrobu trolejbusů