



Konec „Dubnických pomst“ - II. část

25.07 2026 19:36, Libor Hinčica, Tramvaje

Druhý díl našeho miniseriálu nás zavede na východ Slovenska, kde vznikl prototyp modelu s typovým označením T3MOD s asynchronní výzbou z EVPÚ.

EVPÚ a první projekt modernizace tramvaje pro Košice

Nová výzbroj byla vyvinuta společností EVPÚ. Její historie sahá do poloviny 60. let, kdy bylo zřízeno samostatné oddělení v rámci Strojárských a metalurgických závodů v Dubnici nad Váhom mající zprvu na starosti jen podnikový výzkum a vývoj elektrotechniky. Počínaje 1. říjnem 1968 byl předmětný útvar vyčleněn do Elektrotechnického výzkumného ústavu (EVÚ), a tím povýšen na státní výzkumně-vývojovou organizaci spadající pod tehdejší Závody těžkého strojířtva (ZŤS). Ústav se zabýval širokou škálou vývojových projektů, včetně trakčních pohonů pro lokomotivy, ale i vývojem pro vojenský sektor. Ještě před pádem komunistické vlády se podařilo rozeběhnout i vlastní výrobu.

V roce 1990 se ovšem Závody těžkého strojířtva rozpadají, a tím mizí i původní EVÚ, jehož klíčoví pracovníci a obory vývoje jsou převedeny pod novou entitu s názvem EVPÚ – Elektrotechnický výzkumný a projektový ústav. Do roku 1992 firma existovala jako státní podnik, následně byla akciovou společností, v níž držel 100% podíl stát a v roce 1994 byla zařazena do tzv. kupónové privatizace.



Pohled do interiéru tramvaje T3MOD ev. č. 359 v roce 2004. (foto: Libor Hinčica)

V nových podmínkách, kdy většina původních zákazníků bojovala sama o přežití (mnohdy navíc neúspěšně) se snažil EVPÚ rozšířit portfolio svých výrobků o nové segmenty. V civilním sektoru se stala bezpochyby úspěšná se svými centrálními zdroji energie (CZE) pro železniční vozy. Tyto statické měniče si našly cestu na stovky osobních vagónů v České republice i na Slovensku, ale také v balkánských zemích, Rakousku, Španělsku, Norsku, Itálii atp. Od „velké dráhy“ se firma pokusila přijít s řešením také pro tramvaje a na přelomu tisíciletí přišla s vlastní asynchronní elektrickou výzbrojí určenou pro modernizaci (především) tramvají Tatra T3.

První osazení tramvaje novou výzbrojí se podařilo dohodnout v Košicích. Vzorová modernizace – jež měla dle tehdejšího tisku stát na začátku většího počtu vozidel – se uskutečnila v letech 1999 a 2000 a byla pro ni vybrána tramvaj T3SUCS ev. č. 359 z roku 1983. Projekt byl řešen v rámci konsorcia, které vedle EVPÚ tvořil ještě sám Dopravný podnik mesta Košice (DPMK), dále ŽOS Zvolen a Strojnická fakulta Žilinské univerzity.

DPMK ve svých dílnách zajistil kompletní modernizaci původních podvozků včetně osazení novými asynchronními trakčními motory, jež na rozdíl od původních stejnosměrných motorů od ČKD byly řešeny s cizím chlazením. I tyto motory přitom byly novinkou a pocházely ze Slovenska, konkrétně od košické společnosti SLOVRES a. s., která se v minulosti (její předchůdkyně byla založena již v roce 1974) soustředila především na vývoj a výrobu obráběcích zařízení a elektromagnetických cívek, od nichž přešla k vývoji vlastních motorů, generátorů a transformátorů. Firmě se ovšem s touto produkcí příliš nedařilo a ačkoli dodnes existuje, soustředí se dnes již jen na pronájem výrobních, skladovacích a kancelářských prostor.



Zkušební jízda na košické rychlodráze s vozem T3MOD ev. č. 359 dne 13. 7. 2000.(foto: Robin Vysoký)

Motory vyvinuté pro potřeby modernizací „té trojek“ se ukázaly být jednou z hlavních příčin pozdějších závad, jak si prozradíme dále. SLOVRES označil tento motor jako typ ATR 200L-4 a jeho montážní rozměry přesně uzpůsobil původním zástavbovým prostorům motorů ČKD TE 022. Výrobce sliboval vyšší třídu tepelné izolace (stupeň „F“, tj. až do teploty 155 °C, zatímco původní motory pracovaly s třídou B s teplotním omezením do 130 °C), údržbu spočívající pouze v doplnění maziva pro ložiska, nižší hmotnost (o 30 %), úspory elektrické energie (30–40 %) a s ohledem na princip a konstrukci asynchronních motorů také odstranění nejčastějších poruchových uzlů – vinutého rotoru a uhlíků. Explicitně zmiňováno bylo také celkové zlepšení izolačních vlastností ve vztahu k působení vnější vlhkosti.

Kromě generální opravy podvozků se DPMK zhostil také odstojení skříně vozidla, takže do opraven ve Zvolenu byl v červnu 1999 odeslán již očesaný skelet. Ten se dočkal i designových úprav, které byly navrženy žilinskou univerzitou. Ponechána byla původní čela, avšak dočkala se nového pojetí předních reflektorů i zadních světilen, jež byly použity z tehdejší produkce pro automobilový průmysl, což slibovalo do budoucna dobrou dostupnost náhradních dílů. U předních světlometů šlo konkrétně o světla z projektu SEVEL, pod nímž se skrývala společná produkce dodávek automobilek Fiat, Peugeot a Citroën (identická světla jsme tak mohli nalézt na vozech Fiat Ducato, Peugeot Boxer a Citroën Jumper, resp. Relay). Zadní světla byla v té době hojně rozšířená díky použití na osobních automobilech Škoda Felicia. Kromě úpravy čel pro zástavbu nových světilen došlo také k úpravě čelního transparentu, do nějž tak mohl být umístěn větší panel vyobrazující kromě čísla linky i cíl. Informační systém byl pojat jako elektronický a dodala jej společnost BUSE Blansko.



Při rekonstrukci vozu T3MOD ev. č. 359 nešlo zapřít, že se na rekonstrukci podílely železniční opravny. (foto: Libor Hinčica)

Z dalších úprav při modernizaci můžeme zmínit osazení vně výklopných dveří BODE (se systémem poptávkového otevírání cestujícími), náhradu malých stěračů za jeden centrální s větší stíratelnou plochou, zpětných zrcátek (za zrcátka s tzv. „hrazdou BAHOZA“), nožních pedálů za ruční řadič (LEKOV KRD 39) a původního pantografu za polopantograf (LEKOV EPDE 01-2600). Vyměněna byla rovněž okna (od firmy Hády Metall), jež byla nově tónovaná a namísto posuvných větraček byly použity výklopné. Přibyly také nerezové schody, nový pult i sedadlo řidiče, celkově rekonstruován byl interiér s novými obklady bočnic i stropu z nehořlavých materiálů, s protiskluzovou podlahovou krytinou ALTRO a sedadly (celkem čtyřadvacet) typu Nova z produkce společnosti C.I.E.B. Kahovec s uchycením do bočnice.

Zajímavostí bylo použití nového polyuretanového laku s vrchní antigrafitovou vrstvou, která umožňovala v případě poškození ze strany sprejerů snadné odstranění nechtěných malůvek. Vedle tehdy neobvyklé funkcionality laku zaujalo i jeho barevné řešení. Lak nerespektoval původní červeno-krémové barvy ani v té době používanou zeleno-bílou kombinaci, ale byl navržen zcela nově (rovněž ze strany Žilinské univerzity) v kombinaci tmavě modré a žluté, tedy v barvách města Košic. Doplnkovou barvou (střecha, dveře) byla šedá, která pak dominovala také v interiéru.

Hlavní částí modernizace bylo nicméně to, co na první pohled zůstávalo skryté – elektrická výzbroj. Motorgenerátor byl nahrazen za statický měnič (EVPÚ) SN 400-11Z a zrychlovač za trakční kontejner (EVPÚ) KHM 500, jenž obsahoval vedle vysokonapěťových komponentů také hlavní střídače SN 400-125 s vlastním řídicím systémem a možností rekuperace (doplnění

elektrodynamické brzdy), dále brzdový odporník a ventilátory chlazení měniče i trakčních motorů.



Ještě pohled zezadu na vůz T3MOD s charakteristickými zadními světly ze Škody Felicia. (foto: Robin Vysoký)

Dokončené vozidlo bylo převezeno do Košic dne 16. 5. 2000 a složeno na železniční vlečce u zastávky Válcovňa VSŽ, odkud bylo odtaženo za tramvají T6A5 ev. č. 627 do vozovny, kde došlo k oživení vozu a k zahájení prvních zkoušek. Po pár dnech se ale tramvaj opět vydala na cestu vlakem, tentokrát do Nitry, kde se konal mezi 30. 5. a 2. 6. 2000 strojírenský veletrh, na němž byla slavnostně prezentována a kde byla mj. veřejnosti představena i funkce antigrafitového laku (vůz zde byl posprejován a následně očištěn).

V Košicích tramvaj zahájila rozsáhlý program zkoušek a vyladování pohonu, nicméně tento proces neprobíhal bez problémů. Ke schválení typu ze strany ministerstva (konkrétně tehdejšího Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací Slovenskej republiky; MDPT SR) došlo až rozhodnutím č. 30/222-2002 dne 27. 2. 2002. Ve zmíněném rozhodnutí byla tramvaj označována jako typ T3MOD, často lze však v některých zdrojích narazit i na variantu psaní T3Mod, což používal zpravidla i sám výrobce.



Tramvaje odstavené na spojovací koleji do areálu železáren, kam byla část vozů přesunuta během rekonstrukce vozovny a dílen. Vůz T3MOD je v areálu U.S. Steel alokovan doposud. (foto: Tomáš Cifra)

Navzdory původním úvahám o dalších modernizacích se v Košicích na vůz ev. č. 359 další obdobnou rekonstrukcí nenavázalo. Vedle nízké provozní spolehlivosti tramvaje hrála svou roli zjevně i špatná finanční kondice košického DP, který následně pokračoval v úspornějších generálních opravách vozů T3 ve vlastních dílnách, v jejichž rámci na náhradu elektrické výzbroje rezignoval, přestože formálně ještě v roce 2004 proklamoval, že hodlá v jejich výměně pokračovat.

Tramvaj T3MOD ev. č. 359 tak zůstala v Košicích jedinou svého druhu. Poruchovost vozidla vedla k tomu, že vůz byl po většinu času odstaven ve vozovně. V blíže neurčeném období roku 2005 měl být po jedné ze závad odstaven a dále do něj již nebyly vkládány finanční prostředky. V dalších letech se sice opakovaně hovořilo o tom, že by měla být tramvaj opravena, nikdy k tomu ale nedošlo. Po nákupu tramvají VarioLF2+ a vyřazení všech vozů T3 z pravidelného provozu bylo udržování vozidla ve flotile vnímáno spíše jako raritní kousek, který by mohl být zachován pro budoucí generace coby historická tramvaj. V rámci rekonstrukce tramvajové vozovny a výstavby dílen v Košicích došlo dne 13. 3. 2022 k odtahu tramvaje na vlečku v areálu US Steel, kde se už tak špatný stav vozidla vyplývající z dlouhodobého odstavení dále zhoršil. Na nekrytém prostranství mimo areál DPMK je vůz dislokován i v době uzávěrky tohoto článku a jeho další osud je nejasný.

[Odkaz na I. díl](#)

Url: [Konec „Dubnických pomst“ - II. část](#)