



Konec „Dubnických pomst“ - III. část

26.07 2026 18:39, Libor Hinčica, Tramvaje

Další díly miniseriálu budou věnovány již slovenské metropoli a zdejším vozům T3AS a T3MOD (resp. T3Mod).

Tramvaj T3AS ev. č. 7303 pro Bratislavu

Bratislava se do modernizačního procesu tramvají pustila v porovnání s Košicemi dříve. Pomineme-li vlnu rekonstrukcí s užitím výzbroje TV1 z počátku 80. let (těmi ostatně bylo vybaveno také několik košických vozů), začala Bratislava už od roku 1993 modernizovat ve vlastních dílnách tramvaje T3SUCS za využití elektrické výzbroje TV8 s GTO tyristory. Celkem takto do roku 1997 zvládla slovenská metropole rekonstruovat na typ T3G dvanáct vozů (ev. č. 7835–7846), načež se pokusila navázat i obdobnou repasí první z tramvají K2 (ev. č. 7085), jež se ale protáhla na dlouhých sedm let (1998–2005). Podstatně úspěšnější se ukázaly kooperační projekty modernizací s využitím externího zhotovitele. V roce 1998 uspěla v soutěži na realizaci modernizací šumperská společnost Pars DMN, která v Bratislavě zúročila získanou licenci od ČKD Dopravních systémů na rekonstrukce vozů s využitím čel s panoramatickými skly od designéra Patrika Kotase.

Známější kapitolu tohoto modernizačního procesu představují přestavby a později i novostavby tramvají s označením K2S, kterých v letech 1998 až 2009 vzniklo celkem 35 (z toho 9 novostaveb s použitím původních repasovaných podvozků). Pars DMN ovšem získal také zakázky na rekonstrukce tramvají T3 s obdobným rozsahem úprav, tj. včetně nových čel. První souprava vozů označená analogicky jako T3S s novými evidenčními čísly 7301 a 7302 byla dokončena v roce 1999. Podobně jako na počátku přestaveb vozů K2 na typ K2S byla i v tomto případě použita elektrická výzbroj z produkce ČKD typu TV14. Ta již byla vybavena IGBT tranzistory, stále ale byla určena pro pohon stejnosměrných motorů.



Pozice na střední koleji smyčky byla pro tramvaje T3AS a T3MOD typická, proto řada snímků vozidel pochází právě z tohoto místa, kde tramvaje plnily roli operativní zálohy. (foto: Michal Chrást)

V roce 2000 byla odeslána do Šumperku další tramvaj T3 původního ev. č. 7707 z roku 1976 (ex-ev. č. 7101 a původně ev. č. 209), u níž bylo rozhodnuto využít již nikoli výzbroje od ČKD, ale nové asynchronní výzbroje uplatněné toho času na košickém voze T3MOD ev. č. 359. Použito bylo identické provedení výzbroje z EVPÚ s kontejnerem KHM 250, jenž obsahoval vysokonapěťové prvky a hlavní střídače SN 400-125, brzdový odporník i ventilátory. Nechyběly asynchronní motory SLOVRES typu ATR 200L-4 o výkonu 4x 50 kW a samostatný statický měnič SN 400-11Z (někdy označován jako JN 601/3x400/24). Hotový výrobek byl následně označen jako typ T3AS s evidenčním číslem 7303.

Zatímco prototypová souprava tramvají T3S ev. č. 7301 a 7302 byla vybavena ještě vně výklopnými dveřmi, u vozu ev. č. 7303 byly použity čtyřkřídlé hliníkové skládací dveře s dveřními pohony IGE, jež respektovaly původní designové a funkční řešení dveří „té trojek“. Tramvaj vedle nových čel obdržela také nový polopantograf (Stemmann Fb 700), pult i sedačku řidiče, protiskluzovou podlahovou krytinu ALTRO, nové sedačky od společnosti C.I.E.B. (v uspořádání 1+1), madla lakovaná na oranžovo komaxitem, tónovaná okna s výklopnou vrchní částí i klimatizaci stanoviště řidiče (od firmy Brema).

Dokončený vůz zamířil do Bratislavy už na jaře 2001; na železničním voze byl dopraven do stanice Bratislava predmestie a odtud po vlečce do areálu DPB konkrétně dne 10. 4. 2001. V Bratislavě začaly na vozidle zkoušky, které se ale odehrávaly výhradně v areálu vozovny Jurajov dvor (Trnávka), přičemž jejich průběh nebyl v žádném případě bezproblémový. Opakovaně docházelo především k výpadkům řídicí komunikace vozidla, což vedlo dokonce i k selhávání brzd, to znemožňovalo zahájit zkušební jízdy mimo areál.



Vůz ev. č. 7303 zachycený na lince č. 14 dne 9. 5. 2007. (foto: MoP)

Technické podmínky modernizovaného vozidla (klíčový dokument nutný ke schvalovacímu procesu) byly vypracovány dodatečně a schváleny ze strany ředitele divize Elektrických dráh dne 22. 5. 2001. Žádost o schválení podstatných změn drážního vozidla oproti výchozímu typu T3 (resp. T3CS) byla ovšem podána až půl roku po doručení vozidla do Bratislavy – konkrétně dne 12. 10. 2001. Následná žádost o povolení zkušebního provozu byla vypracována ještě později, čímž se celý proces přehoupnul do roku 2002. Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací Slovenskej republiky (MDPT SR) tak povolilo zkušební provoz až dne 23. 2. 2002.

Uvedené povolení z února 2002 předpokládalo, že se celý proces testování podaří stihnout do července téhož roku, avšak vůz T3AS vykazoval během zkoušek – podobně jako košický vůz T3MOD – velké množství závad, pro které nebylo možné tramvaj schválit. Opakovaně tak docházelo ze strany ministerstva k prodlužování povolení pro zkušební provoz, a to rozhodnutími ze dnů 9. 7. 2002, 20. 12. 2002, 9. 4. 2003, 14. 7. 2003, 25. 11. 2003 a naposledy pak 29. 6. 2004, přičemž cestující se svezli tramvají poprvé až 27. 9. 2004. Celková délka zkušebního provozu se natáhla na neuvěřitelné více než tři roky (37 měsíců) a ke schválení typu došlo až 31. 5. 2005 – čtyři roky po dodání vozu do Bratislavy. Elektrické zkoušky přitom byly oproti normě vykonané v redukovaném rozsahu, a to s ohledem na možné riziko poškození polovodičových měničů tepelným průrazem.

Podle dostupných záznamů byla hlavní příčina poruch stále stejná – výrobci elektrické výzbroje se dlouhodobě nedařilo sladit především přenos řídicích dat, což ovšem neumožňovalo pokračovat tramvaji v jízdě. Bylo zjištěno, že k závadám dochází především při křižování s trolejbusovými tratěmi. V zimním období se měly projevit také izolační poruchy u jednoho z trakčních motorů a další „drobné závady“. Ty měly být údajně všechny odstraněny, což se záhy ukázalo jako chiméra.



Odstavené tramvaje T3AS a T3MOD čekají na likvidaci ve vozovně Trnávka.

Provoz v zimních měsících ukázal, že navzdory tvrzení výrobce motorů nejsou splněny požadované parametry na izolaci. Podle některých zdrojů mělo dojít ještě během zkušebního provozu k zesílení trakčních motorů (při stejné velikosti) na výkon 75 kW a k vybraným úpravám, jež měly izolační stav vylepšit, ale tuto informaci se nepodařilo autorovi hodnověrně potvrdit. Jisté je, že v zimním období docházelo opakovaně k vážným poruchám motorů, a tím k odstavení vozidla. Došlo tak k rozhodnutí košické motory SLOVRES ATR 200L-4 nahradit novými z produkce společnosti SKD Trade typu ATM 090 W02, které měly již vlastní (nikoli cizí) ventilaci a byly řešeny jako celouzavřené.

K samotné výměně motorů došlo v závěru roku 2006. Dne 6. 12. 2006 poté požádal DP Bratislava o nový zkušební provoz, jenž byl povolen dne 5. 1. 2007 s tím, že k jeho ukončení mělo dojít do 31. 5. 2007. Tramvaj ev. č. 7303 měla během této doby ujet bez závad min. 6 000 km. Kompatibilitu nových motorů, jež měly výrazně vyšší výkon (90 kW), s trakční elektrickou výzbrojí SN400-125 posoudil výrobce EVPÚ a vydal k němu již v říjnu 2006 souhlasné stanovisko, navíc nechal motor podrobit i zkouškám na vlastní zkušebně (dokončeny byly v prosinci 2006). Zkušební provoz s pražskými motory proběhl již bez větších komplikací a dne 14. 5. 2007 byla ze strany ministerstva schválena podstatná odchylka typu spočívající v oné náhradě motorů, jež byla následně zapsána do průkazu způsobilosti vozidla.

Tímto byl schvalovací proces vozidla ukončen. Na jeho další provoz se podíváme v samostatné kapitole, předtím si ale ještě obdobným způsobem shrneme druhý z bratislavských vozů s elektrickou výzbrojí z EVPÚ, a sice tramvaj ev. č. 7304, která ale nebyla vyhotovena z hlediska vnějších úprav v provedení odpovídající vozu T3AS (resp. předtím T3S) s čely designéra Patrika Kotase, ale

zachovala si až na drobné úpravy původní křivky čel modelu T3.

[Odkaz na I. díl](#)

[Odkaz na II. díl](#)

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