



Konec „Dubnických pomst“ - IV. část

27.07 2026 18:40, Libor Hinčica, Tramvaje

Příběh druhého bratislavského vozu s výzbrojí z EVPÚ - vozu T3MOD ev. č. 7304.

Tramvaj T3MOD ev. č. 7304 pro Bratislavu

Druhý bratislavský vůz Tatra T3 s elektrickou výzbrojí z EVPÚ vznikl rovněž v rámci externě zadané modernizace, nikoli ovšem šumperskému Parsu, ale slovenské společnosti ŽOS Zvolen, tedy stejnému subjektu, který dříve modernizoval první vůz pro Košice. Pro rekonstrukci byl vybrán vůz T3CS ev. č. 7701 (ex-ev. č. 701 a prapůvodně ev. č. 221), jenž byl vyroben v roce 1976.

Vozová skříň byla odstrojena ještě v Bratislavě na jaře 2001, a následně odeslána do Zvolena, kde prošla kompletní opravou spojenou s úpravou čelního transparentu do podoby, jež umožnila osazení větším elektronickým informačním panelem z produkce společnosti BUSE Blansko. Oproti košické verzi ovšem zůstaly zachovány původní reflektory a svítilny. Podobně jako u vozu T3AS byly provedeny úpravy interiéru s protiskluzovou podlahovou krytinou ALTRO, sedačkami C.I.E.B. (opět v uspořádání 1+1), žlutými madly, novým bočním obložením, použitím tónovaných výklopných oken atp. Vůz byl osazen polopantografem z produkce firmy Lekov (typu EPDE 01-2600), který byl ale ještě v době zkušebního provozu vyměněn za jiný typ z produkce téže společnosti (typu ESGE 53-3100), jenž byl ovšem nově otočen kloubem dozadu. Tramvaj obdržela rovněž klimatizaci stanoviště řidiče, tentokrát z produkce firmy Webasto. Dveře byly použity skládací (opět s pohony IGE). Vnější lakování bylo odvozeno od vozů T3S/K32S a snažilo se rozložením barevných ploch korespondovat s těmito vozidly.

Provedení elektrické výzbroje bylo identické jako u košického vozu T3MOD, resp. v Parsu rekonstruovaného vozu T3AS. Opět byl tedy použit kontejner KHM 250 z EVPÚ, asynchronní motory SLOVRES ATR 200L-4 a statický měnič SN 400-11Z.



Obě bratislavské tramvaje s výzbrojí EVPÚ ve vozovně Jurajov dvor (Trnávka). (foto: Peter Pankrác)

Po dokončení rekonstrukce byla tramvaj převezena – opět po železnici – do Bratislavy, kam měla dorazit v závěru ledna 2002. Tramvaj ovšem nebyla po dodání kompletní a některé prvky musely být osazeny až v bratislavských ústředních dílnách. Šlo ale o pouhé detaily, takže již v březnu 2002 mohly být s tramvají prováděny první zkoušky v areálu vozovny.

Vůz T3MOD ev. č. 7304 se dočkal povolení zkušebního provozu dne 10. 7. 2002, tedy v pětiměsíčním závěsu za vozem T3AS ev. č. 7303. Zkoušky bez cestujících měly probíhat na tratích Hlavná stanica – Zlaté piesky a Hlavná stanica – Ružinov v časech dopravního sedla, následný zkušební provoz s cestujícími měl být omezen na linky č. 2, 8 a 9.

Podobně jako v případě vozu T3AS byla předmětem schválení formálně pouze odchylka od již dříve schváleného typu, nikoli ale ve vztahu k výchozímu modelu Tatra T3CS, ale jako odvozenina od košického prototypu T3MOD, jejíž hlavní rozdíl spočíval v odlišném rozchodu (1 000 mm), zatímco provedení elektrické výzbroje i její zástavba měly být stejné. Dílčí kosmetické změny designu oproti košické „MODce“ nebyly vnímány jako zásadní rozdíl. I bratislavský vůz s mírně upraveným „té trojkovým“ designem byl tedy označen jako typ T3MOD.



Dne 12. 5. 2005 byl na konečné Astronomická zachycen v běžném provozu vůz T3MOD ev. č. 7304. (foto: MoP)

Tramvaj ev. č. 7304 provázaly během zkušebního provozu stejné těžkosti jako v případě tramvaje T3AS a úpravy a modifikace ze strany výrobce elektrické části tak byly přenášeny po dobu zkušebního provozu na oba typy. Zkušební provoz vozu ev. č. 7304 musel být především kvůli nízké spolehlivosti přenosu informací mezi řídicím a diagnostickým systémem a řídicími jednotkami trakčních měničů prodloužen rozhodnutími ze dnů 18. 12. 2002 a 3. 4. 2003. Samotná část zkoušek s cestujícími mohla být zahájena až 19. 5. 2003. Ke schválení vozu (resp. oné odchylky) došlo dne 15. 7. 2003, tedy dříve než v případě vozu T3AS, který v režimu zkušebního provozu zůstal až do konce jara 2005.

Provozní spolehlivost vozidla zůstávala nadále nízká, přičemž stejně jako u vozu ev. č. 7303 se i u lacinější verze modernizace ze Zvolenu začaly ve zvýšené míře projevovat závady trakčních motorů v zimním období v důsledku nedostatečné izolace. Znovu proto bylo ze strany DP Bratislava požádáno (dopisem ze dne 3. 4. 2007) o zkušební provoz v souvislosti s náhradou trakčních motorů, nicméně tentokrát již nikoli od SKD Trade, ale od Pragoimexu (typu TAM 1004C/R). Technické parametry obou typů motorů přitom byly shodné, ostatně oba výrobci se kvůli výrobě motorů pro modernizaci tramvají a vlastnických práv k nim dostali do sporu.



Souprava tramvají T3AS a T3MOD ev. č. 7303 a 7304 v posledním provozním stavu. (foto: Ronald Lupták)

Ministerstvo povolilo zkušební provoz opět i na základě souhlasného stanoviska EVPÚ s kompatibilitou těchto motorů s elektrickou výzbrojí (datovaného 3. 4. 2007) dne 26. 4. 2007. Následně došlo k prodloužení rozhodnutím ze dne 27. 7. 2007. Toto prodloužení se uskutečnilo na základě žádosti DPB, který u vozu ev. č. 7304 přistoupil nakonec nejen k výměně motorů, ale po dohodě s výrobcem i k zásadní úpravě samotného uspořádání elektrické výzbroje. Původní jeden velký kontejner KHM 250, jenž se staral o řízení motorů obou podvozků, byl rozdělen na dva menší, jež získaly analogicky označení KHM 125 a nově měl každý z nich na starosti jeden podvozek. To s sebou přinášelo i změnu kabeláže a trakčních obvodů. Rekonstrukce byla odůvodňována zjednodušenou manipulací při údržbě, zvětšením těsnosti uložení komponentů a odolnosti vůči vniku nečistot.

V rámci zkušebního provozu měl vůz najet bez závad 5 866 km a ministerstvo dne 28. 12. 2007 přistoupilo ke schválení změny. U vozu T3AS ev. č. 7303 oproti tomu zůstalo zachováno provedení s jedním kontejnerem KHM 250, čímž se unikátnost obou vozů ještě více prohloubila.

[Odkaz na I. díl](#)

[Odkaz na II. díl](#)

[Odkaz na III. díl](#)

Url: [Konec „Dubnických pomst“ – IV. část](#)