

Konec trolejbusů Škoda 14 Tr v Jerevanu. Vyjíždějí Yutongy

09.07 2023 18:50, Libor Hinčica, Artavazd Khachatryan, Trolejbusy

Trolejbusy čínské provenience typu Yutong ZK6128BEVG, o jejichž příchodu do arménské metropole jsme v květnu informovali, začali dne 8. 7. 2023 vozit v Jerevanu první cestující. Dodávka vozidel se oproti předpokladům natáhla, když zůstal náklad přes zimu uvězněný kvůli nesjízdnosti komunikací mezi Ruskem a Gruzií. Během května a června však postupně do města dorazilo všech 15 objednaných vozů.

Dne 1. 7. a 2. 7. 2023 se vozidla poprvé objevila venku v ulicích, avšak prozatím jen v rámci zkušebních jízd. Jejich uvedení do provozu bylo již předem avizováno na 8. červenec, k čemuž skutečně došlo. Trolejbusy jsou koncipovány jako parciální, resp. přesněji řečeno jde o elektrobusy vybavené DC/DC měničem, které se mohou připojovat k trolejbusovému trolejovému vedení. V tomto směru bude nesmírně zajímavé sledovat, jak si čínské vozy v podmínkách Jerevanu povedou. Měnič má totiž poměrně malý výkon (70 kW), takže prim během provozu musí hrát baterie. Ty mají sice celkovou kapacitu elektrické energie 92,25 kWh (opčně je nabízena i verze se 127,74 kWh, nicméně v Jerevanu byla podle všeho užita menší varianta), avšak jedná se o články LFP (lithium-železo-fosfát), u nichž vyvstává otázka životnosti při zamýšleném intenzivním způsobu používání a častého nabíjení. Trakční motor by měl být asynchronní a mít max. (špičkový) výkon až 260 kW.



Zajímavou úpravou prošel trolejbus 14 Tr ev. č. 62, jenž byl oděn do národních barev Arménie a v rámci modernizace obdržel mj. čelo z trolejbusu Berliet ER 100. (foto: Libor Hinčica)

Dne 8. 7. 2023 vyrazilo do provozu najednou všech 15 vozidel. Slavnostní prezentace za účasti zástupců podniku, města a dodavatele začala v 9:45 na ulici Khaghagh Don v městské části Erebuni. Parciální trolejbusy byly nasazeny na dvojici prodloužených linek 2Ա a 10Ա („Ա“ je v arménštině symbolem pro „A“), kdy mimo trolejové vedení musí trolejbus zvládnout ujet vzdálenost cca 12–13 km (měřeno obousměrně, tedy do doby návratu zpět k troleji). Úseky pojížděné na baterie trolejbusy obsluhují v intervalech 20 a 24 minut (interval je nicméně v Jerevanu díky nesmírně ucpaným silnicím a nulové preferenci veřejné dopravy udržován na některých linkách spíše zázračně).
V proloženém intervalu jsou pak nasazovány klasické trolejbusy ve zkrácených (původních) trasách, jimž zůstalo označení bez indexu (tj. vedeny jsou jako spoje linek č. 2 a 10). V trolejové síti vznikly celkem tři natrolejovací stříšky (linka 2, potažmo 2Ա, totiž byla prodloužena mimo trolejové vedení od obou svých konečných, takže je zapotřebí mít na ní dvojici natrolejovacích míst).



Trolejbus Yutong ZK6128BEVG během zkušební jízdy dne 2. 7. 2023. (foto: Artavazd Khachatryan)

Z 15 trolejbusů bylo 10 přiřazeno do hlavní vozovny č. 1, dalších 5 (ev. č. 038, 039, 043, 046, 048) je vypravováno z druhého trolejbusového depa. Když už jsme zmínili vybraná evidenční čísla, lze jako zajímavost uvést, že novým trolejbusům byla přiřazena čísla od 035 (včetně) výše, tj. poslední vůz nese ev. č. 049. Čísla 035 a 036 ale byla před dodávkou Yutongů obsazena staršími vozy LiAZ-5280, které tak byly před uvedením vozů Yutong ZK6128BEVG do provozu přečíslovány na čísla 027 (ex-036) a 030 (ex-035). Tato čísla byla v řadě trolejbusů LiAZ-5280 uprázdněna po požáru v roce 2010, takže se jimi vhodně zaplnily vzniklé mezery.



Detail provedení natrolejovací stříšky v Jerevanu. (foto: Artavazd Khachatryan)

Ačkoli se původně předpokládalo, že nákup nových trolejbusů povede pouze k vyřazení nejstarších trolejbusů Berliet ER 100 a dvojice vozů Škoda 14 Tr, nakonec bylo rozhodnuto odstavit z provozu i pětici „čtrnáctek“, která měla původně nadále zasahovat do provozu. Stařičké Berliety dojezdily ve dnech 6. 7. (ev. č. 59) a 7. 7. (ev. č. 57), vůz Škoda 14 Tr ev. č. 62 (nezvykle „modernizovaný“ čelem z Berlietu) byl naposledy vypraven dne 7. 7. 2023, vozy ev. č. 72 a 82 byly odstaveny dlouhodobě už od loňska a nebyly na nich dokončeny opravy. Trolejbusy 14 Tr ev. č. 06 (s upravenou karoserií) a 19 zůstávají prozatím v provozu, avšak jejich odstavení se předpokládá v řádech dnů. Část z československých vozů by patrně měla zůstat zachována jako služební, naopak se rezignovalo na plán uchovat jeden vůz (již zmíněný ev. č. 72) jako historický, a to přesto, že na něm v loňském roce začala rozsáhlá oprava. Hlavním důvodem k odstavení československých „velvyslanců“ v Arménii mají být problémy s obstaráváním náhradních dílů.



Pohled zezadu na parciální trolejbus Yutong ZK6128BEVG během zkušební jízdy v Jerevanu dne 2. 7. 2023. (foto: Artavazd Khachatryan)

Na závěr doplňme, že s ohledem na složité typové označení (typické pro čínské produkty), používá Yutong vedle „kódu“ ZK6128BEVG pro své trolejbusy i obchodní jméno U12, jež je ale identické s označením pro ryzí elektrobusy. Připomeňme, že firma se do výroby trolejbusů pustila teprve v roce 2010, tehdy ještě ve spolupráci s jiným čínským producentem – Guangzhou. Společnost disponuje ve svém výrobním závodě i vlastní zkušební tratí o délce 2,5 km. Arménská zakázka pro ni představuje teprve druhou akvizici mimo Čínskou lidovou republiku – tou první byly opakované úspěchy v Mexiku. Yutong se však v poslední době intenzivně zajímá i o evropský trolejbusový trh.

Url: Konec trolejbusů Škoda 14 Tr v Jerevanu. Vyjíždějí Yutongy