

První polská nízkopodlažní tramvaj má 25 let

27.12 2020 19:55, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 27. 12. 2020 uplynulo přesně 25 let od doby, kdy byl z výrobního závodu v Chorzówě nedaleko Katovic převezen do Varšavy dvoučlánkový tramvajový vůz typového označení Konstal 112N, který se stal první polskou nízkopodlažní tramvají.

Když byla v roce 1973 ukončena dodávka dvoučlánkových vozů typu Konstal 803N (úzkorozchodná verze vozu Konstal 102Na; pro české nadšence známá též jako „kloubová té jednička“) do Lodže, bylo to na dlouhá léta naposledy, co polský výrobce tramvají Konstal zhotovil kloubové vozidlo. Do výroby zamířil od roku 1973 typ Konstal 105N, na nějž navázal v roce 1979 modifikovaný typ 105Na vyráběný v různých verzích de facto až do roku 2001 (byť poslední verze byly již značně modernizovány). S pádem železné opony a demokratizací polské společnosti stál jediný domácí výrobce tramvají před těžkým obdobím. Polská ekonomika byla po dlouhých letech budování socialistického ráje naprosto v troskách a pozvolný přechod na tržní ekonomiku spojený se ztrátou tradičních odbytových trhů v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci znamenal úbytek finančních prostředků, který silně dolehl také na městské pokladny. Podobně jako v Československu byly i v Polsku přiškrceny finanční prostředky určené na nákup nových vozidel, takže například v roce 1993 předal Konstal zákazníkům jen okolo 40 nových vozů.



V roce 1992 byl v trojici polských měst testován vůz GT6N výrobce AEG. Snímek pochází z testování ve Varšavě a představuje nám pohled na vůz zezadu. V roce 1993 mělo vzniknout pět licenčně vyrobených vozů v Konstalu, k čemuž ale nedošlo, a tak si Polsko muselo na svou první nízkopodlažní tramvaj počkat až do roku 1995, resp. v provozu s cestujícími do roku 1996. (zdroj: http://phototrans.eu/ ; foto: Marcin Stiasny)

Problémem však nebyly jen finanční prostředky měst, ale také beznadějně zastaralý výrobní program, který již nechtěli zákazníci akceptovat. Konstal se tak pustil – s většími či menším úspěchy – do modernizace stávají řady Konstal 105Na. Stále ale bylo zachováváno nejen designové provedení odpovídající závěru 70. let, ale především koncepční provedení sólo vozidla s nenízkopodlažní částí, třebaže vývoj ve světě již jasně ukazoval, kterým směrem se bude městská kolejová doprava vyvíjet. Zaspání ve vývoji hodlal Konstal vyřešit licenční výrobou. V roce 1992 byl ve Varšavě, v Krakově a v Poznani prezentován vůz typu GT6N výrobce AEG a tramvaj sklidila veskrze pozitivní ohlasy. Cenově však byla tramvaj nedostupná. Proto se koketovalo s myšlenkou, že by výroba nových vozidel probíhala přímo v Polsku, což mělo přispět k určitému zlevnění. Už v roce 1993 mělo vzniknout 5 prototypů, nicméně od plánu bylo nakonec upuštěno, neboť po provedení průzkumu mezi dopravci nebyl údajně o takový typ vozidla v Polsku zájem.



První polská nízkopodlažní tramvaj typu 112N v zastávce Szpital Wolski v červnu 2009 ještě s černými rámečky kolem reflektorů. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Konstal tedy ještě pokračoval ve výrobě derivátů typu 105Na, připravoval se však již na vývoj vlastního nízkopodlažního vozu. Ten měl být v souladu s trendy koncipován už jako článkový, přičemž byla po letech opět zvolena koncepce dvoučlánkového vozidla. Designové řešení tramvaje nezakrývalo svou inspiraci zkoušeným prototypem GT6N, tím ovšem podobnost s německou technikou končila. Konstal dále využíval těch prvků, které dokázal snadno vyvinout a vyrobit, což platilo zejména pro podvozky (ty sice procházely v průběhu 90. let inovacemi, výrobce ale nebyl schopen přijít s konstrukcí, která by umožňovala snížení podlahy). Výsledkem tak byla dvoučlánková tramvaj o délce 19 650 mm (šířce 2 400 mm a výšce 3 360 mm), která byla usazena na trojici hnacích podvozků s výkonem 6x 41,5 kW, která měla nízkopodlažní část pouze v prostoru třetích dveří. Výrobce uváděl, že nízkopodlažní plocha 26 tun těžkého vozidla představuje 24% podíl z celkové podlahové plochy a tento údaj se používá doposud. Jednalo se ale o marketingový tah, protože výrobce započítával i plochu schodů, což, jak je patrné i z fotografie v tomto článku, značně hodnotu nadsazovalo. Nízkopodlažní část (s výškou podlahy 340 mm nad temenem kolejnice) neměla ani jedno místo k sezení, u levé bočnice se vedle schodů nacházely pouze dva „výklenky“, z nichž jeden byl určen pro odstavení invalidního vozíku, druhý pak pro možnost odstavení dětského kočárku. Celkem měla tramvaj pojmout 209 cestujících, z toho 24 sedících.



Pohled zezadu na prototyp vozu 112N. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Tramvaj byla po svém vyrobení předána do Varšavy, kam dorazila dne 27. 12. 1995, tedy před 25 lety. V provozu se objevila od počátku roku 1996. Kromě nízkopodlažní části nabízela také některé další novinky (přenesené ovšem již během vývoje i na modernizovanou verzi tramvají Konstal 105Na, takže vozu 112N nepřipadalo prvenství), jako byla například elektrická výzbroj na bázi GTO tyristorů, statický měnič, výklopné dveře, protiskluzová podlahová krytina atp. Tramvaj byla do provozu zařazena pod ev. č. 2014, od 1. 6. 1997 byla přečíslována na ev. č. 3001, které nese doposud. V roce 2008 se tramvaj podrobila větší opravě, při níž mj. obdržela elektronický informační systém z produkce české společnosti BUSE. Později byly z tramvaje odstraněny černé rámečky okolo čelních reflektorů, což poněkud degradovalo vzhled vozidla. Před pár lety se pak tramvaj dočkala i změny laku do nového varšavského schématu.



Nízkopodlažní část měla dle výrobce zabírat 24% podíl z celkové podlahové plochy vozidla. Započítávány ale byly i schody. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Přes svou atypičnost se tramvaj drží v provozu doposud. Ačkoli vozidlu z pohledu vývoje polských nízkopodlažních tramvají nelze upřít prvenství, nejednalo se o směr vývoje, který by byl dále sledován. Vůz zůstal osamoceným prototypem, na který již nebylo dalšími vozy navázáno. Konstal sice použil designové křivky i zkušenosti s vývojem při vývoji modelu 114Na, ten byl již ale koncipován jako tříčlánkový o délce 26 m a nalezl uplatnění v Gdaňsku. V tomto případě byl jako nízkopodlažní řešen prakticky celý střední článek, i tak ale vznikly pouze dva kusy. Další vývoj již směřoval k vícečlánkovým vozům s větším podílem nízké podlahy. V té době již Konstal vlastnil francouzský Alstom (od roku 1997), což umožnilo závodu přijít s technickými inovacemi i zcela novými tramvajemi, z nichž ty poslední Alstom dokonce zařadil do své rodiny Citadis (jako řada Citadis 100). Vše ale skončilo u vyrobení 21 vozů, načež byla produkce tramvají v Chorzówě pro nedostatek dalších objednávek ukončena. Později zde sice Alstom nechal vyrobit ještě tramvaje pro Istanbul (2005), následně však nechal závod specializovat především na vývoj a výrobu jednotek metra.

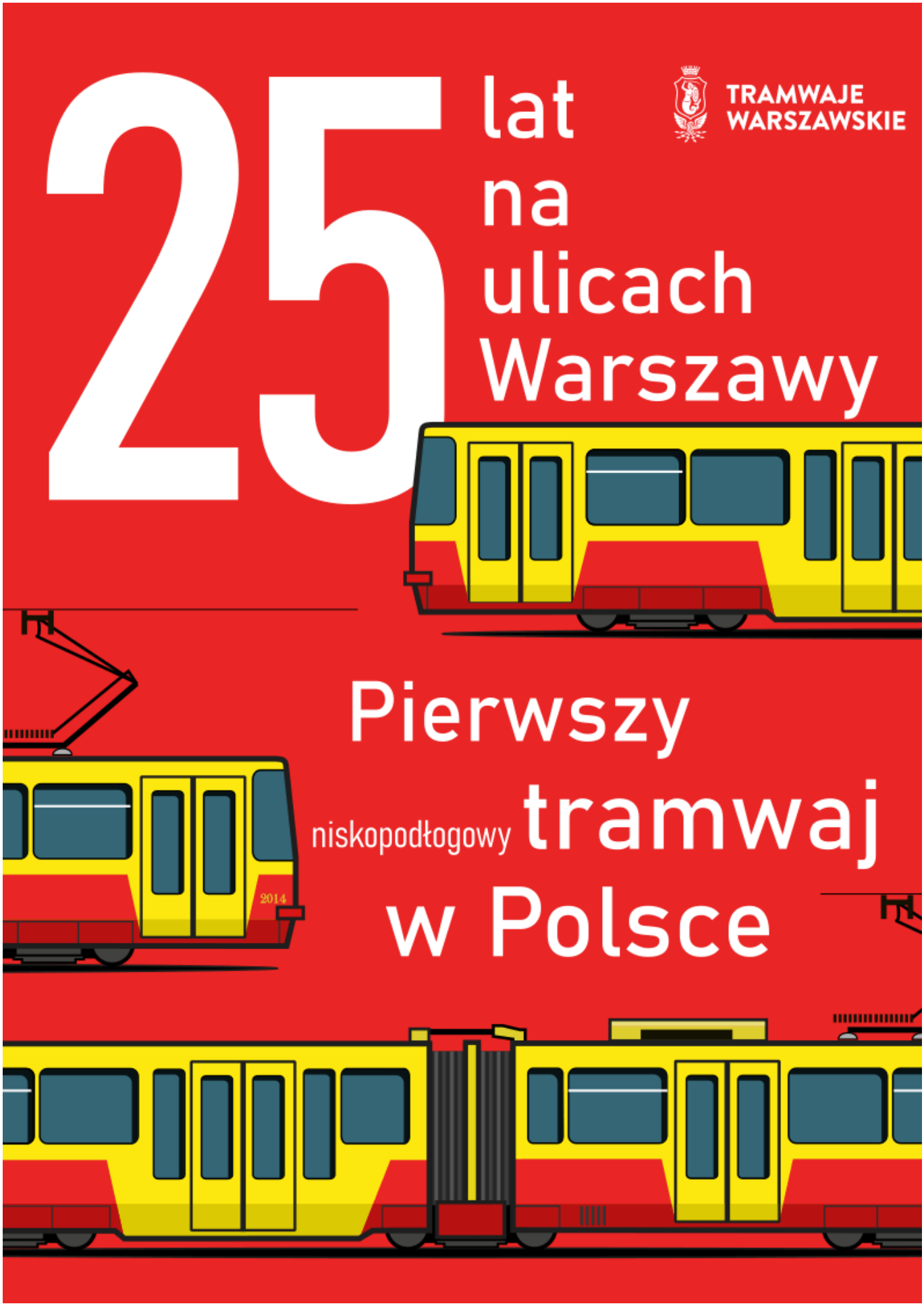


Ještě jeden pohled do interiéru, tentokrát pohled z předního článku. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Po období, kdy se snažili na polském trhu s moderními tramvajemi prosadit západní výrobci (především Bombardier a Siemens), odstartovala smršť ve výrobě moderních nízkopodlažních vozů domácí provenience až vagónka PESA, která zahájila produkci svých tramvají v roce 2007. Dnes je právě tato společnost společně s poznaňským Modertransem lídrem v oblasti výroby nízkopodlažních tramvají v Polsku, kterým sekunduje ze zahraničních výrobců především Stadler díky zakázce pro Krakov a Hyundai Rotem, který překvapivě vyhrál výběrové řízení na dodávku nových vozů pro Varšavu. V rámci obnovy vozového parku varšavských tramvají, která by měla začít v příštím roce, visí otazník i nad budoucností prototypu vozu Konstal 112N. Ačkoli ještě nepadlo oficiální rozhodnutí, předpokládá se, že by tramvaj měla nalézt místo v muzejních sbírkách.



Tramvaj Konstal 112N v současném barevném provedení. (zdroj: Wikipeida.pl,; foto: Krzysztof. J.)



Letáček, kterým dnes Tramwaje Warszawskie připomněly 25. výročí od dodání prototypu tramvaje

Konstal 112N. (zdroj: facebooková stránka Tramwaje Warszawskie)

Url: První polská nízkopodlažní tramvaj má 25 let