

Smutný konec prototypu Tramina

01.02 2022 21:40, Libor Hinčica, Tramvaje

V roce 2009 si premiéru na veletrhu TRAKO v Gdaňsku odbyl prototyp první tramvaje pojmenované Solaris Tramino. Šlo o vůz typového označení S100, jenž se měl stát zárodkem nové produktové řady nízkopodlažních tramvají (tehdy ještě ryze polského) Solarisu, jenž tak segment autobusů a trolejbusů rozšířil o kolejová vozidla.

Ambiciózní plán velkého vizionáře, někdejšího zakladatele Solarisu Krzysztofa Olszewskeho, nakonec očekávané plody úspěchu nepřinesl. Pod značkou Tramino bylo do roku 2022 vyrobeno jen 162 tramvají, z nichž nemalá část s ohledem na převzetí tramvajové produkce Solarisu ze strany Stadleru byla už vyráběna Stadlerem. Poslední úspěšný projekt se zrodil v době, kdy Solaris a Stadler úzce spolupracovali v rámci konsorcia (od r. 2017). Šlo o zakázku na 50 tramvají pro Krakov, kterou společný podnik ovládl. S ohledem na to, že v následujícím roce došlo k úplnému převzetí tramvajové produkce ze strany Stadleru, byla již samotná dodávka těchto vozů uskutečněna pouze pod hlavičkou nového majitele, jenž s danou platformou zabodoval i v následujícím tendru. Název Tramino Kraków se tak objevil jen v nabídce výrobce.



Solaris Tramino v ulicicch Poznaně během prezentace ke 130. výročí MHD v Poznani. (zdroj: Wikipedia.pl; foto: Michał Nadolski)

Vraťme se ale zpět k prototypu. Jeho projekt spatřil světlo světa v roce 2008 a samotný vůz byl postaven a slavnostně představen na veletrhu v Gdaňsku v roce 2009. Výrobu tohoto vozidla ovšem Solaris ještě nezajišťoval ve vlastních prostorách (ty pro potřeby výroby tramvají vznikly až později jižně od Poznaně v městečku Środa Wielkopolska, kde docházelo ke svařování hrubých koster, zatímco finální montáž probíhala v pronajaté hale v poznaňské šásti Junikowo), ale ve spolupráci s firmou Autosan a dopravcem MPK Łódź. Autosan zajistil výrobu hrubých koster jednotlivých článků, v Lodži poté proběhla finální montáž. Po slavnostní prezentaci (premiéra se uskutečnila dne 14. 10. 2009) zamířil prototyp do Poznaně, kde byl složen dne 21. 11. 2009. Jen o dva dny později (23. 11. 2009) podepsal místní dopravní podnik zakázku na dodání 40 vozů (s opcí na dalších 5 ks), jež měly z konstrukce prototypu vycházet. Pro Solaris přitom nešlo o první úspěch ve výběrovém řízení na dodávku jeho nových tramvají. Již počátkem roku 2009 totiž ovládl i soutěž ve Štětíně, jenomže ten ji nakonec zrušil a v opakovaném tendru zde uspěla následně Pesa.

Prototyp v Poznani prošel ještě dokončovacími pracemi, takže do provozu na zkoušky vyrazil až v březnu 2010. Už v polovině května poté splnil všechny předepsané zkoušky, takže vůz byl schválen pro provoz. V září 2010 si tramvaj odskočila na prezentaci na veletrhu InnoTrans, odkud se vrátila zpět do Poznaně, kde dne 26. 11. 2010 svezla své první cestující. Pravidelný provoz s pasažéry byl ovšem zahájen až od 28. 1. 2011, přičemž MPK Poznań si vůz od Solarisu dlouhodobě pronajalo.



Pohled do interiéru prototypu Tramina S100. (zdroj: Wikipedia.pl)

Tramino S100 bylo považováno za základ větší produktové řady, která měla být primárně tvořena vozy o délce cca 18,8 m (tříčlánkové provedení) a cca 32 m. Kratší délková modifikace nakonec vůbec nevznikla, delší se prosadila jen ve zmíněném tendru na 45 vozů pro Poznaň, přičemž sériové vozy (označené jako model S105p) se od prototypu značně odlišoval (včetně délky, která u prototypu činila 31,7 m, zatímco sériové vozy dosahovaly délky 32,03 m). Všechna ostatní vyrobená Tramina odpovídala jiným konstrukčním řešením, což značně nabourávalo představy o rentabilitě vlastní tramvajové produkce.

Prototypový vůz měl nadále sloužit výrobci pro ověřování různých prvků výbavy, včetně autonomního pojezdu za využití superkondenzátorů. Těmi byla tramvaj vybavena pro účely zkoušek v Krakově, které se uskutečnily od 23. 2. 2015 do 30. 8. 2015, a to v režimu s cestujícími (na linkách 1, 4 a 14 vedených do Nowé Huty). Poté se vůz vrátil do Poznaně, kde se pokračovalo v jeho pronájmu. Naposledy tramvaj svezla cestující v srpnu 2018, načež zůstala odstavena v areálu MPK Poznań. V září 2020 bylo dohodnuto převzetí zpět výrobcem, který nepotřebnou tramvaj nechal odstavit pod širým nebem.



Ještě jeden pohled na odstavený vůz v areálu Solarisu. (foto: Jakub Rösler)

Zvažovalo se, že by vozidlo mohlo být dále odprodáno, nicméně zájemci o atypický prototyp z rukou výrobce, jenž coby tramvajový producent na trhu už ani nefiguruje, se právě nehrnuli. Nakonec bylo informováno o tom, že se nenašel zájem ani o pronájem, ani o koupi a po dlouhé době odstavení by již bylo problematické vůz vůbec uvést zpět do provozu (náklady mají převyšovat zůstatkovou hodnotu vozidla). Tramvaj, jež nesla v Poznani ev. č. 560 (dříve 451), tak má podle mluvčího Solarisu zamířit do šrotu. Za mementem odvážného plánu na výrobu tramvají s ležatým eskem ve znaku tak bude následovat smutná tečka.

Url: [Smutný konec prototypu Tramina]