

TRAM34. Turecko má nový model tramvaje i výrobce

29.06 2026 19:53, Libor Hinčica, Tramvaje

V Turecku finišují práce na první tramvaji obchodního jména TRAM34, u níž je zdůrazňován vysoký podíl komponentů domácí provenience. Výrobu vozidla poněkud nezvykle zaštiťovala společnost provozující istanbulské metro (Metro Istanbul), která je také vlastníkem veškerých práv a dokumentace k vozidlu.

Koncept TRAM34 byl představen v roce 2023 k 34. výročí společnosti Metro Istanbul. Objednáno bylo 34 vozidel s cenovkou cca 2,3 mil. € za vůz (přibližně 56,2 mil. Kč), které by měly být postupně nasazeny na linku T4. Ta byla zprovozněna ve dvou etapách v letech 2007 a 2009 a svým charakterem se nejvíce přibližuje německému Stadtbahnu. Ostatně právě vozidla z Německa v podobě ojetých vozů Duewag B80S a B100S původem z Kolína nad Rýnem byla pro zahájení provozu na lince T4 pořízena. Náhradou těchto nejstarších tramvají (Stadtbahnů) by se nyní měly stát vozy TRAM34, které tak nebudou představovat vozidla nízkopodlažní, ale vysokopodlažní (nicméně s ohledem na použití vysokých nástupišť i tak přístupná bezbariérově).

Původní optimistické prognózy uváděly, že by první dvoučlánkový vůz o délce cca 25 m měl být dokončen již v listopadu 2024. To se ale ukázalo jako nereálné a ve skutečnosti byl v té době teprve vybrán producent. Koncept montáže vozů je přitom na celém projektu patrně tím nejzajímavějším. Společnost Metro Istanbul se rozhodla nechat si navrhnout vozidlo, k němuž bude vlastnit veškerá práva a u kterého si následně bude sama určovat jednotlivé zhotovitele. Cílem bylo snížit cenu nejen v porovnání se zahraniční, ale i tuzemskou produkcí.



Dokončený prototyp vozu TRAM34 před odesláním do Istanbulu. (zdroj: Fatih Gültekin)

Současně je záměr vnímán jako pokus umožnit vstup na trh dalšímu lokálnímu producentovi, který by zvětšil domácí konkurenční prostředí. Cílem turecké politiky sice je na jedné straně zvýhodňovat tuzemské výrobce (neplatí to však plošně a u všech veřejných zakázek, ačkoli k tomu některé mediální zkratky svádějí), avšak ne za cenu tvorby monopolu či podpory monopolu. Až dosud přitom platilo, že vozidla – i když nesoucí značku „vyrobeno v Turecku“ – byla sestavena především ze zahraničních komponentů. I to se mělo s projektem vozu TRAM34 změnit.

Podle posledních publikovaných zpráv by měl nakonec podíl lokální produkce činit 60–61 %, přičemž z netureckých komponentů lze zmínit například motory z Rakouska (TSA) či převodovky z Německa (Voith). Na druhé straně celý řídicí systém (TCMS) i elektrická výzbroj mají být údajně lokální provenience, neuvádí se však, zda od turecké firmy, anebo v Turecku pouze vyráběné.

Design vozidla navrhla pro Metro Istanbul společnost *Arman Design*, přičemž tímto nejsou myšleny jen vnější křivky, ale kompletní projekt vozidla. Zakázka na výrobu vozových skříní a rámů podvozků pak byla svěřena strojírenské společnosti *Yılgenci Mühendislik*. Samotná montáž poté probíhá ve městě Adapazarı, avšak Metro Istanbul neuvádí, které místní společnosti byla výroba svěřena. Působí zde z významných hráčů dvě – EUROTEM (odnož jihokorejského výrobce Hyundai Rotem) a státní výrobce železničních vozů TÜRASAŞ.

Každý vůz dosahuje délky 24 800 mm (se spřáhly 25 400 mm) a má šířku vozové skříně 2 650 mm. Výška činí 3 535 mm (3 860 mm včetně staženého pantografu), nástupní výška je jednotně na úrovni 920 mm. Použita jsou kola o průměru 680 mm (nová). Vozidla jsou konstruována pro provozní

rychlost 80 km/h a napájecí soustavu 750 V DC. Pod vozem se nacházejí tři podvozky – jeden Jakobsův mezi články je běžný, dva krajní jsou pak hnací s výkonem 4× 120 kW. Zrychlení by mělo činit 1,2 m/s^2, při nouzovém brzdění se počítá se zpomalením 2,8 m/s^2. Každý vůz by měl pojmout až 213 stojících (při 8 os./m^2) a 46 sedících pasažérů, v praxi se počítá s nasazením do dvouvozových souprav. Výměnu cestujících zajistí čtvery dvoukřídlé dveře o šířce 1 400 mm na každé straně vozu.

První vůz prošel statickými zkouškami ve výrobním závodě a v červenci se předpokládá jeho převezení do Istanbulu do depa linky T4. Následně by se mělo začít s dynamickými zkouškami přímo na trati. Termín dodání dalších sériových vozů nebyl v posledních oficiálních zprávách dopravce zmiňován.

Url: TRAM34. Turecko má nový model tramvaje i výrobce