V Rusku testují nový článkový trolejbus

23.11 2025 18:13, Libor Hinčica, Trolejbusy

V uplynulých dvou letech se podařilo ruské společnosti UTTZ (Ufimskij tramvajno-trollejbusnyj zavod; УТТЗ) dokončit první prototyp nového článkového trolejbusu, jenž byl ve shodě s dřívější produkcí trolejbusů standardní délky označen obchodním jménem „Gorožanin“ (Горожанин), což bychom mohli do češtiny přeložit jako měšťan či měšťák. Vůz s typovým označením UTTZ-6243.01 vznikl v úzké kooperaci s běloruskou společností MAZ, jež dodala karoserii odvozenou z autobusu MAZ-216.

Dodávkám trolejbusů od společnosti UTTZ jsme se na stránkách našeho webového časopisu opakovaně věnovali, a tak na tomto místě pouze připomeňme, že firma byla založena v Ufě jakožto nepřímý pokračovatel podniku BTZ (Baškirskij trollejbusnyj zavod), jenž v roce 2017 po 53 letech existence zkrachoval. UTTZ se vynořil ještě v témže roce s tím, že pro potřeby montáže trolejbusů si začal pronajímat kapacity od místního DP. První pokusy o průnik na trh byly podnikány v kooperaci s ruskou společností NĚFAZ, později došlo k přechodu na běloruské karoserie MAZ, s nimiž bylo zákazníkům během pěti let předáno už bezmála 700 vozů. Všechny tyto trolejbusy odpovídaly modelu UTTZ-6241.01 o délce 12 m. Teprve letos spatřil světlo světa i první kloubový vůz.

Trolejbus UTTZ-6243.01 „Gorožanin“ může být koncipován jako klasický bez trakčních baterií (pak nahrazuje v označení typu poslední dvojčíslí za tečnou pouze dvojice nul), anebo jako parciální, přičemž při použití větších baterií je možno dosáhnout již velmi zajímavého dojezdu. Baterie jsou chlazeny kapalinou. (foto: Kursk Elektro Trans)

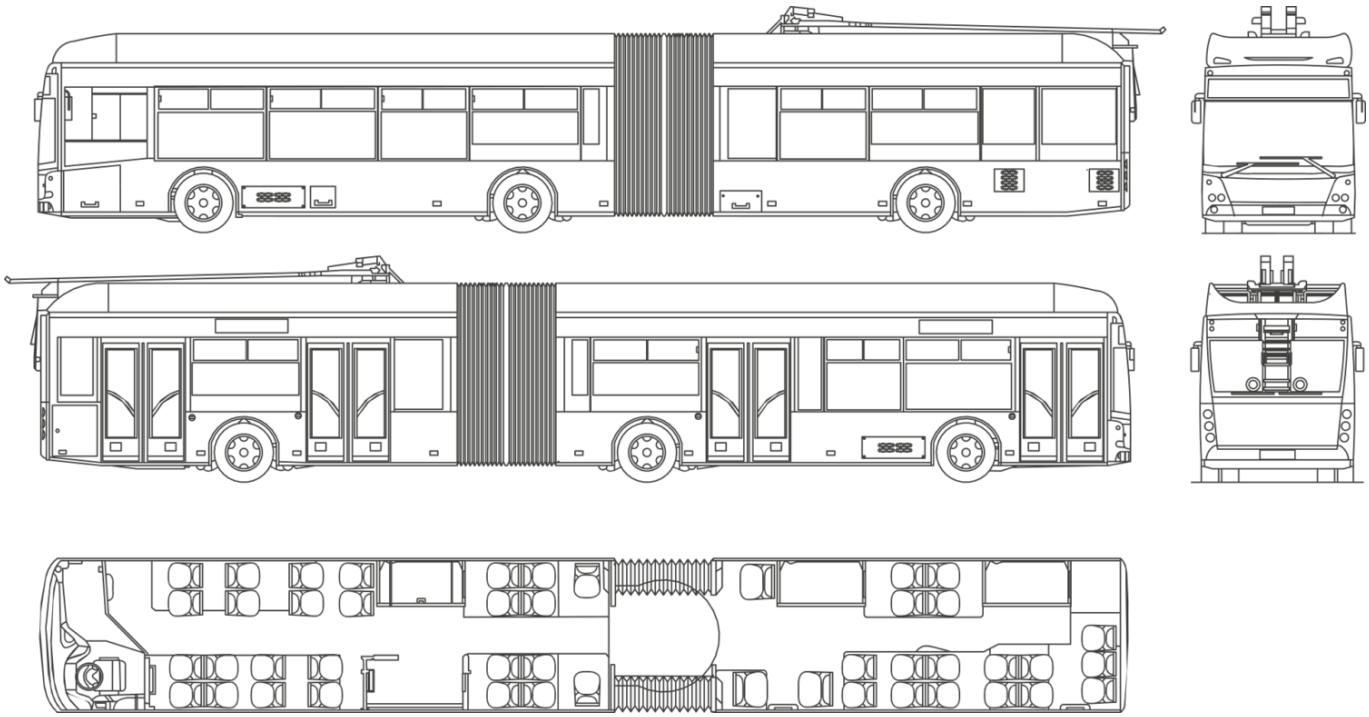
Přestože Ruská federace patřila a patří mezi státy s velkým zastoupením trolejbusů v městské dopravě, článkové trolejbusy se v místních provozech nikdy plošně příliš neuchytily, ať již kvůli složitosti konstrukce, vysokým pořizovacím nákladům, komplikacím s údržbou či jiným omezením. I nedávno představený trolejbus UTTZ-6243.01 „Gorožanin“ byl vyhotoven pouze jako neadresný prototyp, který má dát možnost provozovatelům ověřit vlastnosti článkového vozidla v běžném provozu.

MAZ dodal pro potřeby projektu karoserii vozu MAZ-216, která je upravenou verzí dříve vyráběného modelu MAZ-215. Ten v trolejbusovém provedení (MAZ-215T) v minulosti sice vznikl, avšak jen ve formě dvou vozů (z let 2014 a 2020). Inovovaná verze MAZ-216 byla poprvé představena v roce 2018 a od počátku byla zamýšlena i jako platforma pro stavbu trolejbusů. S ohledem na nulový zájem trhu o takový typ vozidla ale zůstal trolejbus MAZ-216T pouze na papíře, což se změnilo až se zájmem UTTZ o stavbu prototypu.

Trolejbus UTTZ-6243.01 „Gorožanin“ zavítal ve druhé polovině listopadu na měsíční zkoušky do Kursku. (foto: Kursk Elektro Trans)

MAZ vyrobil a dodal potřebnou karoserii v létě 2024. Dne 5. 2. 2025 UTTZ oznámila, že ze strany Vědecko-výzkumného ústavu automobilů a automobilových pohonů bylo vozidlu přiděleno produktové číslo 6247-0000010, od čehož se mělo následně odvozovat typové pojmenování. UTTZ na památku této události vytvořil dokonce zvláštní pamětní odznak, který si bylo možné ze strany sběratelů zakoupit. Záhy však tentýž ústav přistoupil ke změně a projekt přečísloval na 6243-0000010, takže finálně nesl vůz nikoli pojmenování UTTZ-6247.01, nýbrž UTTZ-6243.01.

Montáž prototypu byla dokončena v březnu 2025 a první zkušební jízda se v Ufě konala dne 27. 3. 2025. Následně se trolejbus na konci dubna objevil v Moskvě na výstavě pořádané v rámci Ruského týdne veřejné dopravy a městské mobility (od 28. do 30. 4. 2025), o necelý měsíc později (23. a 24. 5. 2025) bylo možné si jej prohlédnout i v Petrohradě v rámci TransportFestu a na konci června (28. 6. 2025) byl vůz vystaven v Nižném Novgorodu při příležitosti připomínky 78. výročí trolejbusové dopravy. Do provozu s cestujícími byl nasazen až na podzim, a to nejprve v „domácí“ Ufě, kde byl vypravován na linky od 16. 10. do 16. 11. 2025. Následně se vůz přesunul do Kursku, o čemž místní provozovatel informoval dne 21. 11. 2025 s tím, že by znovu mělo jít o testování v délce jednoho měsíce, během nějž bude možné se svézt trolejbusem zdarma.



Bokorysy a uspořádání interiéru trolejbusu UTTZ-6243.01 (zdroj: UTTZ)

Z technických údajů k novému rusko-běloruskému vozu UTTZ-6243.01 uveďme alespoň základní parametry, tj. délku, jež činí 18 250 mm, šířku, která je 2 550 mm, a výšku, jež činí při stažených sběračích 3 700 mm. Rozvor mezi nápravami je 5 270 mm (mezi 1. a 2.) a 6 650 mm (mezi 2. a 3.). Pohon zajišťuje jeden asynchronní motor poháněj ící zadní nápravu, jehož výkon činí pouze 180 kW (typ DTA1U1). Podle výrobce zvládne být vůz provozován v teplotním rozmezí od -40 °C do +40 °C. Součástí výbavy vozidla je klimatizace, kamerový systém, systém hlášení požáru, pneumatické poloautomatické sběrače atp.

U trolejbusu se standardně počítá s využitím baterií, a to buďto pro nouzový dojezd do 3 km (pak jsou použity pouze gelové baterie o kapacitě 3x 150 Ah), anebo pro standardní využití v provozu. Prototyp je koncipován jako plnohodnotný parciální trolejbus, takže disponuje trakčními bateriemi na bázi článků NMC, jež se ukrývají na střeše předního článku trolejbusu. UTTZ nabízí provedení s celkovou kapacitou elektrické energie 73,4 kWh (využitelná energie činí 66,1 kWh), anebo 146,8 kWh (zde využitelná energie činí 132,3 kWh). Prototyp by měl být osazen menší sadou, jež má umožňovat dojezd mezi 20 až 40 km na jedno nabití. Použití trakčních baterií poté ovlivňuje i celkovou obsaditelnost. Zatímco standardně jde až o 150 osob při 44 sedících, při užití trakčních baterií klesá max. kapacita na 145 osob, resp. 138, pakliže by byly použity větší baterie.

Url: V Rusku testují nový článkový trolejbus