

V Ústí nad Labem vyjel po opravě trolejbus Škoda 22 Tr

11.10 2021 19:15, Libor Hinčica, Trolejbusy

V pátek 8. 10. 2021 vyjel v Ústí nad Labem na první zkušební jízdu do ulic města trolejbus typu Škoda 22 Tr ev. č. 601, jenž byl z provozu odstaven před neuvěřitelnými takřka 11 lety. Druhý prototyp typu 22 Tr absolvoval náročnou generální opravu, které se momentálně podrobují také další dva ústecké vozy 22 Tr (ev. č. 602 a 603).

Připomeňme, že první prototyp trolejbusu Škoda 22 Tr (označený jako typ 22 TrG) – značně atypický od později vyrobených vozidel (vybaven byl například výzbrojí německého výrobce AEG a motory z MEZ Vsetín) – byl představen již v roce 1993, načež absolvoval rozsáhlé zkušební jízdy, a to vedle zkušební trati Ostrov – Jáchymov právě v Ústí nad Labem. Pro závadu elektrické části byl ale trolejbus v roce 1995 převezen zpět do výrobního areálu, kde sloužil jen ke statickým zkouškám. Plán na jeho přestavbu na prototyp 22 TrACI (tedy s asynchronní výzbrojí a dieselagregátem) zkrachoval na vysoké ceně přestavby (navíc trolejbus byl stáním na venkovním prostranství v Ostrově již značně sešlý). Později, přesněji v roce 2004, byl nepojízdný vůz získán jihlavským sdružením Za záchranu historických trolejbusů a autobusů, které mělo možnost trolejbus deponovat v brněnské trolejbusové vozovně v Komíně. Skutečnost, že Brno se stalo největším provozovatelem „dvaadvacítek“, dala za vznik myšlence realizovat opravu prototypu s cílem sjednotit jej se sériovými vozy. Ani tento plán se však neuskutečnil. V roce 2010 se tak trolejbus dostal do majetku Technického muzea v Brně, které však trolejbusu do dnešních dnů neuchovalo. Po vytěžení náhradních dílů byl trolejbus již v roce 2012 zlikvidován (zachován zůstal dodnes jen skelet zadního článku).



V roce 1997 byl trolejbus 22 Tr budoucího ústeckého ev. č. 601 testován dlouhodobě v Brně, v ulicích moravské metropole se však projel již dříve v rámci krátkodobé zapůjčky během veletrhu Autotec. Fotografie pochází z června 1996. (foto: Petr Šašek)

Druhý prototyp trolejbusu 22 Tr (již se škodováckou výzbrojí, ale ještě s motory MEZ Vsetín) byl postaven v roce 1994 a sloužil nejprve k prezentačním účelům. S trolejbusem se tak mohli svézt cestující v Plzni (v říjnu 1995), v Ostravě (mezi dubnem a červnem 1996) a v Brně (mezi dubnem a říjnem 1997), typové zkoušky poté probíhaly v Ústí nad Labem, kde se je však podařilo dokončit až v roce 2000. V letech 2002 a 2003 trolejbus prošel opravou ve výrobním závodě, načež byl předán na základě předchozí dohody právě ústeckému DP, který trolejbus zařadil do provozu pod ev. č. 601. V mezičase byly do Ústí dodány dva sériové vozy, které byly zařazeny do provozu dne 29. 10. 2002 pod ev. č. 602 a 603.

Další vozy Škoda 22 Tr byly vyrobeny pro Brno. To si objednalo celkem 12 vozů, přičemž první čtyři obdrželo v roce 2003 a další čtyři v roce 2004. Poté se ale výroba trolejbusů ve Škodě Ostrov zastavila, takže zbylé čtveřice se DP města Brna nedočkal. Zajímavostí brněnské dodávky byly první dva vozy, jež se od těch dalších částečně odlišovaly, neboť šlo o již dříve vyrobené skelety, které měly být součástí tříkusové prezentační série, kterou se ale nepodařilo s ohledem na horšící se situaci ostrovského závodu dokončit. Zakázka pro Brno tak umožnila Škodovce rozpracované trolejbusy dokončit a prodat.



V Ústí nad Labem nesl vůz dlouho reklamní polep a nátěr, jak dokazuje i snímek z dubna 2007. (foto: Libor Hinčica)

Kromě zmíněných vozů 22 Tr byl postaven ještě prototyp vozu 22 TrAC s asynchronní výzbrojí a pouze v jednomotorovém provedení (240 kW). Vůz však ani nedokončil zkušební provoz, protože závod v Ostrově byl v roce 2004 uzavřen. Trolejbus tak putoval v roce 2006 do maďarského Szegedu. V literatuře (bohužel i v nejnovější publikaci o historii škodováckých trolejbusů) či internetových zdrojích se uvádí, že následně došlo k výměně elektrické výzbroje za typ Europulse od Cegelecu, tato informace je ovšem mylná. V Maďarsku byly pouze doplněny nové střešní plenty, které zakrývaly poněkud nevzhledné střešní nástavby prototypu a zachována zůstala výzbroj z produkce Škodovky. Právě její atypičnost ale bohužel stála za předčasným odstavením vozidla, ke kterému došlo v roce 2015 (opět upozorňujeme, že se v různých zdrojích objevují chybná data posledního roku nasazení, zpravidla 2013 či 2016; pozn. redakce). Po závadě elektrické výzbroje totiž nebylo možné ze strany výrobce dodat vybrané náhradní díly, které byly svého času použity pouze na tomto trolejbuse. Trolejbus byl proto v roce 2020 sešrotován.

Celkem tedy vznikly tři prototypy a pouze deset sériových vozů typové řady 22 Tr. V Ústí nad Labem byl jako první odstaven z provozu v prosinci 2010 trolejbus ev. č. 601, tedy druhý prototyp, s tím, že se měl podrobit generální opravě. S atypickým trolejbusem ovšem neměli pracovníci ústeckého DP zkušenosti. Vznikl proto nápad nechat realizovat opravu dodavatelsky. Jelikož však nastal problém s jejím naceněním, došlo k rozhodnutí, že trolejbus bude převezen k potenciálnímu zhotoviteli této opravy, který se s vozidlem podrobně seznámí a opravu nacení. Tímto potenciálním zhotovitelem se stala společnost Zliner, která v dané době modernizovala pro Ústí nad Labem některé vozy 15 Tr.

Trolejbus byl do Zlína skutečně převezen a uskutečnila se i zevrubná prohlídka vozidla. Navržená cenovka za opravdu se ale neprotnula s představami DP města Ústí nad Labem. Trolejbus tak putoval v březnu 2012 ze Zlineru zpět do Ústí nad Labem, aniž by se na něm uskutečnily nějaké práce.



Trolejbus Škoda 22 Tr na zkušební jízdě mimo areál vozovny. Po provedené opravě vypadá, jako by zrovna opustil výrobní linku. (foto: Petr Šašek)

V rámci úvah o budoucnosti vozidla bylo nicméně rozhodnuto, že se oprava přece jen uskuteční. Opět měl být přizván externí subjekt, avšak jen na vybrané části, konkrétně kompletní repasi karoserie. Té se zhostila ústecká firma ACIER, která podobně jako Zliner realizovala pro ústecký DP generální opravy a modernizace vybraných vozů 15 Tr (nejprve kompletní, později – podobně jako v případě vozů 22 Tr – jen mechanických částí vozidel). Po vzorově provedené opravě karoserie, jež se uskutečnila od října 2014 do počátku roku 2015, byl rozpracovaný vůz převezen do vozovny Všebořice, kde se začalo s jeho dostrojováním. S ohledem na nedostatek personálu, náročnost procesu a nutnou potřebu obstarat atypické náhradní díly se však oprava neúměrně protahovala. Teprve na jaře roku 2021 se tak podařilo trolejbus rozhýbat vlastní silou, avšak pouze po areálu vozovny. Po objevení dílčích nedostatků se však vůz ev. č. 601 musel vrátit zpět na stanoviště opravy. Znovu se zkoušky opakovaly v září 2021, avšak opět bylo nutné trolejbus vrátit na dílnu. Ostrá zkušební jízda mimo areál vozovny se tak konala až dne 8. 10. 2021, kdy se trolejbus vydal na Střekov a zpět. Pečlivě opravený vůz by se tak měl brzy objevit – po 11 letech od svého odstavení – v provozu s pasažéry.

Další dva ústecké trolejbusy Škoda 22 Tr ev. č. 602 a 603 potkal podobný osud. První z nich byl odstaven v roce 2015 a na opravu (opět realizovanou ve spolupráci s firmou ACIER) byl přistaven v roce 2017. Vůz ev. č. 603 byl odstaven na počátku roku 2016 a jeho oprava byla zahájena po zhruba dvou letech. V současné době jsou oba trolejbusy stále rozpracovány, takže nelze předjímat, kdy se v jejich případě podaří opravu dokončit.

Url: V Ústí nad Labem vyjel po opravě trolejbus Škoda 22 Tr