

Würzburg se dočkal první nové tramvaje od HeiterBlicku

14.01 2025 18:52, Libor Hinčica, Tramvaje

Lipská společnost HeiterBlick dodala se zhruba dvouletým zpožděním oproti původnímu harmonogramu první z nových tramvají typového značení GT-F do bavorského Würzburgu. Ten si v roce 2019 objednal u producenta z Lipska celkem 18 tramvají o délce rovných 36 m, které byly pro místní provoz vyvíjeny na míru. Zdejší síť má totiž nezvyklé parametry (například minimální poloměr oblouku činí 17,5 m, maximální stoupání v délce 1 600 m 91 promile atp.), čemuž se musely nově poptávané tramvaje přizpůsobit. Lipská společnost HeiterBlick, jež kdysi vznikla jako dceřiná společnost lipských Dopravních podniků, se přihlásila do soutěže mj. s cílem vrátit se do segmentu výroby nových tramvají. Ty poslední totiž vyrobila v roce 2011 pro Lipsko a v žádném dalším tendru už úspěšná nebyla (v mezičase se zabývala výrobou Stadtbahnů). Kontrakt pro trojici saských měst (Lipsko, Görlitz, Zwickau) byl získán až po úspěchu ve Würzburgu.

Würzburg je jedním z měst, u nějž je v minulosti doložen zájem o dodávky československých tramvají Tatra, konkrétně typu KT4D, později se zvažovala modifikovaná verze „ká té osmičky“ (užší a s elektrobvýzbrojí AEG). Diskuze probíhaly v první polovině 80. let, avšak následné soutěže v roce 1985 se československý producent neúčastnil, oficiálně kvůli problémům s kapacitou výroby, svou roli ale patrně hrály také politické tlaky, které nákupu ze socialistického bloku nepřály.



Hrubá stavba jednoho z článků nové tramvaje pro Würzburg. (foto: WSB)

Dnes je tramvajová síť ve městě tvořena pěti denními linkami, na nichž slouží 40 tramvají. Nejstarší z provozních tramvají bude letos již 57 let. Jde o jednu z šesti stále funkčních „gé té osmiček“ z produkce Düwagu (nejmladší z nich má „jen“ 43 let). Další část flotily tvoří 14 vozů LHB GT-E z let 1988 a 1989 a 20 tramvají LHB GT-N z roku 1996. U posledních jmenovaných byla v rámci kontroly v listopadu 2023 zjištěna závažná závada v podobě prasklin na podvozcích, což vedlo k odstavení všech dvaceti vozů. To vyvolalo zavedení okleštěného jízdního řádu a trvalé nasazení starých Düwagů, jež do té doby sloužily už jen pro posilové spoje. Ačkoli již byly některé z tramvají GT-N vraceny po opravě zpět do provozu (od května 2024), předpokládá se dokončení repase všech vozů až v průběhu letošního roku.

Nové tramvaje z produkce HeiterBlicku prozatím s problémy nepomohou. Ve městě je jen jediný kus (ev. č. 215), který se musí v nadcházejících měsících podrobit rozsáhlému seznamu zkoušek.

HeiterBlick po vyhraném výběrovém řízení začal pracovat na dokončení vývoje vozidla. Teprve v červnu 2020 – půl roku po podpisu smlouvy – byl ze strany zadavatele schválen finální designový návrh i provedení vybraných komponentů (původně zvažované výklopné dveře například nahradily dveře vně předsuvné). K odsouhlasení vnitřního designu a materiálů došlo ještě o několik měsíců později – v listopadu 2020. Jistou zajímavostí je, že zvolená podlahová krytina byla později (v roce 2022) zkušebně položena do jednoho z vozů GT-N, aby se otestovaly její vlastnosti. Vraťme se ale zpět ke genezi projektu. Počátkem roku 2021 byl postaven dřevěný model v měřítku 1:1 (tzv. mock-up), který ale nebyl zdaleka tak propracovaný, jako tomu bylo například v případě modelu nových tramvají pro saské provozy od téhož výrobce. Konstrukce byla v zásadě velmi jednoduchá a pozornost se věnovala především uspořádání a velikosti stanoviště řidiče a interiéru (zejména s ohledem na vozíčkáře).



Pohled do interiéru vozu. (foto: WSB)

Samotné zahájení výroby bylo neustále odkládáno, nejprve s odkazem na omezení v době řádění viru z wu-chanské tržnice, později s ohledem na absenci dodávek oceli z Ukrajiny poté, co se Rusko rozhodlo svému sousedovi ukázat, že jediná mírová politika, kterou umí, dělá ostrými náboji. Termín dodání prvního vozu se tak posouval nejprve na polovinu roku 2023, poté na konec téhož roku, následně na začátek roku 2024, načež se už o termínu hlasitě nehovořilo a jen se trpělivě vyčkávalo, až tramvaj zkrátka dorazí. To se stalo v noci ze 17. na 18. 12. 2024. Zkušební provoz se očekává v délce cca 9 až 15 měsíců.

Vozy GT-F nesou pojmenování tvoření tradičním německým značením pro článkový motorový vůz (***G****elenk****t****riebwagen*) a písmene „F“, jež je interním značením dopravce, který generace svých vozidel postupně písmenkuje. Objednáno je fixně, jak už výše zaznělo, 18 vozů, které jsou řešeny jako pětičlánkové o délce 36 m a šířce 2,4 m s tím, že všechny podvozky jsou hnací (s instalovaným výkonem buďto 8x 100 kW, nebo 8x 95 kW, jelikož údaje výrobce a provozovatele se liší), přičemž krajní jsou plně otočné a ty vnitřní pevné.



Tramvaj pro Würzburg ve výrobním závodě na propagačním snímku výrobce. (foto: HeiterBlick)

Podvozky se nacházejí po jednom pod krajními články, z nichž každý disponuje pouze jedněmi dvoukřídlými dveřmi, a dále vždy po jednom pod dalšími krátkými články, mezi nimiž je pak zavěšen delší článek s dvojicí dvoukřídlých dveří. Na 36 m délky tedy připadají pouze čtvery dvoukřídlé dveře, řidič má pak pro vstup na stanoviště k dispozici vlastní dveře (odlišného provedení). Kromě údaje o výkonu motorů se odlišují i udávané hodnoty hmotnosti – zatímco HeiterBlick hovoří o 49,4 tunách, dopravce WSB (*Würzburger Straßenbahn GmbH*) uvedl vyšší hodnotu cirka 51 tun. Od toho se odvíjí také různá čísla o obsaditelnosti, kdy jediná shoda panuje u počtu sklopných sedadel (6 míst), zatímco počet míst k sezení činí v případě jednoho zdroje 76 (HeiterBlick) a ve druhém 74 (WSB), a v případě míst k stání 147 (HeiterBlick), anebo 140 (WSB).

Zajímavostí je, že výrobce na svých stránkách prezentuje tramvaj jako 100% nízkopodlažní, ve skutečnosti je sice umožněn bezbariérový přístup všemi dveřmi, nicméně část nad otočnými (tj. krajními) podvozky je vyvýšená a je zde nutno překonávat dokonce dvojici schůdků. Výška podlahy nad temenem kolejnice zde činí 660 mm, zatímco v případě nízkopodlažní části jde o 360 mm, u vstupů je snížena na 310 mm. Na všech nápravách jsou použita kola s identickým průměrem 660 mm (pro nová kola).

Z technických parametrů nám chybí prozradit ještě dodavatele elektrické výzbroje, který je v tomto případě trošku překvapivý. V minulosti HeiterBlick tradičně spolupracoval s Kiepe Electric, avšak pro projekt ve Würzburgu si k sobě přitáhl rakouskou odnož Voithu (ten dříve dodával například elektrickou výzbroj pro tramvaje Artic pro Helsinky).

Závěrem doplňme, že atypická konstrukce vozidel přesně na míru požadavkům Würzburgu má také svou cenovku – jeden vůz vychází na celých 7,5 mil. €, tj. cca 188,5 mil. Kč…



Ačkoli výrobce uvádí v řadě materiálů, že je vůz 100% nízkopodlažní, ve skutečnosti tomu tak rozhodně není, jak ukazuje i tato vizualizace. (zdroj: HeiterBlick)

Url: Würzburg se dočkal první nové tramvaje od HeiterBlicku