



## Trolejbus Škoda 15 Tr s dieselovým agregátem - II. část

15.08 2022 20:25, Libor Hinčica, Trolejbusy

[Včera jsme se v našem příspěvku](#) věnovali otázce historických úvah o možnosti využití dieselagregátu v kloubovém trolejbusu typu 15 Tr. Ve druhém díle se již zaměříme na trolejbus 15 Tr z Tallinnu, který se dosazení dieselagregátu skutečně dočkal.

Tallinn se stal vůbec první exportní destinací, kam začaly být nové československé kloubové trolejbusy (se značným skluzem oproti původně stanoveným termínům vývoje) dodávány. Výroba prvních deseti kusů se přímo prolínala s produkcí pro Ústí nad Labem (jež se stalo prvním provozovatelem sériově vyrobených vozů v ČSSR). K zařazení první „patnáctky“ (ev. č. 400) do provozu v Tallinnu došlo dle dostupných pramenů dne 9. 2. 1989. Poslední z deseti trolejbusů (ev. č. 409) byl uveden do provozu k 21. 4. 1989. Dalších třináct vozů (ev. č. 410–422) bylo zařazeno na přelomu července a srpna 1990, poslední dva vozy ev. č. 423 a 424 pak v lednu 1991. Celkem tedy bylo do Estonské sovětské socialistické republiky dodáno 25 trolejbusů 15 Tr.



Příprava na umístění agregátu v interiéru vozu. (foto: Nigol Sobolev)

K vyřazení prvního z nich, ev. č. 408, došlo už v říjnu 1995. Důvodem byl rozsáhlý požár vozidla, po němž nebylo možné vůz opravit. Systematické vyřazování v důsledku stáří se odehrávalo od roku 2007 do roku 2011, kdy byly trolejbusy odstavovány v důsledku dodávek nových vozidel Solaris Trollino 18 AC. Přes provedené investice, dobře rozvětvenou síť a celkově uspokojivý stav infrastruktury se ale Tallinn začal po roce 2011 od trolejbusové dopravy pozvolna odklánět, což se projevilo rušením některých tratí. Preferován byl nákup autobusů, především s pohonem na zemní plyn, přičemž podezřelé zakázky na nákup nových i ojetých autobusů se dostaly později do hledáčku policistů zabývajících se hospodářskou trestnou činností.



Celé zařízení se nasoukalo do trolejbusu skrze třetí dveře za využití provizorních jeřábových drah.  
(foto: Nigol Sobolev)

Ještě 1. 1. 2013 měl Tallinn k dispozici 15 z původních 25 „patnáctek“. Do konce téhož roku se stav snížil o dva vozy, o rok později o další jeden trolejbus a v roce 2015 byly vyřazeny hned čtyři vozy 15 Tr. Do roku 2016 se tedy vstupovalo jen s 8 vozidly a roku 2017 se dožili poslední tři mohykáni. Vozy ev. č. 418 a 421 svezly cestující naposledy dne 25. 1. 2017, vůz ev. č. 423, jeden z posledních dvou dodaných do Tallinnu, jenž byl v provozu od 11. 1. 1991, byl nadále příležitostně nasazován, neboť se u něj počítalo s možností zachování coby historického vozidla. Za tímto účelem byl trolejbus skutečně během podzimu 2017 v dílnách dopravce TLT opraven, k plánovanému nasazení na retro spoje ale nedošlo a vůz byl bez užitku odstaven na venkovním ploše vozovny. V roce 2020 se začalo hovořit o tom, že by měl být vůz pro nadbytečnost zlikvidován.



Pohled do interiéru na zastavěný dieselaagregát. (foto: Libor Hinčica)

V té chvíli se objevil na scéně pan Nigol Sobolev, který od roku 2005 mapuje trolejbusovou dopravu. Ve chvíli, kdy zjistit, že se trolejbus na internetu prodává, rozhodl se, že jej zachrání před likvidací a vůz odkoupil. V závěsu za silničním tahačem jej nechal odvézt pod přístřešek, který pro deponování trolejbusu získal. Jeho původní myšlenka nebyla provozovat vůz s využitím diesellového agregátu. Tato idea se zrodila až díky českému příspěví. Pan Sobolev totiž na internetu objevil webové stránky věnující se plzeňským trolejbusům, za nimiž stojí Ing. Zdeněk Kresa, jenž je (vedle dalších činností) aktivní i v Muzeu dopravy ve Strašicích (potažmo ve ŠKODA-BUS klubu). Zde se příležitostně mimo veřejné komunikace provádějí krátké jízdy trolejbusů za využití dieselaagregátu, který je umístěn na samostatném vozíku a tažen za trolejbusem. Právě takové uplatnění diesellového generátoru pro pohon trolejbusu zaujalo i v Estonsku. Navázaná družba pomohla (za příspěví dalších členů ŠKODA-BUS klubu, zejména místopředsedy pana Michala Kouby) k vyjasnění technických úskalí a obstarání potřebných komponentů pro vlastní přestavbu na voze ev. č. 423.



Ještě jeden pohled na řešení diesellového agregátu v interiéru vozu. (foto: Libor Hinčica)

Na rozdíl od praxe ze Strašic byla upřednostněna varianta umístění diesellového generátoru přímo do interiéru vozidla. Cílem přitom bylo trolejbus neznehodnotit, takže všechny nezbytné úpravy (jako demontáž sedadel, vedení kabeláže, instalace odhlučnění, nasávací mřížky v oknech atp.) byly šetrně provedeny tak, aby bylo možné vůz kdykoli uvést zpět do původního stavu. Potřebný dieselagregát, který se následně do trolejbusu nasoukal dveřmi, se podařilo získat z kovošrotu. O jeho původu nemá jeho nový majitel žádné informace. S největší pravděpodobností se dle jeho slov jednalo o agregát ze 70. či 80. let, který se používal na lodi. V době převzetí z kovošrotu nebylo zařízení funkční, takže bylo nutné obstarat na něj náhradní díly a opravit jej.



Nezbytné úpravy okenních tabulí v místech umístění dieselaagregátu. Ze snímku je patrný i kabel vedený ke sběračové základně. (foto: Libor Hinčica)

Použit je třífázový generátor Volvo Penta o výkonu 170 kW (190 kVa), který je schopen vyrábět proud o velikosti 274 A. Jelikož hlavní výstup je třífázový (3x 400 V AC), vyrobil si pan Sobolev vlastní měnič, který usměrňuje střídavé napětí na stejnosměrné (600 V DC). Z měniče poté vede kabeláž (použit je měděný kabel o průřezu 120 mm<sup>2</sup>) k základně sběračů na střeše vozidla, kde je provedeno napojení na původní elektrický okruh vozidla.



Trolejbus do každé vesnice... (foto: Libor Hinčica)

Samotná přestavba byla zahájena v březnu 2021 a ukončena v zimě téhož roku. První zkušební jízda zpod přístřešku se uskutečnila o rok později, tedy v březnu 2022. Následovaly další zkušební jízdy, kterých se později chopil sám majitel vozu, jenž si pouze kvůli jízdě s trolejbusem udělal řidičské oprávnění na skupinu D. Zkoušky postupně odhalily některé nedostatky, a tak se agregát a systém zapojení dočkal několika drobných úprav, jejichž cílem je zvýšit provozní spolehlivost. Dne 21. 6. 2022 se trolejbus dokonce vydal vlastní silou do svého původního působiště v Tallinnu, kde se projel k radosti fanoušků dopravy po ulicích města (pouze v režimu na diesel). Nigol Sobolev odhaduje, že celkově za nákup trolejbusu a jeho úpravy utratil již okolo 20 000 €, tedy přibližně půl milionu korun.

Doplňme, že jízda trolejbusu 15 Tr na dieselagregát není levnou záležitostí, protože vůz spotřebuje na 100 km rovných 100 litrů nafty (při jízdě po rovině, která je naštěstí v Estonsku prakticky všude). Největší obavy má dnes majitel netradičního trolejbusu z případné závady elektrické výzbroje, kterou by nebyl schopen sám diagnostikovat a opravit. Na druhé straně lze asi důvodně předpokládat, že se bude moci i v takovém případě opřít o rozsáhlou komunitu fanoušků trolejbusové dopravy.

Url: [Trolejbus Škoda 15 Tr s dieselovým agregátem - II. část](#)