



V Praze dojezdila první místní modernizovaná tramvaj T3R.P

07.03 2024 21:27, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 7. 3. 2024 byl na ranním 13. pořadí linky číslo 11 (Spojovací - Spořilov) vypraven naposledy do provozu vůz T3R.P ev. č. 8211, který stál na počátku úspěšného modernizačního programu tramvaj T3 v Praze, jenž byl zahájen v roce 2000 a na němž se v počátcích projektu podílel šumperský Pars (původně Pars DMN, od 1. 8. 2000 Pars nova).

Praha v 90. letech delší dobu usilovala o nákup moderních nízkopodlažních vozů, přičemž se počítalo s vozidly z produkce ČKD. Natahující se projekt vozů RT6N1 a kupící se problémy výrobce ale naznačovaly, že vidina objednávky nízkopodlažních vozů tuzemské provenience v konfiguraci vyhovující pražským podmínkám mizí za horizont a plánovaná obnova vozového parku bude muset být odložena. Paralelně tak pražský DP sledoval možnosti modernizace stávající flotily „té trojky“ za využití nové elektrické výzbroje a dalších inovativních prvků, z čehož vzniklo v průběhu 90. let hned několik prototypů, mezi nimiž pomyslně nejvyšší stupeň modernizace představovaly vozy ev. č. 8205 (jenž obdržel nová čela dle modelu T3R) a ev. č. 8600 (přezdíváný „kočkopes“ a označovaný oficiálně jako model T6A5.3 s novou vozovou skříní dle typu T6A5 a elektrickou výzbrojí TV14). Ani jeden z konceptů se ovšem neujal.



Na veletrhu v Brně v říjnu 2000 byla tramvaj vystavena jen coby statický exponát. (foto: DPP)

Pro rozsáhlou modernizační vlnu se sice počítalo s pozvednutím komfortu a prodloužením životnosti o dalších cca 16 let, na druhé straně ale stály náklady (zejména modernizace na typ T6A5.3 s využitím pouze původních podvozků z „té trojky“ se ukázala finančně neúnosná). Všeobecná shoda panovala v užití nové elektrické výzbroje, kde vůči skomírajícímu ČKD začala na sklonku 90. let vyrůstat konkurence v podobě pražského závodu Alstomu (dnes Cegelec). Do něj přešel z ČKD Ing. First (dosavadní hlavní mozek všech výzbrojí z ČKD Trakce), který společně s šéfem pražského Alstomu Ing. Netolickým dokončil projekt nové elektrické výzbroje určené pro modernizace tramvají, která získala obchodní jméno TV Progress. Prvním zákazníkem pro tento typ zařízení se stal Dopravní podnik Ostrava, jenž byl právem v závěru 90. let považován za kolébku inovací. Ten výzbrojí osadil ještě v roce 1999 vůz T3 ev. č. 1016.

Praha následovala v listopadu 1999 s vozem ev. č. 6554, který byl ale pouze „pokusným králíkem“, jehož jedinou úlohou bylo odzkoušet novou výzbroj v pražských podmínkách bez toho, že by se ještě přistoupilo k samotné repasi vozidla (jedinou viditelnou změnou bylo jen odebrání jedné sedačky u prostředních dveří, na jejímž místě „vyrostl“ další zásobník písku). Interně nesla takto upravená tramvaj označení T3A a sloužila v běžném provozu s cestujícími pod původním evidenčním číslem, přičemž mezi únorem až dubnem 2001 se dočkala úpravy elektrické výzbroje (analogový regulátor pohonu byl nahrazen digitálním s mikroprocesorovým řízením, který se později – počínaje vozem ev. č. 8323 – začal užívat i na dalších modernizovaných pražských vozech T3R.P). Výzbroj TV Progress byla z tramvaje demontována na počátku roku 2002, kdy byl vůz – opět zkušebně – osazen asynchronní výzbrojí TV Europulse (rovněž z produkce Alstomu, resp. nyní již Cegelec), s čímž souviselo také testování podvozků osazených asynchronními motory od ČKD Pragoimexu. Na užití asynchronní výzbroje v rámci modernizace „té trojek“ v Praze se ovšem rezignovalo (benefity asynchronního pohonu rozhodně nebyly vyváženy výrazně vyšší pořizovací cenou takové přestavby) a tramvaj byla v polovině roku 2005 přistavena na standardní modernizaci na typ T3R.P, v jejímž rámci

obdržela ev. č. 8300.



Pražský DP modernizoval za využití elektrické výzbroje TV Progress takřka 390 tramvají T3. Další vozy jsou modernizovány za využití nové vozové skříně na typ T3R.PLF s repasovanou elektrickou výzbrojí vytěženou z nejstarších „progressů“. (foto: Libor Hinčica)

V té době už byly tramvaje T3 s výzbrojí TV Progress modernizovány v Praze v podstatě linkovým způsobem. Do rekonstrukce prvních vozů se ovšem pražský DP nepustil sám. Po neblahých zkušenostech s již zmíněným vozem T3R ev. č. 8205, který se v dílnách procházejících kontinuální přestavbou zabydlel na celé čtyři roky (1994–1998), bylo rozhodnuto zadat modernizaci prvních tramvají externí společnosti. Po složitých jednáních mohl pražský DP zařadit do investičního plánu 100 mil. Kč určených na modernizaci 25 nejstarších vozů T3. Z výběrového řízení vzešla vítězně šumperská firma Pars DMN, která již měla s přestavbou tramvají zkušenosti pro zákazníky z jiných měst a která dokonce ve svém areálu zřídila pro tramvaje zkušební dráhu o délce 350 m.

Jako první byl na modernizaci odeslán vůz ev. č. 6506 z roku 1966. Oprava zahrnovala kompletní generální opravu skříně, dosazení výzbroje TV Progress a statického měniče SMTK 6,3 (obojí z produkce Alstomu/Cegelecu), výměnu veškeré kabeláže, dosazení nových dveřních systémů (Bahoza), akustického informačního systému (APEX) a elektronického tachografu (CTM). Design se proměnil v důsledku úpravy čela pro široký čelní elektronický transparent vyobrazujícího kromě čísla linky i cílovou stanici (BUSE), přičemž na rozdíl od Ostravy (a později i dalších měst) nebylo čelo tvarově upravováno laminátovým „kšiltem“. Praha si toto své (levnější) řešení v roce 2000 odzkoušela na voze ev. č. 6526, který byl dlouhodobě ostaven v pankrácké vozovně a s uvedenou úpravou se do ulic nikdy nepodíval. V interiéru byla použita protiskluzová podlahová krytina (ALTRO), plastové sedačky s látkovým čalouněním (Fainsa), nová madla s komaxitovým nástřikem reflexní barvy, modernizované zářivkové osvětlení, poptávkový systém otevírání dveří, elektricky ovládané pískovače, pult zadního pojezdu atp. Stanoviště řidiče se vyjma dosazení nového sedadla dočkalo jen oprav, nové prvky byly osazovány zpočátku jen v nezbytných případech.

V rámci dohody s Parsem si řadu činností (v hodnotě cca 500 000 Kč) realizoval na vozidlech sám pražský DP. Šlo především o generální opravu trakčních podvozků, opravu a doplnění stykačových skříní a dalších komponentů (skříně rozvaděče za kabinou řidiče, spřáhel, odporů, bleskojistky atp.). Opraven byl i původní pantograf a ponecháno zůstalo i nožní ovládání. Právě kvůli těmto dvěma posledním jmenovaným prvkům byla pražská verze považována současníky za poněkud chudšího příbuzného v porovnání s jinými podniky, jež se do obdobných rekonstrukcí pustily také a u nichž například dosazení polopantografu bylo považováno za výrazný kvalitativní skok ve spolehlivosti i designovém vzezření vozidla. Praha na vybrané prvky rezignovala záměrně s cílem modernizovat za disponibilní prostředky co nejvíce vozidel. Tak se například upustilo (naštěstí) od zvažovaného užití nových oken s výklopnou vrchní částí, ale také (bohužel) od původně plánované modernizace podvozků (převodové skříně a vypružení), což i do budoucna ponechávalo vidinu relativně krátkých kilometrických proběhů na periodickou údržbu podvozků.



Poslední příjezd vozu 8211 v čele soupravy do smyčky Spořilov ráno dne 7. 3. 2024. (foto: Libor Hinčica)

V cílovém stavu se počítalo s tím, že bude modernizováno 270 vozidel, přičemž po stabilizaci situace v ústředních dílnách (dokončení vleklé přestavby) se mělo upustit od externích repasí. Pars nova po první 25kusové sérii získal zakázku na rekonstrukci další desítky vozů. Tyto tramvaje obdržely ev. č. 8211 až 8245, následně - počínaje ev. č. 8301 - převzal štafetu již přímo pražský DP, což Pars nova nesl ve své době poněkud nelibě (jako problematický se nejevil společnosti ani tak fakt, že o další modernizace přišla, byť zjevně počítala s pomalejším či plynulejším přechodem pod křídla DPP, ale skutečnost, že se na trhu objevil konkurent v podobě ČKD Pragoimexu, který začal nabízet nové vozové skříně, jejichž nákupu pražský DP - dle tvrzení Parsu díky využití politického vlivu - využil).

Vůz ev. č. 6506 - nově již s číslem 8211 - byl po modernizaci v Parsu vystaven na Mezinárodním

strojírenském veletrhu v Brně na stánku společnosti Pars nova. Vůz byl tehdy výrobcem označován jako typ T3P, což se na přechodnou dobu uchytilo i v médiích. Správné typové označení ovšem bylo vždy T3R.P (R = rekonstrukce, P = elektrická výzbroj TV Progress).

Tramvaj prošla naposledy pravidelnou údržbou (v rozsahu střední prohlídky) v březnu 2018. Během celé provozní éry byly na vozidle prováděny jen minimální úpravy. Vůz se udržel v provozu více než 23 let, tedy o sedm let déle, než byla původně plánovaná životnost. Za tuto dobu (do 7. 3. 2024 včetně) najezdil po pražských kolejích 1 164 408 km. Ačkoli samozřejmě nejde o první odstavenou tramvaj T3R.P z nejstarších sérií, je přece jen zajímavá tím, že byla v Praze svého času (pomineme-li onen testovací vůz ev. č. 6554) první tramvaj s výzbrojí TV Progress, která stála na počátku obrovské modernizační vlny, která neměla svým rozsahem v České republice obdoby a která umožnila na dlouhá léta stabilizovat situaci ve vozovém parku pražských tramvají.

Doplňme, že do července roku 2010 bylo nakonec modernizováno za využití elektrické výzbroje TV Progress 320 tramvají T3, z toho šest služebních (cvičné vozy). Dalších 35 vozů vzniklo za využití nových vozových skříní vyrobených Krnovskými opravami a strojírnami (verze T3R.PV), na které navázalo 33 tramvají T3R.PLF s již nízkopodlažní částí. Po dalších dvou přestavbách na typ T3R.PLF v roce 2017 (v pořadí 34. a 35. vůz) byl zahájen v roce 2020 nový modernizační program přestavby nejstarších tramvají T3R.P na další vozy T3R.PLF, z nichž bylo dosud do provozu zařazeno 10 tramvají. Cílový stav počítá s 65 vozy T3R.PLF, přičemž jedním z dalších přistavených vozů na rekonstrukci by měl být i vůz ev. č. 8211. Z něj budou mj. využity i původní komponenty elektrické výzbroje TV Progress, která prochází repasí v Cegelecu a vrací se na modernizaci do ústředních dílen či Krnovských opraven a strojíren, kde se další vozy T3R.PLF pro Prahu průběžně rodí.

Url: [V Praze dojezdila první místní modernizovaná tramvaj T3R.P](#)