

Včelka Mája po rekonstrukci „odletěla“ zpět do Německa

V noci z 23. na 24. ledna 2014 dorazil do Opravny tramvají DPP vůz KT8D5, kterého zde čekala několikaměsíční „ozdravná kúra“. Externí zakázku ze Strausbergu vyhrála ve veřejné soutěži společnost Cegelec a rozhodla se navázat spolupráci týkající se modernizace tramvaje právě s Opravnou tramvají Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Martina Hoblová, foto: Robert Mara, Michal Chrást, Petr Hejna a Pavel Fojtík

„**K** dohodě o spolupráci Opravny tramvají s firmou Cegelec došlo již v roce 2013. Těto dohodě předcházelo rozhodnutí vedení Dopravního podniku zvýšit aktivity Opravny tramvají v oblasti externích zakázek. Modernizace vozu KT8D5 je proto vnímána jako pilotní projekt spolupráce Opravny tramvají s touto společností v oblasti zahraničních externích zakázek. Věřím, že již v brzké době dojde k realizaci dalších. Na jejich získání se s firmou Cegelec aktivně podílíme,“ řekl k této spolupráci Zbyněk Marcín, obchodní manažer Opravny tramvají.

„KáTé osmičku“ během pobytu v OT čekala generální oprava spojená s technickým zhodnocením. Vůz získal nejen nový kabát, ale stal se díky novému střednímu článku částečně nízkopodlažním vozem. Nelze opomenout ani instalaci moderní elektrické a energeticky úsporné výzbroje Cegelec TV Progress.

Střední nízkopodlažní článek tramvaje vyrobily Krnovské opravy a strojírný.

Takto dorazilo na začátku roku 2014 do Opravny tramvají DPP „KáTěčko“ z braniborského Strausbergu.



Průběh celé zakázky byl pod pravidelným dohledem konečného zákazníka, který si vyhradil právo uvolňovat články k dalším etapám prací až po důkladné kontrole. „Přestože zaměstnanci Opravny tramvají, díky dlouholeté zkušenosti, znají průběh generálních oprav pražských vozů KT8D5, byla tato práce daleko náročnější.

Hlavní požadavky byly kladeny na kvalitu provedených prací, logistiku oprav a dodržení termínu odevzdání. Velkými změnami pro nás pak byly práce s jiným materiálem podlah, stropů, bočního obložení a kabeláže. V průběhu montáže jsme bojovali s termíny dodávek dílů od obchodních partnerů a včasným dodáním projek-

tové dokumentace, mimo jiné právě pro kabeláž,“ řekl vedoucí provozu Vozové skříně Ivo Stránský.

Při kompletaci zakázky vznikly navíc potíže související s německými bezpečnostními a provozními předpisy. „Největším oříškem tohoto projektu byl požadavek německého Drážního úřadu realizovat

modernizaci „KáTěčka“ dle platných německých norem a drážních předpisů, které se v některých oblastech výrazně odlišují od standardů používaných v České republice,“ uvedl Jaroslav Janda, vedoucí provozu Opravny tramvají DPP.

Příkladem toho může být nutnost posouzení použitých materiálů (podlaha,

„KáTěčko“ ev. č. 22 ve své domovské vozovně ve Strausbergu v září 2008.

stropní a boční obklady, kabeláž atd.) z pohledu hořlavosti dle DIN 5510, na základě něhož došlo z cca 80 % k jejich nahrazení. „Dále jsme museli, vzhledem ke specifčnosti požadavků na vnější vzhled tramvajového vozu, kdy bylo nutné maximálně sladit design vozu KT8D5.RN2S s designem vozů Bombardier Flexity Berlin (GT6-08ZR/F6Z), již provozovaných ve Strausbergu, pozměnit a upravit náš lakovací systém. Nechci však vyjmenovávat všechny problémy a zádrhly, kterých je okolo každého prototypového projektu nespočet, důležité pro nás je, že se díky šikovnosti a pracovitosti všech zúčastněných, kterým chci i tímto poděkovat za jejich přístup, podařilo všechny komplikace vyřešit >>>

Vlevo dole: Únor 2014. Kostra německého „KáTěčka“ v plné práci pracovníků Opravny tramvají v Hostivaři.

Z OPRAVNY TRAMVAJÍ DPP V HOSTIVAŘI SE ZCELA ZREKONSTRUOVANÝ VŮZ 4. LISTOPADU 2014 VRÁTIL ZPĚT DO STRAUSBERGU. ZADAVATEL HO PODLE ŽLUTO-ČERNÉ BARVY PŘÍHODNĚ POJMENOVAL JAKO BIENE MAJA, TEDY VČELKA MÁJA.



KT8D5: TĚMĚŘ 200 VYROBENÝCH VOZŮ

Vývoj tramvaje KT8D5 byl zahájen v roce 1981. Do roku 1984 byly postaveny dva prototypy č. 0018 a 0019, které byly téměř dva roky důkladně zkušeny v pražské síti ve zkušebním provozu bez cestujících. V roce 1986 byla dodána 10kusová ověřovací série, která byla rozdělena mezi dopravní podniky Praha (4 ks), Brno (2 ks), Most-Litvínov (2 ks) a Košice (2 ks). Na těchto vozech byly ověřovány nové konstrukční úpravy a především probíhalo jejich sledování v pravidelném provozu s cestujícími. Sériová výroba KT8D5 probíhala v letech 1989 až 1993. Bylo vyrobeno 187 sériových vozidel. Převážná většina vyrobených vozů směřovala do měst někdejšího Československa, dále byl uskutečněn export do Severní Koreje, Sovětského svazu a Jugoslávie.





Poslední čtvrtstoletí „KáTěček“

Po změně politických poměrů v bývalé ČSSR a následně poklesu přepravních výkonů docházelo k odprodeji některých vozidel mezi provozovateli, a nově se tak KT8D5 dostaly i do maďarského Miskolce (vozy z DP Košice a DP Most-Litvínov), německého Strausbergu (vozy z DP Košice) a také se jako ojeté dostaly do DP Brno (3 z DP Košice) a do Sarajeva (4 z DP Košice). Od 90. let procházejí KT8D5 různými formami modernizace, zpravidla spojené s dosazením středního nízkopodlažního článku. Na území České republiky byl provoz původních, nerekonstruovaných vozidel ukončen v roce 2013 (Praha, Brno). Vozidla KT8D5 v původním konstrukčním uspořádání jsou v současnosti provozována v Košicích, Miskolci, Strausbergu (pouze jako záložní tramvaj), Volgogradě a Pchjongjangu. Kromě toho vzniklo v letech 1998 a 1999 také 7 vozů označených jako KT8D5N se středním nízkopodlažním článkem přímo z výroby. V provozu jsou v Brně. Vyznačují se především elektrickou výzbrojí ČKD TV14D s diagnostickým CAN, představnými dveřmi, plnohodnotnou klimatizací stanoviště řidiče, ručním řadičem a tím, že mají skládací spřáhlo. Celkový součet „KáTěček“ tak dělá 206 kusů.

Michal Chrást

ke spokojenosti naší i zadavatele,“ vyjádřil se ke kompletní generální opravě Janda.

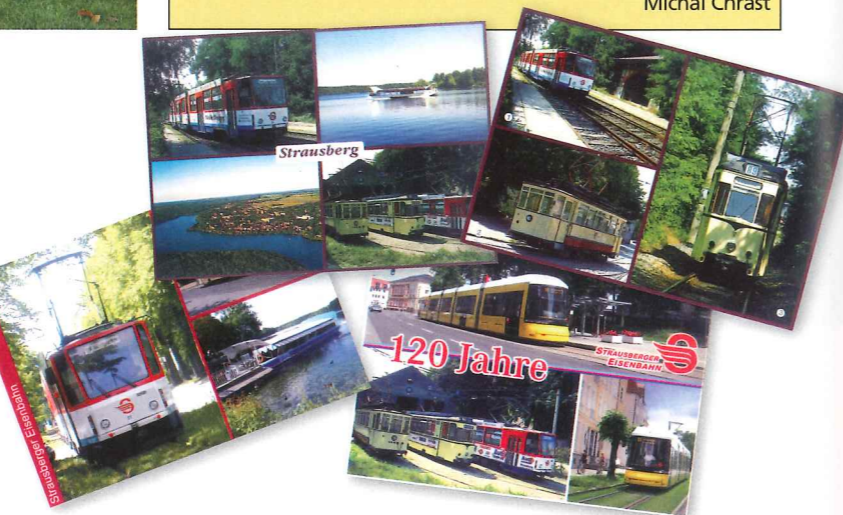
Na přání zákazníka byly do vozu instalovány také další, pro opravu nestandardní prvky. Jednalo se o kola širší 95 mm, řadiče Alfa Union s doplněním funkce „mrtvý muž“, kombinaci klimatizace řidiče THERMO KING a kaloriferu Alfa Union, kompletní dveřní systém IGE s kontaktními lištami v obou křídlech, plošinu pro invalidy BODE a nový informační systém BUSE včetně LCD panelů.

K úplnému dokončení zakázky za cca 17,8 milionu korun však ještě před prázdninami chyběla jedna podstatná část vozu, a tou byl střední nízkopodlažní článek. Ten byl subdodávkou firmy Pragoimex a vyrobili jej Krmovské opravy a strojírný. „Nejuvětší obavy jsme měli o střední článek, který se vždy nakupoval kompletně

Nejen na zrekonstruované trati v Průběžné ulici budila tramvaj v nezvyklých barvách zájem veřejnosti.

Vpravo: Strausberg vydává i pohlednice s tématem veřejné dopravy. „KáTěčka“ na nich nemohla chybět.

Dole: Mezi svými. „Německá“ tramvaj KT8D5.RN2S se na obratišti v Lehovci ocitla mezi pražskými vozy KT8D5.RN2P.



hotový a po dokončení modernizace krajních článků byl zařazen mezi ně. Z důvodu konstrukčních úprav, například jiného prostoru pro vozíčkáře nebo jiné plošiny pro invalidy, jsme byli nuceni od dodavatele

zakoupit nízkopodlažní střední článek jen v hrubé stavbě a v základním laku. Ostatní práce, jako kabeláž a kompletace, se tedy u nás prováděly provně,“ doplnil vedoucí provozu Ivo Stránský.



Začátkem října 2014 začalo předávání dokončeného vozidla zástupcům Strausberg Eisenbahn GmbH Strausberg a německého Drážního úřadu. Po úspěšném ukončení statických zkoušek byl vůz uvolněn k jízdním zkouškám bez cestujících na pražských tramvajových tratích. Z důvodu jejich náročnosti a důrazu na plynulost a bezpečnost provozu byly tyto zkoušky prováděny od 13. do 16. října vždy v nočních hodinách v úseku Palmovka – Harfa. Jelikož tramvaj zvládla všechny zkoušky bez větších problémů, následovala konečná montáž jednotlivých prvků, doladění softwaru a denní zkušební provoz bez cestujících s nutností najet minimálně 200 kilometrů. V ulicích Prahy ji tak mohli obyvatelé vidat i ve dne, a to 20. a 21. října.

Po nelehké, ale úspěšné práci zaměstnanců Opravny tramvají DPP v Hostivěři se zcela zrekonstruovaný vůz 4. listopadu 2014 vrátil zpět do svého německého působiště, do Strausbergu. Sám její zadavatel ho podle žlutě-černé barvy příhodně pojmenoval jako Biene Maja, tedy Včelka Mája.

POČET DODANÝCH VOZIDEL Z PRVOVÝROBY (OVĚROVACÍ + SÉRIOVÁ VÝROBA)

Brno	28 + 7 KT8D5N
Košice	40
Most-Litvínov	8
Ostrava	16 (15 sériových a prototyp 0019)
Plzeň	12
Praha	48
Pchjongjang	45
Sarajevo	1
Volgograd	1 (prototyp 0018)



Pro DPP má však tento projekt ještě jednu výhodu. Část ceny za modernizaci tramvaje ev. č. 22 uhradí podnik Strausberg Eisenbahn dalšími dvěma ojetými vozy KT8D5. Tato „KáTěčka“ projdou v nejbližší době modernizační standardního rozsahu, a Praha tak za výhodných podmínek získá navíc dvě obousměrné, částečně nízkopodlažní tramvaje KT8D5.RN2P. První z nich dorazila do Prahy začátkem listopadu tohoto roku a druhá se v Opravně tramvají objeví až po zprovoznění dodané modernizované tramvaje ve Strausbergu.

Tím se počet těchto tramvají v parku DPP vrátí na původní hodnotu 48. Jeden vůz KT8D5 (ev. č. 9006) byl totiž dříve havarovaný a další (ev. č. 9048) byl v původním provedení umístěn do Muzea MHD ve vozovně Střešovice.

Biene Maja ve vozovně Hloubětín v rámci zkušebního provozu vedle tatrovských sester, označených shodnou strausberskou linkou.

Vpravo: V roce 2013 vyšla publikace o kolejových vozidlech ve Strausbergu. Tramvaje z pražské Tatry zde hrají jednu z hlavních rolí.



Mit der Bauaufellung neuer Kleinbahnfahrzeuge im Frühjahr 2013 wurden fünf der KT8D5 im Altbestand der GVE-Verlag



Ze zkušební jízdy tramvaje zvané Včelka Mája u Balabenky 21. 10. 2014.