

Jednočlánková Evička ve finiši

Aliance TW Team, obchodní sdružení firem Pragoimex, Krnovské opravy a strojírný a VKV Praha, dodala do Opravny tramvají hrubou stavbu prototypu jednočlánkové čtyřdveřové bezbariérové tramvaje EVO1. Jde zatím o jedinou vyrobenou jednočlánkovou, kompletně nízkopodlažní tramvaj v Čechách. Její starší dvoučlánková „sestra“ je však k vidění již nějaký čas v Liberci.

Text: **Martina Hoblová a Robert Mara** • Foto: **autorka**

„Zajímavostí pro většinu budoucích cestujících ve voze EVO1 může být její neotřelý design a žluto-bílo-černé provedení, zvolené pro zkoušky v Praze,“ začíná s výčtem specifik **vedoucí provozovny Opravny tramvají Jaroslav Janda**.

Do Opravny tramvají byla tramvaj dovezena v dopoledních hodinách 11. prosince 2014. „EVO1 přijela jako svařenec vozu, který je z boků i na střeše doplněn lamináty. Proběhla tedy běžná kontrola vozu, byly sepsány zjištěné nedostatky a stanovil se harmonogram celého projektu,“ sdělil **vedoucí výroby Ivo Stránský**.

Prototyp tramvaje EVO1 s přiděleným evidenčním číslem 0033 byl začátkem ledna přestěhován do lakovacího boxu, kde probíhalo mimo jiné i broušení a tmelení vnějších a vnitřních částí vozu. V rámci toho se upravilo také zadní a přední čelo, obě přední boční plenty a větrací mřížky. Komplikace však nastaly při lakování vozidla.

„Po dokončení kompletního laku vozidla původně předepsaným lakovacím systémem byla provedena kontrola kvality nástřiku, při které se



Presun hrubé stavby vozu pomocí vzduchového přepravku z lakovny do montážního stání.

zjistilo, že materiál neodpovídá běžným standardům laků používaných v Opravně tramvají. Na základě tohoto zjištění a následném rozhodnutí zástupce firmy Pragoimex byla provedena oprava vozidla našimi kvalitativně vyhovujícími laky. Pouze na spodní část tramvaje se aplikovala speciální barva tlumící hluk vydávaný vozidlem,“ sdělil Stránský.

Následně bylo ještě nutné rozšířit zvedací místa kvůli zjednodušení manipulace s vozem a po přemísťení prototypu z lakovacího boxu do montážního stání začaly ostatní kompletační práce jako položení podlahy, zasklení oken, rozmístění elektrovýzbroje, montáž dveřních systémů, kabelování vozidla apod.

„Začalo se usazením klimatizace pro cestující na střeše vozu, kde měli elektrikáři problémy především s místem. Pak již probíhaly postupně operace dle harmonogramu. Mimo výše zmíněné ještě začlenění vzduchového rozvodu pro klimatizaci, její test a nastavení, či měření průduchů vzduchu. Největším problémem ale bylo pasování laminátů na strop a do kabiny řidiče,“ doplnil Stránský.

Začátkem května proběhlo zavázání podvozků a takzvaný kontrolní den, při kterém se doladilo barevné schéma vozidla. Upraveny byly barvy laminátových krytů v kabině řidiče, doplnil se černý pruh nad okna z venku vozu a došlo k přestřikání zádržných plechů u zářivek.

„Od 15. května 2015 probíhalo „oživování“ vozidla, při kterém se postupně zapojení elektrických částí včetně podvozků a následně se ověřila jejich funkčnost,“ popsal Jaroslav Janda.

V období mezi červnem a zářím tohoto roku budou na vozidle prováděny typové zkoušky předepsané platnou legislativou a Drážním úřadem. Součástí těchto zkoušek je mj. měření hmotnosti vozidla, zkouška součinnosti brzd, zkouška hlučnosti a vibrací či zkušební provoz bez cestujících na tramvajových tratích Dopravního podniku hl. m. Prahy.

„Začátek zkušebního provozu s cestujícími předpokládáme, samozřejmě za podmínky úspěšného dokončení všech typových zkoušek, zhruba od října 2015. V jeho rámci by měl být vůz nasazen na standardní tramvajovou linku a Pražané budou moci zjistit



pozitiva i negativa tohoto konceptu,“ dodal vedoucí provozovny.

Tramvaj EVO1, známá jako Evička, se poprvé veřejnosti oficiálně představuje od 16. června 2015 na veletrhu Czech Raildays 2015 – Railvolution v Ostravě. Poté se přestěhuje zpět do Prahy, kde budou pokračovat její náročné zkoušky.

Pokud se daný koncept tramvajového vozidla osvědčí a bude o něj zájem, je reálný předpoklad, že Opravna tramvají naváže další spolupráci s Aliancí TW Teamu a bude se

První ujeté metry tramvaje EVO1 po hostivařských kolejkách.

Vlevo: Práce v interiéru vozu zvaného Evička.

Vpravo: Dokončený dvounápravový podvozek pro EVO1 v Opravně tramvají.

tak podílet na sériové výrobě tramvaje EVO1.

Na závěr trochu historie čtyřnápravových tramvají řady T, z nichž nový koncept EVO1 vychází. Předchůdcem tramvaje typu T byl americký vůz PCC, nasazený poprvé do provozu v Brooklynu v New Yorku roku 1936. V USA se tento typ vyráběl až do roku 1952, mezitím se revoluční koncepce čtyřnápravových podvozkových vozů stala inspirací i pro řadu evropských výrobců, kteří zakoupili na vybrané komponenty licence.

V Československu začali předchůdci tramvají T3 jezdit roku 1952 a tvarové řešení vozů T1, T2 i T3 navrhl výtvarník František Kardaus – na svém kontě má mimo jiné návrhy pražského trolejbusu T 400, první kresby osobního automobilu Tatra 603 nebo rychlodrážní jednotku R1 pro pražské metro. Výrobce tramvají řady T byl závod Tatra Smíchov (od roku 1963 ČKD Tatra), elektrickou výzbroj dodával závod ČKD Stalingrad (od roku 1961 ČKD Trakce).

Na počátku vývoje čtyřnápravových částečně nízkopodlažních tramvají sdružení TW Team byla vozová skříň VarCB3 LF, která tvarovým řešením ještě vycházela z tradičních tramvají T3. Proti nim měla především sníženou podlahu ve střední části, větší vzdálenost otočných čepů a větší celkovou délku skříňe. Elektrická výzbroj vozidla byla uložena ve střeše nad nízkopodlažní sekci. Dopravním podnikům byla nevybavená nebo částečně vybavená skříň dodávána jako náhradní díl a využívala se při celkových modernizacích vozů T3. V Praze jezdí celkem 33 vozů typu T3R.PLF s touto vozovou skříňí.

