

Technické detaily tramvaje Tatra K2 DPP ev. č. 7000

Jedná se o jednosměrný šestinápravový motorový tramvajový vůz sestávající ze dvou částí – článků. Krajiní podvozky jsou hnací, převzaté z tramvaje Tatra T3. Střední podvozek je hnaný – běžný (bez motorů) a je vybaven kotoučovými a kolejnicovými brzdami.

Kloubové spojení obou článků karoserie se nachází na středním podvozku, přechod je krytý měchem. Oproti standardním vozům T3 se v ose tramvaje na spodku nenachází masivní centrální nosník, celý spodek je vylehčen a tvořen roštovým systémem příčníků a podélníků. Rozdílně jsou konstruovány také bočnice, kde nosnou funkci plní speciální profilované plechy uvnitř bočnic, jež jsou z vnější strany překryty trapézovými obložnými plechy, které jsou pro snadné výměny po menších nehodách pouze nýtovány. Z vnitřní části bočnic se poté nacházejí umakartové obklady interiéru. Vnější vlnité plechy, pro tramvaje K2 typické, byly při pozdějších modernizacích a opravách často odstraňovány a nahrazovány plechy hladkými. V každém článku se v pravé bočnici nacházejí dvoje čtyřkřídle skládací dveře. Čela tramvaje, shodná s legendárním typem tramvaje T3, jsou vyrobena z laminátové skořepiny a byla navržena Františkem Kardausem.

Podlaha se v tramvaji K2 nachází ve výšce 900 mm nad temenem kolejnice. Bočnice pod okny jsou v interiéru vozu z vnitřní strany obloženy umakartem, strop tvoří dřevovláknité desky, podlaha je vyrobena z vodovzdorné překližky, která je pokryta gumovým kobercem. Okenní skla jsou do karoserie uchycena pomocí gumových profilů. Horní část oken je posuvná, k větrání vozu slouží i čtyři stropní větrací klapky. Topení zajišťují topnice v několika sedačkách na levé straně vozu a v pravé bočnici v topném kanálu. Pro vytápění se využívá i odpadní teplo. Laminátové sedačky jsou rozmístěny v uspořádání 2+1. Po rekonstrukci vozu je nově osvětlení interiéru řešeno pomocí LED svítidel na 24 V, vůz je zároveň vybaven interiérovým kamerovým systémem a čelní nehodovou kamerou.

Tramvaj K2 je vybavena elektrickou výzbrojí s odporovou regulací rozjezdu a brzdění. V krajních podvozcích se nachází vždy dva trakční motory (každý pohání jednu nápravu), které jsou zapojeny sériově, vzájemné spojení obou podvozků je paralelní. Motory s cizí ventilací jsou napájeny přes sériově zapojené omezovací a pojezdové odpory a zrychlovač. Při rozjezdu vozu je plně využit odpor zrychlovače (na rozdíl od tramvají T2 a T3). Napájení řídicích obvodů a chlazení motorů prvního podvozků je vyřešeno motorgenerátorem, motory třetího podvozků mají vlastní motorventilátor. Elektrický proud je odebírán z trolejového vedení pantografem na předním článku, u vozů K2YU z prvních sérií pro Sarajevo byl sběrač proudu umístěn na článku zadním.

Tramvaje K2 v Praze jezdily jen v rámci zkoušek výrobce v letech 1965 a 1966 v režimu bez cestujících. Do pražského členitého terénu se tyto článkové tramvaje nehodily, DPP proto zůstal u nákupu tramvají T3 s lepšími adhezními i dynamickými vlastnostmi.

Vozů K2 bylo vyrobeno celkem 569 kusů. V Československu (234 kusů) se prosadily v Brně, Bratislavě a Ostravě, exportovaly se do tehdejší Jugoslávie (90 kusů) a Sovětského svazu (245 kusů). Významným exportním uplatněním byly i dodávky pro egyptskou Káhiru, pro kterou byla vyráběna speciální obousměrná modifikace K5 v kompenzaci za dodávky egyptské bavlny.