

Jediné dva vyrobené trolejbusy Amber Vilnis 12 AC opustily Vilnius

14.07 2026 19:56, Libor Hinčica, Trolejbusy

Trolejbusový provoz ve Vilniusu se rozloučil s dvojicí Amber Vilnis 12 AC, které byly vyrobeny v roce 2011 oficiálně jako výrobek místního trolejbusového dopravního podniku VVT. Vozidla měla stát na počátku obnovy vozového parku flotily československých trolejbusů 14 Tr, ambiciózní záměr ale skončil jen u oněch dvou vozů, jejichž historii si níže stručně připomeneme.

Vilnius po dokončení dodávky 45 nových trolejbusů Solaris Trollino 15 AC v roce 2006 neměl prostředky na pokračování nákupu zcela nových vozů, současně ale nechtěl pokračovat v generálních opravách trolejbusů Škoda 14 Tr. V návrhu strategie omlazení flotily přišel dopravce s ideou vlastní montáže vozidel s tím, že si v rámci zadávacího řízení vybere dodavatele klíčových součástí a sám si zajistí montáž.

Vítězem soutěže se stalo konsorcium vedené běloruskou společností Eton Eltrans, které se zavázalo dodat jako stavebnici karoserii z produkce běloruské automobilky MAZ a vlastní výzbroj. Fakticky šlo o dodávku existujícího produktu prodávaného ve východoevropských zemích pod názvem MAZ-ETON T203 s vybranými úpravami dle přání Vilniusu a s možností provedení finální kompletace.



Pohled do interiéru trolejbusu Amber Vilnis 12 AC. (foto: Libor Hinčica)

Skutečnost, že trolejbus pochází z větší části z Běloruska a že reálné montážní práce se ve Vilniusu omezily na minimum, byla od počátku projektu předmětem kritiky části veřejnosti. Vilnius si ovšem zakládal na tom, že se jedná o vozidlo vlastní výroby, z čehož vycházelo také obchodní jméno Amber Vilnis 12 AC (později se ale objevovalo i označení Amber T203, anebo dokonce – především mezi fanoušky – MAZ-ETON Amber T203). Převážně běloruský původ byl upozaďován a projekt byl prezentován jako skládačka z mezinárodních komponentů s vyzdvižením role dopravce VVT, jenž se podílel jen na dokončení kabeláže, kompletaci interiéru (montáž sedadel) a finálním lakování.

Zdůrazňováno bylo použití brzdového systému Knorr-Bremse a Wabco z Německa, stejně jako německých náprav ZF, dále sedadel vyráběných v Polsku a podlahové krytiny z Maďarska. Role Etonu v pozici dodavatele elektrické výzbroje byla snižována slovy o použití elektrické části z České republiky, čímž byly myšleny laminátové sběrače od firmy ESKO. Většina odborné veřejnosti se však bižuterií nenechala ošálit a správně pochopila, že se do Litvy dostávala v zásadě základní konfigurace typu MAZ-ETON 203T, a to včetně ruských trakčních motorů PEZ.



Pohled zezadu na trolejbus Amber Vilnis 12 AC v červnu 2022. (foto: Libor Hinčica)

První prezentace dokončeného „Amberu“ se konala ve Vilniusu dne 11. 11. 2011. Trolejbus, jenž obdržel ev. č. 1719, po ní zahájil zkušební jízdy bez cestujících, přičemž předmětem homologace měly být jen nově použité prvky, nikoli ty schválené v rámci dřívějších dodávek trolejbusů Solaris Trollino 15 AC (ty ale představovaly minimum součástí). Brzy k prvnímu vozu přibyl i onen druhý (ev. č. 1720). Slavnostní prezentace pro novináře obou dokončených trolejbusů se konala dne 5. 1. 2012, do provozu s pasažéry pak byly zařazeny dne 10. 1. 2012.

Podle tehdejších údajů měla vyjít montáž jednoho trolejbusu, jenž mimochodem umožňoval nouzovou jízdu na baterii na vzdálenost až 1 000 m, na 720 000 litevských litas, resp. 209 000 € (litas byl již tehdy pevně navázán na euro). Při tehdejším kurzu to odpovídalo částce cca 5,33 mil. Kč. Šlo o částku o 30 až 50 % nižší (reálně spíše o oněch 50 %), než by vyšel nákup kompletně nového vozu. Hodí se však říci, že Vilnius zde srovnával především ceny západní produkce – trolejbusů Solaris a Škoda. Pokud by sáhl po zcela nových vozech (bez vlastní montáže) přímo z Běloruska, dosáhl by patrně srovnatelných cenových podmínek. Přímý nákup z Běloruska však byl politicky citlivý (fakticky nemožný).



Trolejbus ev. č. 1719 vykazoval výrazně vyšší provozní spolehlivost, a tak byl v provozu viděn častěji. Fotograf jej zde zachytil před budovou vlakového nádraží ve Vilniusu. (foto: Petr Bystroň)

Montáž prvních dvou Amberů měla zabrat zhruba dva měsíce, cílem bylo snížit tuto dobu na pouhých 15 dnů, což samo o sobě ukazuje, jak malý rozsah činností na straně VVT ve skutečnosti byl.
Na druhé straně se hodí uvést, že myšlenka vlastní montáže byla brána vážně a pro potřeby „výroby“ byla opravena a uzpůsobena (tj. odpovídajícím nářadím a technikou vybavena) jedna z hal trolejbusové vozovny číslo 1. Vilnius přitom nezakrýval ambice nabízet „své“ řešení také dalším zákazníkům. Již v listopadu 2011 se otevřeně hovořilo o zájmu od blíže neupřesněného zákazníka z Bulharska, jenž chtěl koupit údajně šest vozidel. Z Itálie poté měla přijít poptávka na možnost montáže elektrické výzbroje do karoserií nejmenovaného lokálního producenta.

Všechny tyto cíle vyšuměly do ztracena, stejně jako celý projekt Amber. Vilnius se jednak po roce 2012 pustil do slučovacího procesu (sjednocování městské autobusové a trolejbusové společnosti v jeden subjekt), jednak neměl úplně ujasněnou strategii budoucnosti, když začaly sílit hlasy volající po možné náhradě trolejbusů elektrobusy. Ostatně už i na samotném počátku projektu Amber bylo zmíněno, že by dalším krokem měla být i stavba elektrobusu, který by pak mohl být vyráběn sériově coby náhrada vozů se spalovacími motory i trolejbusů. Část otázky obnovy vozového parku se pak vyřešila „sama“, když bylo přistoupeno se školním rokem 2012/2013 k seškrtání spojů MHD, čímž se rázem snížila potřeba výpravy trolejbusů o 39 vozů, jež už nebylo nutné nahrazovat.



Trolejbus Amber Vilnis 12 AC čeká v lednu 2022 na opravu v trolejbusové vozovně č. 1. (foto: Libor Hinčica)

Hlasy volající po úplném zrušení trolejbusů v nadcházejícím období postupně sílily a boj o jejich záchranu trval několik let. V takové atmosféře nebylo možné s projektem vlastní montáže pokračovat. I přes nízkou cenovku šlo přece jen o náklady násobně vyšší, než na kolik vycházela generální oprava „čtrnáctek“ a město nové trolejbusy financovat nehodlalo. Když pak konečně k nákupu nových vozů přistoupilo, podařilo se mu zajistit jejich nákup z dotací EU, takže cena nehrála tak zásadní roli.

Ačkoli oba Ambery byly vyrobeny prakticky současně, existovaly mezi nimi určité odlišnosti, a to i ve způsobu ovládání. Vůz ev. č. 1719 byl vyhotoven ještě ve standardním běloruském uspořádání pedálů, kdy byla brzda umístěna nalevo od volantu a pedál jízdy napravo, takže bylo nutné ovládat vůz oběma nohama. U trolejbusu ev. č. 1720 byly oba pedály provedeny již standardně.



Odvoz trolejbusů na Ukrajinu dne 9. 7. 2026. (foto: VVT)

I s ohledem na atypičnost byly oba trolejbusy poměrně často odstavovány pro nejrůznější (i drobné) závady. U řidičů nebyly příliš populární, což vycházelo z jejich složité obsluhy, kdy bylo nutné vedle zapnutí palubní sítě 24 V DC a připojení k napájecímu napětí 600 V DC ještě samostatně spouštět posilovač řízení (ten navíc fungoval jen při jízdě pod trakčním napětím 600 V DC) a přepínat mezi jízdou na troleji a na baterii. V případě jízdy na baterii se ukázal být deklarovaný dojezd 1 000 m výrazně nadsazený, reálně se s vozidlem dalo urazit jen pár metrů a řidiči raději uvedenou funkci nepoužívali. Jízda na baterii přitom byla možná jen nízkou rychlostí (max. 7 km/h), přičemž nešlo o klasickou trakční baterii, ale o využití klasické palubní baterie s vyšší kapacitou.

Další úskalí spočívalo v používání starých proudových výhybek ve vilniuské trolejbusové síti. Pakliže se před výhybkou zrovna spustil ve voze kompresor, nebylo možné projet setrvačností bez proudu, ačkoli řidič mačkal příslušné tlačítko (tzv. „antivýhybka“). To způsobovalo problémy v denním provozu, když trolejbusy pravidelně vytrolejovaly v důsledku špatného nastavení výhybek.

Naopak pozitivně bylo hodnoceno, že šlo o první trolejbusy s vyhřívanou sedačkou řidiče a systém čistě elektrického topení vozu, který zajišťoval rychlé účinné vytopení salónu i kabiny.

Když byl dne 1. 9. 2023 ve Vilniusu spuštěn nový odbavovací systém doplněný o nové palubní počítače, nebyla již nová zařízení do trolejbusů Amber instalována. Trolejbusy ale jezdily v provozu dál, stejně jako celá řada dalších (Vilnius zvládl namontovat nový systém do posledních vozů až v červnu 2025, do té doby jezdila část trolejbusů bez palubního počítače i odbavovacího systému, což však nezabraňovalo revizorům rozdávat pokuty za jízdu načerno; řidiči se pak orientovali pouze podle vlastních hodinek).



Ještě jeden snímek z nakládky ve vozovně č. 1 ve Vilniusu. (foto: VVT)

Ambery byly do provozu nasazovány do roku 2024, tedy dvanáct let. Přesné datum posledního vypravení není (s ohledem na onu absenci palubního počítače) známo, s největší pravděpodobností tomu mělo být u obou vozů na podzim 2024 (byť u vozu ev. č. 1720 nelze vyloučit i dřívější odstavení).

Letos bylo rozhodnuto, že budou nepotřebné (ale stále provozní) nízkopodlažní vozy Amber Vilnis 12 AC darovány na Ukrajinu jako pomoc státu bránícímu se ruské okupaci. Jejich cílovou destinací se má stát Kryvyj Rih, v němž polovinu vozového parku tvoří trolejbusy Dnipro T203, jež jsou zase ukrajinskou modifikací modelu MAZ-ETON 203T. Trolejbusy opustily areál vozovny č. 1 ve Vilniusu dne 9. 7. 2026, čímž se jejich historie ve městě 15 let po vyrobení uzavřela.

Url: Jediné dva vyrobené trolejbusy Amber Vilnis 12 AC opustily Vilnius