

Kanadské kloubové Trollino dorazilo na testy do Gdyně

18.05 2026 07:56, Libor Hinčica, Trolejbusy

Po zkouškách 12m trolejbusu Solaris Trollino pro kanadský Vancouver přivítala polská Gdyně také delšího 18m sourozence. Za účasti techniků společnosti Solaris a kanadského dopravce (TransLink) zde budou probíhat opět zkušební jízdy bez cestujících, jejichž cílem je ověřit funkčnost vozidla a nastavení jednotlivých systémů.



Vykládka trolejbusu Trollino 18 pro Vancouver v Gdyni. (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)

Připomeňme, že Solaris ovládl v loňském roce výběrové řízení na dodání až 512 vozidel, což představovalo jeho první úspěch v Severní Americe. Základní objednávka zahrnovala 107 trolejbusů standardní délky, ještě v roce 2025 ale došlo k jejímu rozšíření o dalších 77 kusů, tentokrát již v kloubovém provedení. Závazně tak bylo do konce roku 2025 objednáno 184 trolejbusů. Podle pozdějšího vyjádření Solarisu mělo v letošním roce dojít k dalšímu uplatnění opce a aktuálně by mělo být objednáno již *„více než 270“* trolejbusů; firma ale neuvedla ani přesné číslo, ani rozdělení podle délkových kategorií. Uvedená hodnota každopádně znamená, že TransLink již objednal kompletní náhradu starších vozů New Flyer E40LFR a E60LFR z let 2006 až 2009 (celkem 262 ks).



Pohled zezadu na výrazně odlišné zadní čelo (v porovnání s evropskou produkcí). (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)

Trollino 12 ve verzi pro Kanadu dorazilo do Gdyně dne 7. 3. 2026 a zůstalo zde do 23. 3. 2026. Během uvedené doby absolvovalo sérii nejrůznějších zkoušek, část pouze v areálu dopravce, větší část poté v uliční síti. Článkový prototyp dorazil dne 17. 5. 2026 a bude jej čekat prakticky identický rozsah testů.



Solaris Tollino 18 pro Vancouver. (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)

Oproti Trollinům pro Evropu se trolejbusy pro Kanadu zásadně odlišují, ačkoli designové křivky si do značné míry dokázaly udržet. Nejvíce jsou na první pohled patrné rozdíly na zadním čele, kde byly užity zcela jiné typy svítidel (dle CMVSS; *Canada Motor Vehicle Safety Standards*) i charakteristický zvětšený nárazník pohlcující větší množství energie v případě nárazu. Rampa pro vozíčkáře se nachází u předních dveří (a je elektricky výsuvná), doplněno je další přídavné bezpečnostní osvětlení (opět dle CMVSS), zcela se pak proměnilo uspořádání interiéru, především v jeho přední části, kde se nachází sklopné podélně situované sedačky i hlavní „kabinet“ pro veškeré ovládací a řídicí prvky, jenž je situován vlevo nad podběhem. Kloubové vozy jsou vyhotoveny ve dvoumotorovém provedení, elektrickou výzbroj dodává polský MEDCOM. Dojezd na baterie má činit 20 km.



Přední část vozu se sklopnými sedačkami. (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)



Přední část vozu se sklopnými sedačkami a „kabinetem“ pro veškeré řídicí systém vozidla. Vše je

integrováno kvůli jednoduchosti údržby na jednom místě. (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)



Pohled do interiéru zezadu (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)



Zadní stěna ukrývá trakční baterie, ty umožňují dojezd až 20 km. (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)



Stanoviště řidiče trolejbusu Solaris Trollino 18 pro Vancouver. (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)



Pro našince netradiční provedení „blinkrů“ pomocí drobných nožních pedálů. (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)

Url: Kanadské kloubové Trollino dorazilo na testy do Gdyně