

Milánské trolejbusy Cristalis jsou na prodej

07.06 2025 19:44, Libor Hinčica, Trolejbusy

V letech 2000 až 2011 byly v rámci holdingu Irisbus (resp. později Iveco Irisbus) vyráběny trolejbusy s elektrickou výzbrojí od Alstomu s obchodním názvem Cristalis. Ty si nakonec nalezly cestu pouze ke čtyřem zákazníkům, z toho tři pocházeli z domácí Francie a pouze jediný byl zahraniční, když si deset článkových vozů objednal italský Milán.

Irisbus představila záměr vyrábět vozidla Cristalis odborné veřejnosti již na kongresu UITP konaném v roce 1997 ve Stuttgartu. Kromě nového typu trolejbusu byl tehdy prezentován „na papíře“ i model Civis, jenž měl využívat optické navádění z produkce společnosti Matra (od roku 1999 byla součástí Siemensu) a jenž byl zamýšlen jako hybridní autobus, variantně pak rovněž jako trolejbus. K vlastní výrobě ale bylo zapotřebí ujít ještě kus cesty a aktivně začaly být oba nové modely nabízeny až od roku 2001. Jejich montáž probíhala souběžně v závodě společnosti Heuliez Bus (spadající pod Irisbus), kam se vozily podvozky ošetřené kataforézou z hlavního francouzského závodu Irisbusu v Annonay. Pro smontování trolejbusu délky 12 m bylo údajně zapotřebí 40 dnů a na 18m trolejbus 60 dnů. Pro potřeby testování byla v sousedství výrobní haly vybudována 1 160 m dlouhá zkušební trolejbusová dráha (byla tvořena 850 m dlouhým oválem, který byl propojen 310 m dlouhou vnitřní spojkou s umělým kopcem, na němž byl sklon 12 %).



Vůz ev. č. 401 na fotografii bazaru, který trolejbusy Cristalis z Milána nabízí k prodeji. (foto: Truck Scout 24)

Vozidla byla na svou dobu revoluční, neboť používala elektrické výzbroje s transformátorem (DC/DC měničem), který zajišťoval galvanické oddělení, tj. řešení, které až o mnoho let později oprášil švýcarský HESS. S ohledem na uvedené provedení nebylo nutné řešit dvojitou izolaci celého vozidla a bylo možné použít i motory integrované v nábojích kol, které využívaly speciálně vyvinuté široké pneumatiky z produkce Michelinu (vozidla neměla charakteristickou dvoumontáž), což umožnilo utvořit ve vozech mimořádně širokou uličku. Zpočátku vypadaly objednávky slibně – pro obnovu vozového parku si objednal trolejbusy Lyon, který pořídil celkem 124 vozů, z toho 55 článkových, načež následovaly kontrakty ze Saint-Étienne (11 ks o délce 12 m) a Limoges (27 ks o délce 12 m). Již v roce 1999 si 15 vozů standardní délky objednal také Grenoble, jenomže ten se nakonec rozhodl svůj trolejbusový provoz uzavřít a objednávku stornoval. Mimo Francii byl však zájem o nový model trolejbusu velice vlažný a uspět se podařilo jen v jednom jediném výběrovém řízení, když si deset článkových vozů objednal italský Milán (Milano).

Trolejbusy obdržely v Miláně ev. č. 400 až 409 a byly původně nasazovány převážně na okružní linky 90/91, méně často i na linku č. 92. K jejich zařazení do provozu došlo postupně v letech 2005 (ev. č. 400–402), 2006 (ev. č. 403–406) a 2007 (ev. č. 407–409). K vyřazování začalo docházet po dodávkách nových trolejbusů Solaris Trollino 18 od roku 2022, kdyby byly odstaveny první čtyři vozy (ev. č. 400, 403, 404 a 408). O rok později následovaly trolejbusy ev. č. 401, 402, 405 a 409, takže do roku 2024 vstupovaly už jen dva vozy (ev. č. 406 a 407), které měly být příležitostně nasazovány pouze na linku č. 93. I tyto vozy byly v srpnu 2024 vyřazeny. Dopravce ATM nabídl své Cristalisy k odprodeji, čehož

měli využít překupníci ojetých vozidel. Dnes jsou tak Cristalisy ETB 18 z Milána nabízeny hned na několika webových bazarech (např. zde), z nichž však žádný neuvádí prodejní cenu.



Pohled do interiéru na fotografii bazaru, jenž trolejbusy nabízí k prodeji. (foto: Truck Scout 24)



Pohled z boční strany na trolejbus Cristalis ETB 18. (foto: Truck Scout 24)

Url: [Milánské trolejbusy Cristalis jsou na prodej]