



První trolejbus AKIA nové generace představen

15.10 2026 19:13, Libor Hinčica, Trolejbusy

Ukrajinská společnost Politechnoservis (PTS) představila na veletrhu KomunTech 2026 v Kyjevě prototyp trolejbusu s novou karoserií z produkce společnosti AKIA, kterou firma s turecko-iránskými kořeny představila v loňském roce v podobě elektrobusu s obchodním jménem AKIA Ultra LF12 EV. Trolejbus nese tradičně označení dle finálního dodavatele, tj. ukrajinské společnosti PTS, přičemž oproti vozidlům vzešlým ze spolupráce s Akií dříve nedošlo ke změně typového označení a vůz je – navzdory odlišným technickým parametrům – prodáván nadále jako model PTS T12309.

První trolejbus vycházející z ukrajinsko-turecké spolupráce byl představen v září 2022. Kooperace s partnerem z Anatolie byla reakcí na ztrátu původního dodavatele karoserií pro PTS, jímž byl běloruský MAZ. Bělorusko se však zapojilo do napadení Ukrajiny v únoru 2022 poskytnutím nástupního prostoru pro ruská vojska, a tak na něj dopadly mezinárodní sankce. Dosud bylo na Ukrajině smontováno a předáno zákazníkům už 107 trolejbusů PTS T12309. Mezi jejich odběratele se letos zařadil i Kyjev, který odebral 16 trolejbusů na základě veřejné zakázky, u níž byly od počátku pochybnosti o její férovosti.



Nový model nesoucí ve své domovině značku AKIA není pouhým faceliftem, ale od základu novým a podstatně vyspělejším vozidlem, než byl předchůdce. (zdroj: forum.metropoliten.kiev.ua, autor: Kozak)

Už po uzavření soutěže se objevily informace o tom, že by jeden z 16 trolejbusů mohl být dodán v konfiguraci, která odpovídá nové verzi karoserie 12m vozidla. Ve skutečnosti ale bylo všech 16 vozů vyrobeno ještě na bázi starších karoserií. Do provozu pak byly zařazeny mezi 23. 6. 2026 a 14. 8. 2026. Mezi uzavřením smlouvy a dodáním prvních vozidel uplynula lhůta pouhých čtyř měsíců, přičemž fotografie karoserie trolejbusu v kyjevském lakování při přepravě do společnosti Politechnoservis ještě před podpisem kontraktu výmluvně dokumentovala, že svou transparentností zvládnou ukrajinské tendry konkurovat snad jen těm česko-slovenským.

Přesto jeden trolejbus s novou karoserií – prozatím neadresný – na Ukrajině opravdu vznikl. PTS jej představila na veletrhu v Kyjevě, avšak k vozidlu samotnému uvedla jen minimum informací. Zajímavé je, že ukrajinská legislativa umožnila ponechat původní typové označení, ačkoli hrubá stavba vozidla je naprosto odlišná. Vyznačuje se mj. nižší hmotností (o cca 10 %), ale současně větší tuhostí, kdy zesílení se dočkala především nejvíce kritická místa z pohledu případné dopravní nehody. Významný rozdíl představuje rovněž užití nové přední nápravy. To používaná doposud byla stále pevná, nový model již využívá nezávislé zavěšení. Novinkou je rovněž implementace systému EBS, zastávková brzda nebo elektronická parkovací brzda (EPB).



Pohled zezadu na nový model trolejbusu. (zdroj: forum.metropolitan.kiev.ua, autor: Kozak)

V interiéru došlo k výrazné proměně stropní partie, kdy jsou po bočnicích vedeny nové izolované vzduchové kanály, jejichž výduchy směřují do prostoru cestujících i na okna. Celkově pak působí salón o poznání moderněji, což se projevuje i na řešení madel, skleněných zástěn atp. Zcela odlišné je provedení dveřních pohonů i architektura kabeláže včetně umístění řídicích jednotek. Pozici změnil i trakční motor, který byl dříve situován před druhou nápravou, nyní se nachází až za ní, což ale společně s umístěním vybraných komponentů v zadní schráně vede ke ztížení přístupu k sedadlům v zadní části, kdy k poslední trojici je nutno překonávat tři schůdky.

Proměna se týkala také vnějšího designu, kde byly na základě poznatků upraveny přístupy například ke stěračům či nádržce ostřikovače. Prostřední dveře byly v souladu s aktuálním trendem posunuty k zadní nápravě (podobně jako u trolejbusů Bozankaya SNG 12T známých z Prahy), což umožňuje větší spektrum konfigurací a vyšší obsaditelnost nízkopodlažní části mezi nápravami.



Přední část interiéru umožňuje různé možnosti konfigurace sedadel, čemuž napomáhá posunutí dveří blíže zadní nápravě. (zdroj: forum.metropoliten.kiev.ua, autor: Kozak)

Oproti původní generaci je nově trolejbus delší (12 270 mm oproti 12 000 mm), ale také užší (2 520 mm, dříve 2 540 mm). Samotná karoserie (bez započtení sběračů a elektrické výzbroje) by pak měla být i něco vyšší (3 400 mm oproti 3 270 mm).

Podle vyjádření PTS pro ukrajinská média by měl být prototyp vybaven také novým typem integrovaného střešního trakčního kontejneru, jenž je vyráběn přímo na Ukrajině. Zajímavá je konfigurace trakčních baterií. Zatímco vozy pro Kyjev byly vybaveny jen baterií pro nouzový dojezd, trolejbus s karoserií modelu AKIA Ultra LF12 EV je plnohodnotným parciálním trolejbusem, který má využívat dvou typů trakčních baterií na bázi článků NMC a LTO. Baterie NMC má nést hlavní zátěž provozu, oproti tomu LTO články mají využívat svých vlastností spočívajících ve schopnosti absorbovat a vydat velké množství energie v případě potřeby, typicky při rekuperaci či naopak při jízdě do kopce či zrychlování. Bohužel technické parametry baterií, zejména tedy jejich kapacitu, PTS na stánku neuvedl. U trolejbusu pouze obecně slibuje dojezd až 70 km, ale tyto údaje nemají v případě ukrajinských prezentací vůbec žádnou váhu, protože pracují s teoretickou hodnotou. Na podrobnosti si tak budeme muset ještě počkat.



Pohled do zadní části interiéru odhaluje „schody do nebe“ k zadní trojici sedaček. (zdroj: forum.metropoliten.kiev.ua, autor: Kozak)

Url: [První trolejbus AKIA nové generace představen](https://forum.metropoliten.kiev.ua)