



V Budapešti již jezdí neapolská Trollina

21.11 2025 18:16, Libor Hinčica, Trolejbusy

Vozový park trolejbusů v maďarské metropoli byl doplněn o šest trolejbusů Ganz-Solaris Trollino 12 s přídomkem „D“ v názvu typu, které byly pořízeny v letošním roce od překupníka, jenž vozidla již v loňském roce přivezl z italské Neapole. Zde byly vozy součástí flotily společnosti CTP (Compagnia Transporti Pubblici di Napoli), která je však využívala pouze minimálně a v roce 2022 skončila v insolvenci (podrobněji jsme se o její historii zmiňovali [v našem článku z února letošního roku](#), na který si dovolíme případné zájemce odkázat).

Společnost CTP získala v roce 2004 celkem deset Trollin vybavených elektrickou výzbrojí od společnosti Ganz Transelektro, z nichž se do Maďarska prostřednictvím společnosti *Truck-Trailer & Parts Kft* dostalo celkem 8 vozů. Ty byly typově příbuzné s trolejbusy Ganz-Solaris Trollino 12A, které Budapešť zakoupila v letech 2005 až 2007 v celkovém počtu 15 ks. Nájezd italských vozidel se přitom pohyboval jen mezi 136 406 a 187 144 km, a navzdory vnějšímu zanedbání způsobenému dlouhým odstavením ve venkovních prostorech byly vozy jinak kompletní a v dobrém technickém stavu. Budapešť získala všech osm trolejbusů za částku 139 mil. forintů, tj. zhruba 8,8 mil. Kč.

Dva vozy (původních ev. č. 125 a 130) posloužily pouze jako zdroj náhradních dílů, zbylé kusy (ev. č. 121, 122, 124, 127, 128 a 129) se podrobily celkové opravě, při níž obdržely nové vnější lakování, dočkaly se nových sedadel, tlačítek STOP i upravených madel, dále informačního, kamerového a odbavovacího systému a sjednocení stanoviště řidiče (včetně nového sedadla) se standardem používaným v Budapešti.

Zprovoznit se podařilo i náhradní zdroj pohonu v podobě generátoru Kirsch s motorem Iveco (EURO III) o výkonu 80 kW, který má ale sloužit jen pro případy nouze, nikoli v běžném provozu. Opravit se podařilo i původní klimatizační jednotky vozů. Zajímavou úpravou byla změna sběrací soustavy, kdy byly původní sběrače nahrazeny novými pneumatickými typu GANZ AR-163p. Trolejbusy originálně umožňovaly také přepnutí mezi napěťovými soustavami 600 a 750 V DC, funkce přepnutí na vyšší

napěťovou soustavu ale byla v rámci provedených úprav odpojena.

První z trolejbusů zahájil zkušební jízdy již v květnu 2025, k zařazení trolejbusů do provozu ale došlo až 4. 10. 2025, kdy bylo najednou vypraveno všech šest vozů pod novými ev. č. 621 až 626. Původně se objevovaly jen na linkách 70, 77 a 78, k nimž se od 1. 11. 2025 přidala i linka č. 74.

Trolejbusy po necelých dvou měsících provozu vykazují pouze menší provozní závady, jež se týkají zpravidla dveří, kompresoru (resp. pneumatického systému) a řízení vozidla. Nejčastější závadou jsou výpadky sběračů. Z pohledu četnosti a charakteru chyb se jedná v zásadě o tytéž nedostatky, na které jsou pracovníci BKV již zvyklí z provozu vozů Ganz-Solaris Trollino 12A. Při drobných závadách přichází vhod dieselový agregát, který je jednou týdně doplňován zhruba 30 litry nafty (celkový objem nádrže činí 150 litrů). Některé výpadky „Italů“ jsou zjevně spojeny i s elektrickou výzbrojí, kde pravděpodobně není správně sladěn software (výše rekuperačního napětí je zřejmě ovlivněna nastavením dle napěťové soustavy 750 V DC). Tento problém se nicméně snaží dopravce aktivně řešit.

Původně se uvádělo, že po zařazení trolejbusů z Neapole by mělo dojít k odstavení některých z původních nejstarších budapeštských Trollin, k tomu ale prozatím nedošlo.

Url: [V Budapešti již jezdí neapolská Trollina](#)