



Krátká vzpomínka na autobusy Solaris Valletta pro Maltu

20.11 2024 20:18, Libor Hinčica, Autobusy

V dnešním článku se ohlédneme do poměrně nedávné historie na téměř pozapomenuté autobusy s obchodním jménem Solaris Valletta, jež byly, jak ostatně napovídá jejich název, určeny pro provoz v hlavní město Malty. Celkem byly pod tímto obchodním jménem vyrobeny pouze čtyři autobusy, z nichž na ostrov ve Středozezemním moři byly tři z nich skutečně dodány. Čtvrtý svou konfigurací pro provoz na Maltě určen nebyl, jak si přiblížíme v článku.

Na počátku 21. století byl polský Solaris teprve rozvíjející se rodinnou firmou, v jejímž čele stál muž mimořádného podnikatelského talentu, Ing. Krzysztof Olszewski. Pod jménem Solaris Urbino byl první autobus představen sice už v roce 1999, avšak jeho výrobcem byla ještě firma Neoplan Polska, za níž Olszewski, který po emigraci do Západního Berlína v 80. letech působil ve strukturách německého Neoplanu, stál. Založení společnosti Solaris Bus & Coach coby samostatné právní entity je datováno až rokem 2001, přičemž mladá emancipující se firma se snažila od počátku intenzivně orientovat na export. Jejím vůbec prvním zahraničním teritoriím se stala Česká republika, konkrétně dodávka jednoho autobusu Solaris Urbino 15 do Dopravního podniku Ostrava. Brzy však následoval sled dalších kontraktů a snaha zajistit si odbytiště i v netradičních teritoriích. Jedním z nich se stala i Malta, ostrov ve Středozezemí o velikosti zhruba tří Liberců, na němž žije přibližně 518 000 obyvatel a jenž je 10. nejmenším mezinárodně uznávaným státem na světě.

Ačkoli bylo zřejmé, že pro Maltu bude muset být upraven kterýkoli z autobusů ve výrobním programu Solarisu (ten už tehdy zahrnoval autobusy délek 9, 12, 15 a 18 m), neboť na Maltě je s ohledem na její koloniální minulost levostranný provoz, polský producent pro ostrovního zákazníka nechal připravit zcela jedinečnou verzi, která ani nevyužívala obchodní jméno Urbino, ale vzala si do názvu pojmenování hlavního města Malty - Valletta.



Autobusy Solaris Valletta na propagačním snímku výrobce. (foto: Solaris Bus & Coach)

I když u nás v rámci článků o Solarisu s oblibou používáme jako jednu z opisných forem názvu společnosti sousloví „výrobce se zeleným jezevčíkem“, v případě autobusů pro Maltu by to bylo poněkud zavádějící, protože se u nich jezevčík jako symbol bolechowského podniku neuplatnil. Namísto toho nalezl na čele vozidla prostor stylizovaný národní pták Malty - drozd modrý (*il-merrill*). Připomeňme v této souvislosti, že fauna Solarisu byla na samém počátku výroby početnější, protože vedle jezevčíka a drozda se užíval ještě klokan pro řadu zájezdových autobusů Vacanza, jen jezevčík se ale ve výsledku prosadil a je tu a tam používán v marketingové komunikaci výrobce dodnes, byť jeho největší sláva již pominula.

Zástupcem společnosti Solaris na Maltě se stala společnost Exalco Group, která vznikla na Maltě už v roce 1987, původně jako zprostředkovatelská firma pro obchod s neželeznými kovy. Ta měla nabídnout již na konci roku 2002 maltskému provozovateli veřejné dopravy, jímž byla tehdy společnost ATP (*Assocjazzjoni Trasport Pubbliku; Ħamrun*) dodání autobusů za zvýhodněných podmínek s cílem zaujmout na nevelkém trhu místních autobusů do budoucna.

První dva autobusy byly na Maltu přepraveny na konci května 2003, přičemž vozy jely po vlastní ose

z Polska skrze Německo, Rakousko a Itálii a na Maltu se dopravily na trajektu. Slavnostní prezentace se konala o víkendu z 31. 5. 2003 na 1. 6. 2003 ve městě Floriana u hotelu Le Méridien Phoenicia (dnes Hotel Phoenicia), jednoho z nejluxusnějších (a proto i nejznámějších) ubytovacích zařízení na Maltě. Akce se vedle zástupců dodavatele a budoucího provozovatele účastnil i tehdejší ministr dopravy Malty Cesnu Galea.



Na čelech autobusů Solaris Valletta se před dodáním na ostrov objevil symbol ostrova - drozd modrý, který ve své době sekundoval jezevčíkovi a klokanovi. (foto: Solaris Bus & Coach)

Třetí autobus měl být na Maltu dodán o něco později, na základě jaké dohody se podařilo jeho nákup realizovat se nám ovšem dohledat nepodařilo - ještě během prezentace na přelomu května a června se hovořilo jen o dvojici vozů. Ve veřejných zdrojích se uvádí u všech autobusů rok výroby 2002, zatímco první dva jdou z hlediska pořadí výrobních čísel za sebou (poslední čtyřčíslí VIN je 1045 a 1046), třetí vůz byl vyroben o něco později (poslední čtyřčíslí VIN je 1114). Přesná data uvedení do provozu nám nicméně nebyla schopna zpětně poskytnout ani maltská strana, u níž sice musíme vyzdvihnout vstřícnost při snaze obstarat chybějící informace pro zpracování tohoto textu, avšak až na data vyřazení vozidel jsme u ní bohužel příliš nepochodili.

Konstrukce autobusů se od tehdejší produkce vozů Urbino značně lišila. Délkově bylo v souladu s požadavky zákazníka přistoupeno k vytvoření 11m vozu (10 990 mm), šířka činila 2 550 mm a výška 2 950 mm. Výměna cestujících byla zajištěna pouze skrze jediné jednokřídlé dveře vedle stanoviště řidiče. Jako pohonná jednotka byla použit motor Iveco NEF F4AE0681B (EURO III) o objemu 5,9 litrů s výkonem 176 kW - i to bylo pro Solaris, jež spoléhal v té době primárně na motory MAN - netradiční. Opčně mělo být možné zvolit si i výkonnější motor (183 kW) z produkce DAF (DAF PF 183C). Automatická převodovka byla pouze třístupňová (Voith Diwa 851.3). Zadní náprava byla typu ZF A-132, přední typu ZF RL 85A. Konstrukce autobusů byla tvořena nerezovou

ocelí, boční opláštění bylo kombinací nerezového obložení, plastových částí (čelo vozu) a hliníku (kryt motoru). V interiéru bylo rozmístěno celkem 41 pevných sedadel situovaných na vyvýšených podestách, přičemž sedačky i podlaha a směrem k zádi vozu stoupaly podobně jako hlediště v divadle. V přední části se nacházela čtyři sklopná sedadla v místě pro odstavení invalidního vozíku. Navzdory přírodním podmínkám byly všechny autobusy vyhotoveny bez klimatizace. O výměnu vzduchu se mělo starat jen 10 posuvných větraček a dvojice elektricky ovládaných střešních oken. Zcela odpadl systém vytápění a stanoviště řidiče mělo být co nejvíce zjednodušeno.



Pozdější verze nazvaná Solaris Valletta, avšak vyhotovená v klasickém pravostranném provedení. (zdroj: Wikipedia.pl; foto: Marek Banach)

Zatímco v případě Urbina vsázeli Solaris (potažmo Neoplan Polska) na německé designéry, v případě vozů Valletta sáhl výrobce po polské designérské kanceláři Nc.Art z městečka Sękocin Stary nedaleko Varšavy. Ta měla v té době za sebou například projekt modernizace tramvají Konstal 105Na pro Alstom, anebo návrh stanoviště řidiče autobusů Volvo 8700, později realizovala například projekty tramvají pro Pesu (pouze interiér) či firmu FPS Cegielski.

V roce 2011 přebírala provoz autobusů na Maltě od společnosti ATP Arriva Malta, která od původního dopravce odkoupila všechna tři vozidla. Jedno z nich však mělo být ihned vytipováno jen jako zdroj náhradních dílů, další bylo využíváno jako vozidlo autoškoly, takže v provozu s cestujícími

už měl být nasazován jen jeden vůz, avšak pouze do roku 2013. K papírovému odstavení všech tří vozů mělo dojít v roce 2015 s tím, že dvojice vozů byla ještě v témže roce sešrotována, jeden vůz (dle posledního čtyřčíslí VIN 1046) byl ponechán v garážích a dožil se až roku 2019, kdy byl nakonec i on zlikvidován. Žádného z trojice unikátních „maltézských rytířů“ se tak do dnešních dnů uchovat nepodařilo. Neblahý osud potkal i čtvrtý vyrobený vůz s obchodním jménem Solaris Valletta, jemuž budeme věnovat následující řádky.



Pohled do interiéru nové verze Solarisu Valletty z roku 2007. (zdroj: Wikipedia.pl)

Jako Solaris Valletta byl nazván též prototyp dokončený v roce 2007 a slavnostně představený na veletrhu Transexpo v polských Kielcích v září téhož roku, který však měl s původními nízkopodlažními autobusy dodanými do Maltéské republiky společného pramálo, tedy snad s výjimkou autorů designu, kteří opět pocházeli ze studia Nc.Art, a zachování délky vozidla na úrovni 11 m (typové označení mělo znít Solaris Urbino 11.001, neoznačovalo ale nijak délku vozidla - ta byla stále na úrovni 10 990 mm).

Pohonný řetězec byl u tohoto prototypu tvořen motorem Cummins SIBe4 300 o výkonu 221 kW (EURO IV) a manuální převodovkou ZF Ecolife. Hlavním rozdílem bylo řešení vozidla ve středněpodlažním provedení, což autobus předurčovalo k využití v linkové dopravě. V interiéru se nacházelo 43 pevných sedadel, nad nimiž se nacházely police na zavazadla (další úložné prostory byly pod podlahou vozu). Provedení bylo již dvoudveřové, s oběma dveřmi jednokřídlymi. Prototyp byl vyhotoven jako pravostranný, jeho nasazení na Maltě tedy nikdy nepřicházelo v úvahu. Oficiálně Solaris uváděl, že vůz byl vyhotoven s cílem prozkoumat tržní zájem zákazníků o takový typ autobusu, otázky směřující k tomu, zda se výrobce plánoval s vozem prosadit opět i na Maltě, a proto

recykloval po pěti letech jméno Valletta, ponechával producent viset ve vzduchu bez odpovědi.



Autobus Solaris Valletta v linkovém provedení na propagačním snímku výrobce. Ačkoli autobus nemohl být na Maltu dodán s ohledem na své pravostranné provedení, dočkal se grafického oživení i symbol modrého drozda na čele vozidla. (foto: Solaris Bus & Coach)

Autobus byl v průběhu roku 2008 testován výhradně u polských provozovatelů linkové dopravy, konkrétně u společností PKS Poznań, PKS Bydgoszcz, PKS Gorów Wielkopolski a Polbus PKS Wrocław. Ve Wrocławu se autobus následně zabydlel natrvalo, nikoli však u místní odnože Polbusu, ale u společnosti s dlouhým názvem *Bus Marco Polo Wratislavia 1992*, jež vůz za zvýhodněných podmínek pořídila a po přelakování do zeleno-červeného laku jej nasadila od léta 2008 do provozu s cestujícími. Ve službách jmenované společnosti se autobus udržel do roku 2018, kdy byl prodán společnosti Diagno-Test z Mysłowic, která vůz využívala pro potřeby autoškoly.

Dne 17. 1. 2020 došlo v důsledku technické závady k požáru vozidla, který pohltil prakticky celý autobus. Vůz zůstal ještě několik měsíců odstaven v areálu majitele, než došlo k 14. 5. 2020 k jeho odhlášení z registru vozidel, a následně k likvidaci shořelého torza. Do dnešních dnů se tak nedochoval ani jeden z čtveřice vyrobených vozů, jež si vypůjčily jméno hlavního města malé ostrovní republiky.

Url: [Krátká vzpomínka na autobusy Solaris Valletta pro Maltu](#)