



Trolejbus určený na cestu kolem světa skončil v Kišiněvě

17.01 2024 19:17, Libor Hinčica, Trolejbusy

Ex-opavský trolejbus Solaris Trollino 12 AC ev. č. 91 z roku 2006 měl posloužit pro ambiciózní záměr podnikatele a pábitelů Alberta Fikáčka, jenž se hodlal s vozidlem vybaveným dieselaagregátem vydat na cestu kolem světa. Projekt, který byl rozdělen do šesti etap, předpokládal původně, že vozidlo vyjede na tu první z Brna do Vladivostoku již v červenci 2021. V roce 2022 měl následovat průjezd Spojenými státy (na dvě etapy), v roce 2023 africký kontinent a vše měla v roce 2024 – tedy letos – zakončit jízda přes Austrálii, jižní Asii a Balkánský poloostrov. Očekávalo se, že trolejbus najede po světě přes 100 000 km.

Podnikatel do svého vlastnictví získal ex-opavské dvanáctimetrové Trollino, které nechal dne 26. 2. 2021 odtáhnout směrem k Brnu. Červencový termín výjezdu na první etapu se ale ukázal záhy jako nereálný, protože na trolejbusu bylo zapotřebí realizovat celou řadu úprav, jež měly cestování učinit pohodlnější. Šlo jednak o zásahy do elektrické části, kdy nejambicióznějším plánem bylo doplnění trakčních baterií jako dalšího zdroje pohonu, ale také menší úpravy související s doplněním zásuvek pro nabíjení notebooků a jiných mobilních zařízení. Změny se předpokládaly také v interiéru, kde se počítalo s využitím pohodlnějších sedadel ze zájezdových autobusů (ty byly částečně do vozu i nainstalovány). V neposlední řadě se počítalo i s montáží solárních panelů na střechu vozidla pro nabíjení palubní baterie. Tyto panely byly skutečně na vozidlo zkušebně osazeny.

Samostatnou otázkou představovala legislativa, protože trolejbus je (nejen) u nás veden jako drážní vozidlo, což mu znemožňuje volný pohyb po silnicích. Předpokládalo se, že trolejbus bude oficiálně změněn na „elektrobus s dynamickým nabíjením“, přičemž vypořádání se s danou problematikou nabylo poněkud cimrmanovských rozměrů, když nový technický průkaz vozidla a registrační značky

(LL 368425) vydala země Liberland, což je stát na pomezí Chorvatska a Srbska, který sice nebyl mezinárodně uznán, to mu ale nebránilo (a nebrání) vydávat certifikáty o občanství a další právní dokumenty (byť jejich validnost může být nanejvýš diskutabilní).



Trolejbus Solaris Trollino 12 AC ev. č. 91 v areálu opavské trolejbusové vozovny v Kylešovicích vedle staršího Trollina určeného původně pro Sofii. Tento mezi fanoušky oblíbený vůz se stal jednou z obětí požáru trolejbusové vozovny v říjnu 2013. (foto: Libor Hinčica)

Dobrodružství s trolejbusem se ukázalo nakonec poněkud složitější, než byla prvotní představa, přesto se postupně pokračovalo v přípravách, které zastavila až válka na Ukrajině. Vezmeme-li v potaz, že první etapa měla vést většinou přes teritorium Ruska, bylo zřejmé, že tímto směrem se vypravit nepůjde (první etapa přitom měla být záměrně „evropská“, aby bylo možné operativně řešit případné technické problémy relativně blízko „domova“). Sám Albert Fikáček přitom prakticky okamžitě po útoku Ruska na Ukrajinu přeskládal priority svých záměrů a aktivně se zapojil do pomoci Ukrajině dodávkami humanitárních pomoci i transportem uprchlíků. Je pochopitelné, že v dané situaci se plán na křižování světa trolejbusem odsunul mimo cíle osobitého podnikatele. Ten začal později uvažovat o možném transportu vozidla na Ukrajinu formou daru, avšak dřívější filantropický záměr s darováním vyřazených ostravských tramvají do válkou zkoušené země ztroskotal, když ukrajinská strana nebyla s to zajistit přepravu (hodí se však uvést, že již dříve zajistila firma transport darovaných tramvají a trolejbusů z Brna a částečně i tramvají z Prahy). V případě darování jediného trolejbusu bylo zřejmé, že se může ostravský scénář opakovat

O osiřelý trolejbus však projevila zájem provozovatel trolejbusové dopravy v moldavském Kišiněvě, jenž se v uplynulých letech snaží obnovovat svou flotilu vozového parku ojetými trolejbusy, byť ne vždy jsou jeho kroky v tomto směru zcela racionální (nákup dvojice atypických článkových vozů Phileas zvedal údivem obočí už v době oznámení tohoto záměru a jak se nyní ukazuje, kritici tohoto

počinu měli pravdu, neboť na vozy zkrachovalého výrobce zkrátka nejsou náhradní díly). Ex-opavské Trollino bylo nakonec prodáno za ryze symbolickou částku 200 €, přičemž kupující hradil dopravu. K odvozu trolejbusu z ČR došlo v říjnu 2023, až v Kišiněvě byly odstraněny dříve instalované prvky související s přípravou světového putování, přičemž solární panely byly předány zpět podnikateli Fikáčkovi, jenž je zužitkoval na svých širokorozchodných osobních vozech, které v Moldavsku má (celkem zde vlastní pro turistické výpravy šest vagónů).

V Kišiněvě byl prošel trolejbus částečnou úpravou spojenou se změnou lakování, po níž obdržel ev. č. 3970. Oprava byla dokončena na konci prosince, kdy trolejbus absolvoval první zkušební jízdy, do provozu s pasažéry prozatím nezasáhl.

Sám Albert Fikáček tvrdí, že na svůj záměr absolvovat cestu kolem světa trolejbusem nerezignoval: *„Určitě jsme to neodpískali, ale pojedeme až bude zase panovat mír a harmonie. I kdybych si to měl nechat třeba na důchod.“*

Url: [Trolejbus určený na cestu kolem světa skončil v Kišiněvě](#)