

Solaris dodává trolejbusy do německého Esslingenu

09.12 2015 14:24, Redakce, Nezařazené

Nejmenší z trojice německých trolejbusových provozů – Esslingen (resp. Esslingen am Neckar) – se dočkal obnovy svého vozového parku. Dodavatelem nových vozidel je polská společnost Solaris, která vůbec poprvé dodala trolejbusy o délce 18,75 m, navíc v designu MetroStyle.

Trolejbusová doprava v Esslingenu byla zahájena dne 10. 7. 1944 a nahradila zastaralou tramvajovou síť, jež byla v provozu od roku 1912. V provozu byly od počátku dvě trolejbusové linky, které se v průběhu historie dočkaly víceméně jen dílčích úprav a prodloužení. V sedmdesátých letech musely trolejbusy bojovat v Esslingenu o přežití. Německo, v němž bychom historicky napočítali nejvíce trolejbusových systémů a které je zároveň kolébkou trolejbusu, se v poválečných letech dříve nákladně budovaných systémů zbavovalo pro nerentabilnost, protože trolejbusy nemohly konkurovat tehdejším cenám nafty a otázkou ekologie se nikdo příliš nezabýval.

Také v Esslingenu od roku 1974 autobusy trolejbusy vytlačovaly, ale jen v určitých časech (o víkendech a ve večerních hodinách). Záchranou se pro trolejbusy stala ropná krize z roku 1973, kdy byl Esslingen vytipován jako vhodné místo pro otestování provozu tzv. duobusů, tedy vozidel, která jsou zároveň plnohodnotnými trolejbusy i autobusy. Tato vozidla měla postupně nahradit celou flotilu autobusů i trolejbusů, která v té době čítala 50 vozů. Testovací fáze provozu duobusů probíhala již od sedmdesátých let, nicméně plošné zavedení se plánovalo až od konce let osmdesátých. K původním dvěma trolejbusovým linkám se tak na přelomu osmdesátých a devadesátých let přidaly další dvě, které na části své trasy využívaly dieselový pohon. Po roce 2000 se ale kvůli enormním nákladům a provozní nespolehlivosti vozidel rozhodl Esslingen od této koncepce ustoupit. Duobusové linky byly převedeny do čistě dieselového módu, nicméně pro dvojici trolejbusových linek měla být pořízena nová vozidla. Definitivní tečku za duobusovým provozem udělal rok 2008, kdy byl vyřazen poslední z duobusů z provozu.

V provozu tak po roce 2008 zůstalo jen devět článkových vozů Van Hool AG 300T ev. č. 210–218 z roku 2002, což představuje historicky nejnižší početní stav trolejbusů. Zajímavostí je, že tyto trolejbusy byly ve své době pořizovány ve společném balíku společně s vozy pro německý Solingen a rakouský Salzburg, díky čemuž se tehdy podařilo výrazně snížit pořizovací cenu.

V říjnu letošního roku byl do Esslingenu dodán první z nových trolejbusů Solaris Trollino 18,75 s elektrickou výzbrojí VosslohKiepe, jenž je součástí celkem čtyřkusové dodávky. Výběrové řízení

na nové trolejbusy (původně se počítalo pouze s dvěma vozy a další dva mohly být pořízeny v rámci opce) bylo vypsáno v prosinci 2013. Od počátku se přitom předpokládalo, že půjde o tzv. parciální trolejbusy, které budou moct plnohodnotně obsluhovat úseky bez trolejového vedení díky zabudovaným bateriím. Vítězem soutěže byla v roce 2014 vyhlášena firma Solaris, přičemž dopravce se nakonec rozhodl využít i zmíněnou opci na další dvě vozidla.

Montáž vozidel proběhla v závodě společnosti Solaris v Bolechowě, zkušební jízdy prototypu se poté odehrály v polské Gdyni, načež byl první vůz na konci října 2015 převezen do Esslingenu, kde byl doplněn o zvláštní polep, který upozorňuje na to, že trolejbusy jsou opravdu 100% ekologické. Na základě smlouvy s novým dodavatelem elektrické energie má totiž veškerá elektřina putující do sítě v Esslingenu pocházet z obnovitelných zdrojů. Oficiální představení nového trolejbusu je plánováno na počátek ledna 2016. Elektro-hybrid-busy, jak jsou trolejbusy od Solarisu v Esslingenu díky možnosti autonomní jízdy na baterie označovány, by měly cestujícím začít sloužit od května 2016. Vedle bateriového pohonu ovšem stojí za pozornost také další výbava vozidla.

Na první pohled zaujme především řešení designu v provedení MetroStyle. Ten byl původně zamýšlen hlavně pro autobusové BRT systémy, uplatnění se však takřka výhradně dočkává u dodávek trolejbusů (Castellón, Salzburg a nyní Esslingen). Zajímavé je však také řešení interiéru s USB nabíjecími porty, zvláštním osvětlením uličky ve spodní části, dřevěným dekorem podlahové krytiny apod., díky čemuž získává vozidlo dojem luxusního dopravního prostředku, což bylo ostatně zadáno také v soutěži. Baterie jsou v trolejbuse situovány v zadní části za posledními (třetími dveřmi), přičemž podlaha nad nimi musí být vyvýšena. Fakticky vzato se tedy jedná nejen o první 18,75m trolejbus od Solarisu, ale také první LE (low entry) trolejbus, byť takto není označován.

Dodávka trolejbusů do Esslingenu jasně ukazuje, jak málo stačí udělat proto, aby veřejná doprava mohla být atraktivní. Když dva dělají totéž, není to totéž.

Url: Solaris dodává trolejbusy do německého Esslingenu