

Brno testuje hybridní autobus Iveco Urbanway

28.01 2020 06:24, Redakce, Nezařazené

Dopravní podnik města Brna (DPMB) testuje na svých linkách hybridní autobus Iveco Urbanway 12m Hybrid High Value. Jde o stejný vůz, jenž byl už v červenci 2019 testován v Pardubicích a poté až do října v Praze.

Hybridním autobusem se mohou cestující v brněnské MHD svézt po 8 letech. Naposledy po dobu jednoho měsíce testoval DPMB hybridní autobus Volvo 7700 (resp. přesněji 7705LH) v létě 2012. Předváděcí Volvo před brněnským vystoupením stihlo ještě prezentaci v Chomutově a po brněnském intermezzu zavítalo později ještě k dalším pěti dopravcům (k vidění bylo v Praze, v Českých Budějovicích, v Plzni i v Liberci) a nakonec našlo zákazníka u dopravce PKM Świerklaniec v Polsku.

Nyní se v Brně prezentuje vůz Iveco Urbanway 12m Hybrid High Value, který byl do Brna přivezen dne 16. 1. 2020 a do provozu s cestujícími zařazen poprvé pod ev. č. 2725 dne 21. 1. 2020, kdy vyjel na linku číslo 52. Od té doby se objevil na různých linkách (55, 67, 64, 44 a 69) vypravovaných slatinskými garážemi. Autobus by měl být v Brně zhruba do poloviny února.

Iveco představilo první hybridní Urbanway v roce 2014, rok po premiéře výchozí dieselové verze. Dnes nabízí výrobce dva typy hybridních vozů, a sice Urbanway Full Hybrid a Urbanway Hybrid High Value. V Brně je testována druhá varianta, která se liší jednak řešení elektromotoru a jednak úložištěm elektrické energie.

Urbanway Full Hybrid využívá asynchronního motoru o max. provozním výkonu 175 kW (standardní výkon 120 kW), zatímco Urbanway Hybrid High Value testovaný v Brně má elektromotor s permanentními magnety o špičkovém výkonu 190 kW (standardní výkon 120 kW zůstává identický). Jako úložiště energie poté slouží superkondenzátory o kapacitě elektrické energie 0,82 kWh, zatímco Urbanway Full Hybrid je vybaven lithium-iontovými bateriemi na bázi článku LiFePO4. S ohledem na jiné úložiště se liší také výška obou modelů (3.393 mm u Full Hybridu a 3.291 mm u verze Hybrid High Value).

Oba hybridy jsou řešeny jako sériové. To znamená, že elektromotor běží neustále, přičemž elektrická energie se získává buďto ze superkondenzátorů (anebo baterií), a jakmile dojde k vyčerpání této energie, přichází ke slovu dieselový motor (v podobě motoru Iveco Tector 7 o výkonu 140 kW), který

slouží jako generátor elektrické energie. Baterie/superkondenzátory se nabíjejí pouze rekuperací při brzdění. Za využití uložené elektrické energie se vůz zpravidla pouze rozjíždí (do rychlosti 20 km/h, nebo ujetí prvních 30 metrů), než přijde ke slovu dieselový generátor.

Připomeňme, že nákup hybridních autobusů není na rozdíl od plynových autobusů či elektrobusů v České republice dotován v rámci fondů EU. Při provozu vozidel přitom dochází ke snížení spotřeby a snížení tolik skloňovaných emisí CO2 (což například u plynových autobusů nelze s takovou určitostí tvrdit). Zájem o hybridní autobusy v České republice je ale pro absenci dotací v podstatě nulový. Zvýšená cena vozidel, která v mnohých tendrech dosahuje ceny elektrobusů, se úsporami paliva nevrátí.

Libor Hinčica

Url: Brno testuje hybridní autobus Iveco Urbanway