

Volvo zdokonalilo svůj hybrid – přichází Volvo S-Charge

15.04 2020 19:48, Redakce, Nezařazené

Švédské Volvo nabízí v Evropě své městské autobusy pouze v provedení hybridních vozů a elektrobusů. Hybridy jsou k dispozici ve dvou základních variantách. První je označována jako Volvo 7900 Hybrid, druhá poté jako Volvo 7900 Electrci Hybrid (odvozené jsou pak i článkové verze). Základní rozdíl spočívá v řešení hybridního pohonu.

V prvním případě (Hybrid) byl autobus navržen jako klasický hybridní vůz, který využívá elektrické energie uložené v bateriích pouze pro rozjezdy, případně pro výpomoc naftovému motoru při potřebě většího výkonu. Druhý jmenovaný (Electric Hybrid) je jakýmsi mezičlánkem mezi hybridním autobusem a elektrobusem. Vybaven je bateriemi s větší kapacitou elektrické energie, přičemž autobus používá elektrickou energii v nich uloženou jako primární zdroj energie na trase dlouhé cca 6 km. Teprve poté přichází ke slovu dieselový motor a autobus se chová jako klasický hybrid. Aby však bylo možné opět pokračovat v jízdě na baterie, je nutno zajistit jejich nabití, k čemuž je nutné vybudovat rychlonabíjecí infrastrukturu, což není právě levná záležitost. Na druhé straně ale nehrozí, že by autobus při vybití baterií, anebo nefunkční nabíječce zůstal stát někde uprostřed trasy.

Volvo nicméně později přišlo s vylepšením základního hybridního autobusu v tom smyslu, že i klasický hybrid mohl být nově provozován v čistě bezemisním módu. Po rozjezdu tedy nedocházelo ihned k připojení dieselového motoru. Tato funkce ale měla svá omezení. Především šlo o rychlostní limit, který byl stanoven na 20 km/h. Výrobce sám uváděl, že by taková pomalá jízda na baterie měla být využívána v úzkých centrech měst a v bezemisních zónách, kde snížená rychlost není nijak na překážku. Nejedná se však právě o provozní podmínky, které by byly pro městské autobusy běžné, zvlášť ty se standardní délkou. Volvo proto přišlo nyní s dalším s vylepšením, které pojmenovalo jako řadu S-Charge.

Základní rozdíl je ve zrušení softwarového omezení pro jízdu 20kilometrovou rychlostí a navýšení tohoto limitu na 50 km/h, což je přece jen reálnější hodnota pro provoz městského autobusu. Vůz pak může v čistě elektrickém módu ujet cca 1 km. I když tisková zpráva výrobce uvádí, že došlo k prodloužení dojezdu, kilometrový dojezd byl uváděn již v minulosti i u verze s omezením rychlosti do 20 km/h. Systém je nadále navázán na funkci Volvo Zone Management, která umožňuje přednastavení autobusu takovým způsobem, aby se automaticky sám přepínal do elektrického módu v určené oblasti.

Volvo poněkud velkoryse nazývá nové řešení hybridu jako samonabíjecí a jako hlavní výhodu uvádí, že vůz není nutné nabíjet z žádné infrastruktury. Ve skutečnosti však vůz pochopitelně nabíjen je, a sice z rekuperační energie při brždění. Ta při častém zastavování jistě nabije baterie na trase vozidla do té míry, aby pak vůz zvládl jediný kilometr ujet v čistě elektrickém módu a fungovat i jako klasický hybrid (ostatně spotřeba se bude v takovém případě pohybovat někde okolo 1,0 kWh na kilometr). Pochopitelně je tedy ono samonabíjení závislé na charakteru trasy a její délce. Přestože je nutné hodnotit informace z tiskové zprávy výrobce střízlivě, je možnost využití klasického hybridu pro provoz v čistě elektrickém módu byť jen na části trasy jistě přínosem.

Libor Hinčica

Url: Volvo zdokonalilo svůj hybrid – přichází Volvo S-Charge