

Citara ve verzi Spurbus míří do Essenu

31.07 2020 18:19, Libor Hinčica, Autobusy

Německý Essen zařadil do svého vozového parku již první vůz Mercedes-Benz Citaro, který je určen pro provoz na linkách čísel 146 a 147, na níž je v částech trasy použito směrové vedení autobusů po vytyčené dráze. Tento systém, svého času představený a hojně propagovaný Mercedesem, je známý jako O-Bahn, nebo také jako Spurbus.

Mercedes poprvé představil toto své řešení v roce 1979 na výstavě v Hamburku a později vybudoval i rozsáhlou zkušební dráhu ve svém závodě v Rastattu, kde se testovalo směrové vedení vozidel jak pomocí mechanického vedení (přídavných koleček držících vozidlo v dráze), tak pomocí využití elektroniky. Už v roce 1980 byl zřízen v Essenu první úsek Spurbusu (nebo chcete-li O-Bahnu), na který postupně navázaly další. Užita zde byla koncepce tzv. bočně vedeného autobusu, kdy se autobus pohybuje po dráze s vyvýšenými obrubníky, přičemž na boku každé z náprav jsou malá kolečka, která autobus drží v určené stopě. Řidič tak nemusí vůbec používat volant, další výhodou je menší prostorová náročnost v porovnání s klasickým jízdním pruhem.



Od roku 1988 sloužily v Essenu duobusy, které využívaly na částech trasy trolejové vedení a princip trolejbusu. Na snímku vidíme jeden z vozů Mercedes-Benz O 405 GTD na úseku podél dálnice A40. Povšimněte si dveří na levé straně, ty byly využívány na tunelových úsecích se středovými nástupišti. (foto: Jean Van Der Kelen)

Spurbusy byly v 80. letech velmi intenzivně propagovány jako nový směr dopravní techniky a byla jim věštěna velká budoucnost. Jejich užitné vlastnosti se měly zlepšit ještě poté, co byla propagována výstavba duobusových systémů, kdy byl kombinován dieselový pohon s technologií trolejbusu.
Na tuto technologii přešel také Essen, a to v roce 1988. Už o 7 let později byl ale provoz trolejbusů/duobusů zase zastaven. Vedení autobusů v dráze ale zůstalo, byť odpadl problematický tunelový úsek (právě možnost vedení Spurbusů v tunelech ale byla jednou z hlavních propagovaných výhod technologie). Obecně se nakonec Spurbusy velkého rozšíření nedočkaly. V Německu to s nimi zkusil ještě Mannheim (od r. 1992), kde byl ale jejich provoz v roce 2005 již ukončen, známý projekt podzemní trasy skrze centrum Regensburgu z počátku 80. let se vůbec nerealizoval.

Paradoxně však není technologie úplně mrtvá. Největší systém Spurbusů na světě byl v anglickém hrabství Cambridgeshire otevřen teprve v roce 2011, přičemž většina z 40 km dlouhé trasy (celých 25 km) je řešeno technologií Spurbusu. Obecně vzato se největšího rozšíření dočkal O-Bahn právě ve Velké Británii. Například testovací úseky v Birminghamu a Edinburghu už ale byly v mezičase zrušeny. Patrně nejslavnější systém Spurbusu bychom nalezli v Adelaide v Austrálii, který byl vybudován v letech 1981 až 1986.



Ještě jeden pohled na trolejbus/duobus v Essenu, a to opět z roku 1993. Tentokrát vidíme vůz přímo v jedné z podzemních stanic. V roce 1995 byl ale ukončen nejprve smíšený provoz s tramvajemi v tunelu, a krátce poté i provoz trolejbusů. (foto: Jean Van Der Kelen)

Podobně jako Mannheim plánoval také Essen, že se svých úseků Spurbusů zbaví. Údržba trasy i vozidel se směrovými přídavnými kolečky se zdála městu drahá a neefektivní. Problémem ovšem zůstal zhruba čtyřkilometrový úsek vedený podél dálnice A40 ve středovém pásu. Zde v minulosti jezdily tramvaje, které byly nahrazeny poněkud nesmyslně právě módním O-Bahnem. Léty používání vyžadoval úsek opravu, avšak nebylo jasné, zda má smysl do této opravy investovat, a to zvlášť v případě, kdy výrobci nebyli ochotni potvrdit, že se budou technologií Spurbusů dále zabývat. Alternativními scénáři bylo přebudování středového pásu na klasickou silnici. To byla ale v souladu s normami nebylo možné – vznikl by pouze jednosměrný pruh. Druhou variantou bylo převedení autobusů na dálnici A40. Tím by se ale doprava výrazně zpomalila. Třetí možností bylo opětovné zavedení tramvají. Zde se ale zase zdály náklady příliš vysoké, navíc by stavba trvala dlouho, takže by stejně autobusy musely jezdit delší dobu po dálnici A40.

Přestože tedy bylo okolo roku 2014 prohlašováno, že essenský Spurbus skončí, nakonec přišlo v roce 2016 rozhodnutí počítající s modernizací za 3,8 mil. € (z toho 1,3 mil. € na úpravy zastávek), které má životnost dráhy pro autobusy prodloužit o dalších 30 let. Tomuto rozhodnutí dopomohlo v nemalé míře prohlášení Mercedesu, který uvedl, že je schopný také další generaci svých autobusů dodávat s úpravami nezbytnými pro provoz Spurbusů. Essen navíc počítá s tím, že by se měl počet autobusů na linkách 146 a 147 navýšit (z 15 nasazovaných vozů na 31) a zkrátit interval na 5 minut.



Detail vodicího kolečka. (zdroj. Wikipedia.de)

Právě Mercedes-Benz se pak se svým Citarem G v provedení mild hybridu stal vítězem výběrového řízení, které počítalo s dodáním 20 článkových vozů pro obsluhu linek Spurbusu. Těchto dvacet vozů má nahradit stávající generaci Spurbusů z roku 2009 (rovněž od Mercedesu). Lze předpokládat, že pokud město skutečně zvolí rozšíření provozu (na 5minutový interval), dojde k další objednávce vozů, které flotilu linek 146 a 147 navýší.

První vůz Citaro G mild hybrid byl do Essenu dodán v červnu 2020, a to záměrně v předstihu před ostatními vozy, aby bylo možné vůz v provozu otestovat. Případné připomínky mají být zaneseny do výroby zbylých 19 autobusů, jejichž dodávky mají proběhnout v srpnu a září letošního roku. Budoucnost essenského Spurbusu tak bude na několik dalších let zajištěna.

Url: Citara ve verzi Spurbus míří do Essenu