

Ikarus představil novou verzi modelu 120e. Opět z Číny

02.10 2024 18:32, Libor Hinčica, Autobusy

Letošní veletrh InnoTrans v Berlíně nebyl jen přehlídkou novinek kolejové techniky, ale své místo na něm měly i autobusy, resp. přesněji řečeno elektrobusy. Zatímco na minulém ročníku (2022) se zdálo, že berlínské výstaviště má potenciál odlákat vystavovatele tradičnímu veletrhu IAA (který se koná rovněž v září) a plocha tzv. letní zahrady uprostřed výstavních pavilonů byla solidně zaplněná vozidly nejrůznějších značek, letošní přehlídka byla výrazně pustší a svá vozidla okolo asfaltového prstence rozmístily jen méně významné značky, případně subjekty, které naopak demonstrují svou sílu. K vidění tak byly vodíkové autobusy NesoBus a Arthur Bus z Polska, elektrický midibus s autonomním řízením od tureckého Karsanu, elektrobus poslední generace od skomírajícího Ebusca, ale také trojice zástupců od čínského BYD. Mezi vystavovateli pak nechyběl ani maďarský Ikarus, který se prezentoval mírně inovovaným midibusem 80e (představen byl na loňském Busworldu v Belgii), ale také novou verzí svého modelu 120e, která je interně výrobcem označována jako V4.

Jak je pro produkci Ikarusu typické, prototyp inovované „stodvacítky“ opět vychází z produkce čínské společnosti CRRC. Maďarsko má k čínským výrobcům nesmírně blízko, což je odrazem i mimořádně dobrých vztahů vládnoucí strany Fidesz s čínskými komunisty, jež jsou mj. podpořeny vysokými úvěry, které si Maďarsko s Čínou sjednává. V Uhrách se nachází jediný evropský závod BYD na výrobu elektrobusů, navíc by měla v blízkosti Szegedu vyrůst i automobilka téže značky. Ikarus na čínskou strunu hraje méně okázale, když se snaží předstírat návaznost na dřívější historii a brnkat především nacionalistickou tóninu, faktem však zůstává, že v závodě společnosti v Maďarsku se realizuje montáž elektrobusů CRRC jen v omezené míře, přičemž v případě prototypu představeného v Berlíně mělo dokonce z časových důvodů dojít ke kompletaci vozidla v Číně v celém rozsahu. Maďarský má být pouze upravený design čel, kde původní osvětlení Hella nahradily multifunkční svítidla od polské společnosti OE Industry, která jsou orámována drobnými LEDkami, které slouží současně jako blinkr.



Kromě modelu 120e se Ikarus prezentoval i verzí 80e, kterou už znají naši čtenáři z loňska. I tu sice označil jako model V4, fakticky je ale rozsah úprav v porovnání s loni představeným modelem minimální a vychází hlavně z nových legislativních požadavků. Na 12m voze Ikarus 120e se oproti tomu změn odehrálo hned několik. Nejviditelnější je zvětšení prostoru pro cestující v zadní části. Za posledními dveřmi již není jen skříň na baterie, ale pětice sedadel. Nově přibyla také okna. (foto: Libor Hinčica)

Hlavním motivem pro inovaci produktové řady byly nové podmínky na bezpečnost vozidel ze strany EU (*General Sefaty Regulation*; GSR II), přičemž současně byla zohledněna doporučení ze strany VDV stran ergonomie, uspořádání stanoviště řidiče, požární bezpečnosti atp. Dodávku bezpečnostních prvků (monitoring bočního provozu, sledování provozu před autobusem, systém varování před kolizí, inteligentní asistent rychlost atp.) dodává jako celek společnost Mobileye, monitoring bdělosti pochází od firmy Hikvision. Kontrolní systém vozidla (včetně hlídání tlaku v pneumatikách) je z produkce ZF (ZF Bus Connect), stejně jako obě nápravy, což je novinka (původně byla přední náprava od CRRC).

Aktualizovaný model 120e měří 12 190 mm, což je délka, s níž byly dosud nabízeny jen dvoudveřové vozy, zatímco třídveřové měly rovných 12 000 mm. Šířka zůstala zachována na 2 550 mm a rozvor se měl mírně prodloužit na 5 840 mm (původně 5 820 mm). Výška má dle tiskové zprávy výrobce činit 3 300 mm (webové stránky Ikarusu však uvádějí stejně jako v případě předchozí verze 3 270 mm). Zajímavé je, že výrobce tvrdí, že se podařilo snížit krycí plenty, na celkové výšce vozidla se to však zjevně neprojevilo. Významnou designovou úpravou je prodloužení linie oken. Původně za posledními dveřmi následovala hned stěna bateriové skříně, takže zde okna absentovala. Nyní se baterie podařilo zmenšit, a tím zvětšit prostor pro cestující, takže za třetími dveřmi nechybí pětice sedaček a odpovídající zasklení. To pochopitelně ovlivnilo také vzhled zadního čela, v němž je nyní okno a nad ním integrovaný informační panel. Kosmetických změn doznalo i zadní osvětlení, byť stále zůstaly zachovány svítilny Hella Shapeline.

Vedle výchozí třídveřové verze, která byla vystavena na veletrhu a jež nabízí 35 míst k sezení a 41 k stání (potažmo 36 k stání, je-li obsazeno místo pro invalidní vozík), je tradičně k dispozici i příměstské dvoudveřové provedení.



Z tohoto snímku je dobře patrné rozdělení bateriových boxů na střeše. V zadní části je pod krytem uschováno celkem 6 boxů, v přední nad nápravou pak dvojice. (foto: Ikarus Bus & Coach)

Trakční baterie zůstávají nadále na bázi článků LFP z produkce čínské společnosti CATL. Základní konfigurace počítá s 350 kWh elektrické energie, opčně si lze ale pořídit verzi s 422 kWh, které jsou pak distribuovány do celkem 10 boxů. Pouze dva z nich zůstávají nadále v zadní části vozu, zbylých osm je rozmístěno na střeše (z toho dva nad přední nápravou s cílem dosažení lepšího rozložení hmotnosti). Výrobce uvádí, že s bateriemi o kapacitě 422 kWh lze na jedno nabití ujet 480–580 km. I nižší z uvedených hodnot je ale nutné vnímat s maximální rezervou a jako marketingové sdělení. Za běžných provozních podmínek a při zohlednění životnosti baterií jsou tyto údaje patrně nadsazené, byť se Ikarus odvolává na metodiku výpočtu UITP SORT 2.

Nabíjení elektrobusu Ikarus 120e V4 je možné jak pomocí standardizované zásuvky CCS Combo 2, tak (opčně) pomocí střešního pantografu. Ten pro předváděcí prototyp dodal Siemens, přičemž má jít o první vlaštovku spolupráce mezi Ikarusem (potažmo CRRC) a německým strojírenským gigantem. Speciální pantograf má zvládnout nabíjecí výkon 240 kW (při max. nabíjecím proudu 400 A).
V oblasti pohonu zůstal zachován centrální kapalinou chlazený motor s permanentními magnety od CRRC o výkonu 240 kW, zákazníci si ale mohou objednat i výkonnější verzi s 350 kW.

Předváděcí elektrobus nyní čeká předváděcí turné, na němž bude participovat i Siemens. V říjnu by

se měl vůz objevit v Offenbachu, později také v Hamburku. Vyloučeno není testování ani v Berlíně, který měl o předvedení vozu údajně sám projevit zájem. V příštím roce by se měl elektrobus objevit dle zpráv výrobce v Černé Hoře.

Url: Ikarus představil novou verzi modelu 120e. Opět z Číny