

Ikarus vstupuje do segmentu elektrických midibusů

17.10 2023 18:52, Libor Hinčica, Autobusy

Dnešním příspěvkem se ještě jednou vrátíme na bruselské výstaviště, kde si svou premiéru odbyl elektrický midibus Ikarus 80e. Původně se očekávalo, že maďarský výrobce surfující na vlně nostalgie s cílem znovu dobýt tradiční teritoria představí na veletrhu avizované nové řešení svého prozatím jediného modelu Ikarus 120e, anebo 18m vůz Ikarus 180e, namísto toho však překvapil 8,5m elektrobusem, na nějž by již měl mít dle slov zástupce Ikarusu i první objednávky z Řecka.

Ikarus je sice maďarskou společností vlastněnou maďarským miliardářem Gáborem Szélesem, prodeje vozů jsou ale realizovány skrze společnost Electrobus Europe Zrt., která už je čínsko-maďarským podnikem, v němž má své zastoupení čínský strojírenský gigant CRRC. Ten je znám především jako jeden z největších výrobců kolejových vozidel na světě (dle zvolené metodiky poměřování je buďto tím vůbec největším, anebo druhým největším), jeho záběr je ovšem mnohem širší a zahrnuje i výrobu autobusů a elektrobusů. V nemalé míře se na zahraničních trzích snaží v této oblasti o expanzi ve spolupráci s nejrůznějšími lokálními partnery, přičemž v Evropě padla volba na resuscitovaný Ikarus.



Elektrobus Ikarus 80e na bruselském výstavišti. (foto: Libor Hinčica)

S ním již v roce 2018 postavila CRRC první elektrobus (ještě pod obchodním jménem „City Pioneer“), na nějž navázala výroba dalších vozů už s označením Ikarus 120e. Montáž autobusů probíhá v někdejším původním závodě historického Ikarusu v Székesfehérváru, do nějž měly být v uplynulých letech provedeny významné investice. Kompletní řešení elektrické výzbroje včetně baterií je nakupováno z Číny od CRRC, v Maďarsku vzniká pouze stavba skříní vozidel, u nichž se však také dosud v nemalé míře používají komponenty převzaté z produkce CRRC. Výchozí 12m model Ikarus 120e je tak designově takřka identický s autobusem CRRC V12 (též značený jako typ TEG6125BEV08), jenž má ale délku pouze 11 950 mm, zatímco u Ikarusu 120e se jedná o 12 190 mm, přičemž se liší i rozvory náprav (5 900 mm u čínského vozu versus 5 840 mm u Ikarusu 120e).



Pohled do interiéru vozu. (foto: Ikarus)

V případě novinky v podobě vozu Ikarus 80e, která se snaží vstoupit do okrajového segmentu malých elektrických autobusů, je dědičnost prvků v porovnání s produkcí CRRC výrazně menší. I v Číně je sice nabízen elektrický midibus pro MHD, konkrétně typ CRRC C08 (resp. TEG6802BEV01), ten má ale délku jen 8 040 mm a je jen částečně nízkopodlažní, zatímco v případě Ikarusu 80e jde o 8 545 mm dlouhý vůz ve 100 % nízkopodlažním provedení, přičemž zcela odlišné jsou tentokrát i designové křivky, které by dle sdělení Ikarusu měly být použity také na dalších nabízených typech – avizovaném článkovém voze Ikarus 180e (o délce 18,75 m) a faceliftu Ikarusu 120e, jenž tak bude tímto způsobem poněkud hlouběji hungarizován. Elektrickou část bude dodávat nadále CRRC jako celek, přičemž v případě Ikarusu 80e platí, že je použita odlišná konfigurace v porovnání s čínským LE vozem CRRC C08. Ten disponuje bateriemi o kapacitě elektrické energie pouze 162,3 kWh, zatímco Ikarus 80e má být naložen 281,9 kWh, což by mu mělo propůjčovat dojezd 250–300 km (v závislosti na okolních podmínkách). Baterie z hlediska chemického složení jsou – jak je pro čínské elektrobusy typické – železofosfátové (LFP).



Stanoviště řidiče Ikarusu 80e. (foto: Libor Hinčica)

Elektrická výzbroj je zahrnuta do rodiny T-Power od CRRC, trakční motor je vodou chlazený a z hlediska konstrukce jde o synchronní (s permanentními magnety) centrálně umístěný motor o výkonu 170 kW (s max. otáčkami 2000 Nm). Konkrétní typ motoru Ikarus u svého nového produktu neuvádí, podle některých zdrojů jde o modifikovaný motor CRRC tDrive MD2021, jiné uvádějí typ CRRC tDrive MD2017 (dle prezentace CRRC však ani jeden z nich jmenovitý výkon 170 kW nemá).

Když už jsme se zmínili o délce Ikarusu 80e, měli bychom doplnit alespoň některé další technické parametry. Tak tedy: výška elektrobusu činí 3 300 mm, rozvor náprav je 4 350 mm a šířka činí 2 420 mm. Celková obsaditelnost má činit až 60 míst, z toho 18 k sezení. Uspořádání dveří je možné pouze v konfigurace 1-2-0. Nabíjení se předpokládá skrze standardizovanou zásuvku CC2, nabíjení pomocí pantografu nemá být nabízeno ani opčně.

Podle sdělení pracovníků Ikarusu na veletrhu Busworld by v současné době měl mít výrobce objednávku na dvojici vozů do Řecka. Elektrický midibus, jenž se účastnil veletrhu v Bruselu, má sloužit jako předváděcí.



Ještě jedna fotografie z odvozu prototypu z bruselského výstaviště, jež odhaluje zadní partie vozu. (foto: Ikarus)

Url: Ikarus vstupuje do segmentu elektrických midibusů