

Konec. Výroba elektrobusu Aptis od Alstomu se zastaví

16.05 2021 21:10, Libor Hinčica, Autobusy

Ani několikátý pokus o uvedení autobusu na trh, který by se vyznačoval nezvyklou koncepcí s téměř nulovými převisy a vynikal mimořádnou nízkopodlažní plochou, nevyšel. Koncepty vozů, které by využívaly přední i zadní řiditelnou nápravu, a mohly tak být stejně mrštné jako klasické autobusy, přičemž by nabízely interiér prakticky bez podest, představily v minulosti například Volvo či Irisbus. Do výroby však vstoupil v roce 2018 jen elektrobus s obchodním jménem Aptis.

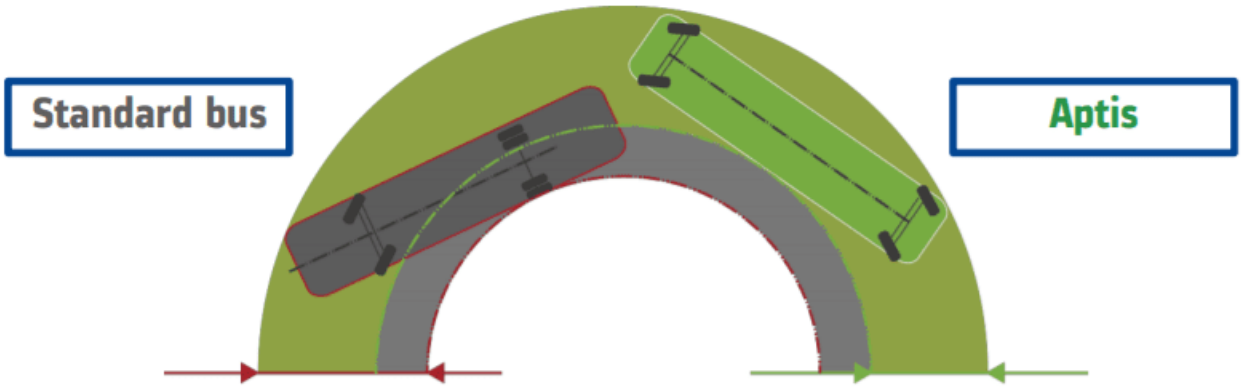
Ten byl představen již v roce 2017 jako produkt společnosti NTL, v níž většinu drží právě Alstom. NTL se proslavila především jako dodavatel tzv. tramvají na pneumatikách, tedy nepříliš úspěšného projektu slibujícího využití výhod tramvají a autobusů v nekonvenčním vozidle na pneumatikách se směrovým vedením pomocí střední kolejnice, v praxi však spojující spíše nevýhody obou zmíněných druhů dopravních prostředků. Byť okleštěná produkce vozidel pro vybudované systémy konceptu NTL (resp. původně Translohr) probíhá nadále, velká budoucnost věštěná počátkem tisíciletí tramvajím na pneumatikách ukázala, že ne všechny věštby jsou tak přesné jako ty od kněžny Libuše. Nakonec vzniklo ve světě jen osm systémů Translohr/NTL (2 v Číně, 1 v Kolumbii, 2 v Itálii a 3 ve Francii – z toho dva v Paříži), další dva byly v Itálii rozestavěny, ale nakonec nedokončeny.

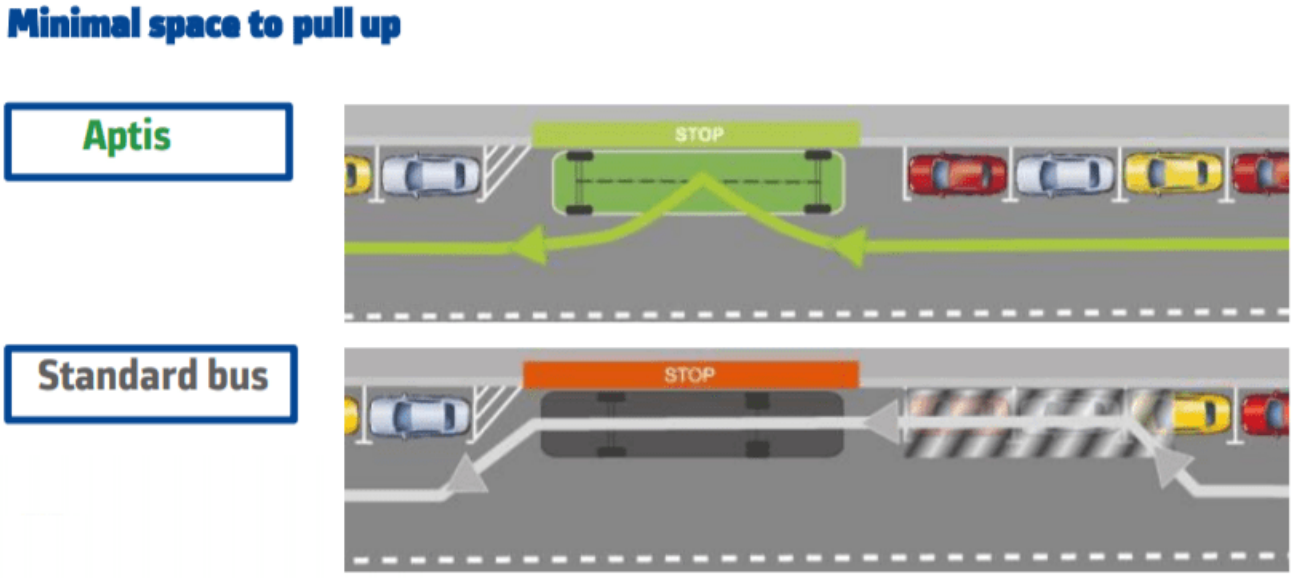


Pohled do interiéru vozu. Aptis. V zadní části jsou patrné dva schůdky vedoucí k zadním čtyřem místům. (foto: Astom)

V roce 2017 vstoupila na trh společnost NTL s novým produktem v podobě vlastního elektrobusu s obchodním jménem Aptis, a to opět s nekonvenčním řešením. Podle slov výrobce měl být použit upravený článek tramvaje pro výrobu vlastního elektrobusu, který by nabídl velkou nízkopodlažní plochu a vynikající manévrovací vlastnosti. Na kolik byla slova o převzetí tramvajové konstrukce pravdivá, lze bez znalostí výkresové dokumentace těžko posoudit, už jen proto, že „skutečné tramvaje“ firma NTL nikdy nevyráběla. Navíc v průběhu dalších let měl být proveden redesign vozů i konstrukce, takže i pokud byla u prvních prototypů konstrukce článků převzata z vozidel řady STE (typová řada tramvají na pneumatikách), sériově vyráběné Aptisy se od nich jistojistě odlišovaly.

Produkt na trh přinesla společnost NTL, Alstom se ale k němu coby silnější hráč na trhu hlásil a propagoval jej. Ještě v roce 2017 navíc došlo k rozhodnutí, že Alstom bude prodej vozů na trhu zastřešovat (a vozy tak byly označovány už jako Alstom Aptis), byť výroba zůstala ponechána v alsaských závodech NTL v Hangenbietenu a Reichshoffenu.





Slibované výhody Aptisu. Menší opisovaná plocha při otáčení a menší prostorová náročnost při budování zastávek. (zdroj: Alstom/NTL)

Velkou výhodou elektrobusu od Alstomu, který si mimochodem odnesl v říjnu 2017 cenu z belgického veletrhu Busworld za inovaci, měla být jeho vynikající manévrovatelnost. Autobus byl navržen s velmi krátkými převisy a dlouhým rozvorem. Obě nápravy pak byly řešeny jako řiditelné, což umožňovalo elektrobusu opisovat menší plochu při otáčení, než je tomu v případě klasického autobusu. Délka přitom byla identická (12 m), stejně jako šířka (2, 55 m) a srovnatelná byla i kapacita (95 osob při 4 os/m^2, u později inovované verze již výrobce uváděl až 100 osob). Alstom i věděl, na jakou politickou strunu zahrát, když s Aptisem sliboval možnost vybudování menších zastávkových zálivů, čímž měla být ušetřena až dvě parkovací místa v porovnání s budováním klasických zastávek pro konvenční autobusy.

Celá plocha mezi nápravami byla řešena jako nízkopodlažní s výškou pouhých 330 mm nad vozovkou. Paradoxně však autobus nebyl 100% nízkopodlažní z pohledu platné legislativy (norem). Nad přední nápravou se nacházelo stanoviště řidiče, takže tato plocha nebyla do plochy pro cestující počítána, nad zadní už ale byly použity podélné lavice, ke kterým se cestující museli dostávat po překonání dvojice schůdků. Jinak byl ale prostor pro cestující v porovnání s konvenčními autobusy skutečně mimořádný a opravdu připomínal uspořádání článku moderní nízkopodlažní tramvaje. Celá plocha

rozvoru náprav (cca 10,4 m) byla bez jediného schůdku či podesty, takže všechny zde rozmístěné sedačky byly dostupné z úrovně nízké podlahy. I proto se o Aptisu někdy hovořilo jako o prvním skutečně nízkopodlažním autobuse.



Aptis byl nabízen ve dvou- i třídveřovém provedení. Ze snímku je dobře patrné vybočení obou náprav. (foto: Alstom)

Elektrobus si bylo možné zakoupit ve dvou či třídveřovém provedení. Pohon zajišťoval motor o výkonu 180 kW, lithium-iontové baterie se nacházely v boxech na střeše vozidla a měly umožňovat dojezd elektrobusu na jedno nabití až 200 km, u pozdější inovované verze dokonce 250 km (v reálném provozu však méně). Nabíjení bylo zamýšleno pouze pomalé (noční; O*vernight Charging*).

Pozitivní odezvy trhu se ale Aptis nedočkal. Od roku 2018 (kdy začal být model fakticky nabízen) do letošního roku bylo prodáno jen 87 vozů. Nejvíce si jich objednala Paříž, a to rovných 50 coby součást obřího kontraktu na elektrobusy, v jehož rámci si mohla následně dokoupit ještě dalších až 210 vozů (k využití opce ale dosud nedošlo). Další Aptisy si objednal Štrasburk (12 ks), Grenoble (7 ks), Tarbes (1 ks), Toulon (12 ks), La Rochelle (4 ks) a španělské město Aranjuez (1 ks). Z těchto objednaných elektrobusů mělo být do provozu předáno prozatím jen 38 (jiné zdroje uvádějí 25, přičemž vozidla měla a stále mají trpět řadou dětských nemocí), zbytek by měl být dokončen na konce roku 2021.

Následně by měla být produkce vozů Aptis ukončena. Podle francouzského deníku Le Figaro je pro závod NTL v Hangenbietenu (a jeho 141 zaměstnanců) hledán kupec. Pokud se nepodaří nalézt zájemce, bude výroba elektrobusů Aptis zastavena a zaměstnanci propuštěni. Dostat se do černých čísel však u podobného typu projektu nebude snadné, zvlášť v silné konkurenci, a tak je otázka, zdali se odvážný kupec pro nekonvenční projekt skutečně najde.

Url: Konec. Výroba elektrobusu Aptis od Alstomu se zastaví