



Návrat „čabajky“. Ikarus představil kloubový elektrobuses

04.10 2025 21:49, Libor Hinčica, Autobusy

Maďarský Ikarus se na veletrhu Busworld v Belgii pochlubil svým prvním článkovým elektrobusem, jenž pojmenoval jako model Ikarus 180e, čímž zacelil svou nabídku modelů pro městskou dopravu. Příchod kloubového autobusu byl ze strany producenta ze Székesfehérváru dlouho slibován, nakonec se objevil v zemi čokoládových pralinek v podstatě neočekávaně.

Jak už to ovšem v případě elektrobuseů nesoucích slavnou maďarskou značku bývá, nejedná se ve skutečnosti o výsledek vývoje konstruktérů z panonské nížiny, ale o přeznačený vůz z produkce čínské společnosti CRRC. V případě vystaveného vozu přitom platí, že je jeho původ 100% čínský, tj. v Maďarsku neproběhla ani část montáže a vůz byl do Maďarska dovezen kompletní s cílem zahájit zde homologační testy. Teprve případná sériová produkce by se měla odehrávat formou částečné montáže z komponentů dodaných z Čínské lidové republiky.



Pohled do interiéru vozu směrem od kabiny řidiče ke kloubu...



...a od kloubu do zadní části vozu. Kloubové spojení dodává Hübner. (foto: Libor Hinčica)

Ačkoli přeznačení na Ikarus 180e bylo provedeno důsledně (včetně znaku společnosti na oknech), jde fakticky o model CRRC EU18, který čínský gigant známý především produkcí kolejových vozidel představil poprvé v roce 2022. Tehdy se předpokládalo, že CRRC začne s autobusem postupně dobývat evropské trhy (ostatně název na Evropskou unii odkazoval více než dostatečně), avšak na rozdíl od jiných čínských značek se frontální útok v podání CRRC na starý kontinent neudál. Společnost namísto toho pokračovala ve spolupráci s Ikarusem v Maďarsku, která ovšem nemůže naplňovat ambice čínské strany, a nedávno k ní přidala i kooperaci s portugalským producentem CaetanoBus. Žádný 18m elektrobus CRRC EU18 se však k evropským zákazníkům nedostal.



Elektrobus na veletrhu Busworld v Belgii. (foto: Libor Hinčica)

Přeznačený model Ikarus 180e byl do Evropy dovezen teprve před několika týdny a po doplnění polepů zamířil z Maďarska rovnou do Belgie. S ohledem na rychlý sled událostí nestihl Ikarus připravit pro veletrh ani žádné materiály, které by prozrazovaly technická data nového vozidla. Elektrobus dosahuje délky 18 750 mm (při rozvorech náprav 5 250 mm a 7 150 mm), výšky 3 360 mm a šířky 2 550 mm. Obsaditelnost činí 45 míst k sezení (navíc je ve voze 5 sedadel sklopných) a až 113 k stání. K pohonu slouží dvojice elektromotorů na druhé a třetí nápravě. Nápravy jsou produktem ZF, avšak synchronní kapalinou chlazené motory dodává přímo CRRC. Jejich celkový nominální výkon činí 350 kW (max. pak 375 kW). Z Číny jsou pochopitelně také baterie, a to lithium-železo-fosfátové (LFP) od firmy CATL, na kterou vsází například také Daimler u svého nově představeného eIntoura. Celková kapacita elektrické energie v nich uložené může činit 563 kWh v základu, opčně pak až 640 kWh. Standardně se předpokládá nabíjení skrze zásuvku CCS2, na přání je možné dodat také pantograf z produkce Siemensu.



Přídavné topení v interiéru se nejspíše bude muset dočkat před případným zahájením dodávek do Evropy změn v provedení i umístění. (foto: Libor Hinčica)

Elektrobus by měl sloužit k testovacím účelům a k doladění finální specifikace pro případnou sériovou (tentokrát již opravdu kooperační) výrobu v Maďarsku. V řadě detailů je zřejmé, že provedení neodpovídá zcela evropským zvyklostem, což je patrné například na umístění a provedení topných jednotek v interiéru pro přídavné naftové topení (standardně se nicméně počítá především s využitím topení elektrického, přičemž se používá klimatizace s tepelným čerpadlem).

Url: [Návrat „čabajky“. Ikarus představil kloubový elektrobus](#)