

Norský Bussring provozuje nejsevernější autobusy MAN i nákladní autokary od Volva

04.05 2023 19:19, Matěj Stach, Autobusy

Akciová společnost Bussring působící hlavně v nejsevernějším kraji Norského království Troms og Finnmark převzala v lednu 2023 čtveřici nových autokarů MAN Lion’s Coach L. Rumělkově červené stroje se tím připojily ke stávající flotile zhruba 40 autobusů a minibusů, jež celoročně odhalují turistům z celého světa kouzla krajiny ležící za severním polárním kruhem. Není bez zajímavosti, že společnost budou nové autokary dělat rovněž nákladním autobusům od Volva, mezi jejichž hrdé provozovatele se Bussring řadí.

Příběh dnes největšího dopravce působícího na samém severu Norska se začal psát v roce 1957, kdy si manželský pár chovatelů ovcí pořídil malý autobus od Volva a tím propojil komunity žijící v regionu Nord-Troms. Celou dobu tomu přitom z první řady sedadel přihlížel syn Henry, jenž později se svým autobusem začal po kraji vozit turisty a výletníky, čímž položil základy dnešní společnosti. Nejen severním oblastem Norska v podobě krajů Troms og Finnmark a Nordland zůstal Bussring věrný. V autoparku společnosti dodnes dominují autokary od Volva (potažmo Carrusu Delta), menšinově jsou zastoupené také vozy Mercedes-Benz a Setra z produkce Daimler Buses. Nejnověji je doplnily právě autokary značky MAN.



Jeden ze čtveřice autobusů MAN RHC 514 Lion’s Coach L pro Bussring na snímku z Laponska. (zdroj: MAN Truck&Bus)

Nové dálkové autobusy MAN RHC 514 Lion’s Coach L jsou dlouhé 13 901 mm, široké standardních 2 550 mm a vysoké 3 870 mm. Poháněny jsou nejsilnějším motorem MAN D 2676 LOH47 o výkonu 368 kW, který je spřažen s 12stupňovou automatizovanou převodovkou MAN TipMatic 12. Jak v tiskové zprávě výrobce připomíná generální ředitel společnosti Bussring pan Torbjørn Johansen, autobusy jsou vybaveny širokou škálou asistenčních systémů, které jsou ve členitém terénu Laponska důležitým předpokladem pro posílení bezpečnosti. Jeden vůz pojme 57 cestujících a dvoučlennou řidičskou posádku.

Pro tradičního německého výrobce MAN se jednalo o historicky vůbec nejsevernější dodávku autobusů. *„Když jsme v lednu předávali vozidla společnosti Bussring AS, byl to jedinečný zážitek*.“ nadšeně konstatuje Robert Katzer, produktový manažer pro prodej autobusů ve společnosti MAN Truck & Bus. *„Velmi nás těší, že naše špičkově vybavené autobusy vozí turisty bezpečně a pohodlně k nejkrásnějším památkám regionu.“* Dodejme, že o servis vozidel se za polárním kruhem postará společnost Team Verksted.



Trojice nákladních autobusů společnosti Bussring na odstavném parkovišti v Levangeru. Vepředu stojí nejnovější vůz z roku 2018. Dobře patrná je v zadní části zmenšená nástavba ovlivněná umístěním motoru nikoliv uprostřed jako u autokarů v pozadí, ale právě vzadu. (zdroj: Bussring)

Už jsme prozradili, že firma Bussring je také poměrně velkým provozovatelem autokarů Volvo doplněných v zadní části o velký nákladní prostor s otevíracím čelem a plošinou. Tato verze byla dostupná pouze na půdě Norského a Švédského království a rovněž na severu Finska, kde mají podobně řešené autobusy dlouholetou tradici. Zatímco původně se takové řešení na trhu etablovalo v souvislosti s přepravou pošty nebo kusových zásilek (na této platformě dodnes v sousedním Švédsku funguje služba Bussgods), Bussring jakožto zájezdový dopravce využívá předností těchto vozů ve svém oboru. Může se tak pochlubit třeba dlouholetým partnerstvím s tradičním norským národním kočovným divadlem Riksteatret, jehož sbor rumělkově červené stroje doprovázejí na jeho turné.



Pohled na zadní čelo a hydraulickou plošinu jednoho z vozů vyrobených v roce 2009. (zdroj: Bussring)

Možnost zabudování velkého nákladního prostoru někdy zabírajícího i více jak polovinu délky vozidla byla navázána na podvozky s motory umístěnými buď uprostřed, anebo v jejich přední části. Za účelem stavby nákladních autobusů hojně využívanou koncepci s motorem uprostřed opustilo konkrétně Volvo Buses v roce 2009 (jednalo se o podvozek B12M 6×2) s příchodem emisní normy EURO V. Od té doby nákladní autokary na severu Evropy spíše vymírají, což kromě jejich dostupnosti souvisí také s pozvolným opouštěním tohoto přepravního konceptu, který byl například v Norsku pohřben již na přelomu tisíciletí.



Nákladní autokar Volvo 9700 H NG na podvozku B12M odpočívá dne 22. února 2020 před kulturním domem v norském Bodø. Autobus společnost Bussring zakoupila jako ojetý. Vyroben byl v roce 2008, nabízí 19 míst k sezení a je poháněn 12litrovým motorem Volvo o výkonu 309 kW. (foto: Matěj Stach)

Není náhodou, že zrovna v roce 2009 Bussring svou flotilu nákladních autobusů posílil hned o 4 kusy. Čtveřice autokarů s karoserií 9700 HD NG (Next Generation) od finského Carrusu Delta se do provozu dostala postupně mezi lednem a listopadem 2009. Pouze dva vozy ev. č. 803 a 805 z nich jsou ale shodné (nabízejí 15+2 sedadel). Vůz ev. č. 801 pojme 19 osob a 2 řidiče, zatímco stroj s ev. č. 804 pouze 12+2 osob. Zatím posledním přírůstkem do flotily nákladních autobusů se poté stalo na jaře 2018 Volvo 9700 HD UG (Upgrade) ev. č. 807, které už je ale postavené na podvozku B11R s motorem umístěným vzadu. Jeho délka vzrostla oproti základnímu autobusu o 23 centimetrů na rovných 15 metrů. Pro cestující z řad kočovného divadla Riksteatret je připraveno 14 komfortních sedadel, další dvojice pak náleží řidičům. Nákladní prostor disponuje objemem 68 m^3, díky čemuž pojme všechny potřebné kulisy, kostýmy i další přidruženou techniku. Za účelem zjednodušení vykládky a nakládky disponuje Volvo speciálním systémem naklápění.



Zatímco v Norsku tradiční autobusové přepravy vymřely, ve Švédsku jsou nákladní autobusy pod vlajkou Bussgods k vidění dodnes. Volvo 9700 H NG patřící dopravci Granbergs Buss pochází z roku 2012 a také je spíše vzácným zástupcem nákladního autobusu s motorem umístěným vzadu. Fotografie pochází z města Boden. (foto: Matěj Stach)

Ačkoliv nákladní autobusy dlouhodobě vyklízejí své severské pozice, za polárním kruhem a na norské půdě o ně díky společnosti Bussring strach mít ještě nějakou dobu nemusíme. Situace ve švédské části Laponska naproti tomu příliš růžová není – tamní Bussgods generoval už před příchodem pandemie Covidu-19 spíše ztráty (že zastavení celého světa situaci nepomohlo, zmiňovat ani nemusíme) a tak čas od času na povrch vyvěrají tendence službu v některých krajích uzavřít. Bussgods, který dnes samozřejmě zdaleka nestaví jen na nákladních autobusech, podobným tlakům dlouhodobě odolává, a to i s ohledem na politickou snahu zachovat tuto službu lokálním obyvatelům i živnostníkům. Alespoň tedy prozatím.

Url: Norský Bussring provozuje nejsevernější autobusy MAN i nákladní autokary od Volva