

Polsko má dalšího výrobce vodíkových autobusů

01.06 2022 20:27, Libor Hinčica, Autobusy

V zemi našeho severního souseda byl představen další nový vodíkový autobus. Po Solarisu, který úspěšně Evropu dobývá se svým vodíkovým Urbinem, se nedávno na veletrhu BUS2BUS v Berlíně představil i producent Arthur Bus, který sice formálně vystupuje jako německý výrobce, jeho závod na produkci autobusů je ale situován v Polsku, přičemž firma, byť nepřiznaně, staví na dědictví zkrachovalého Ursus Busu. V závěru května 2022 byl překvapivě v Polsku představen další vodíkový autobus s obchodním jménem NesoBus.

Za jeho projektem a konstrukcí má stát tým pracovníků nejen z Polska, ale rovnou z celého světa (bez uvedení bližších podrobností), přičemž autobus měl být od počátku vyvíjet s tím, že bude využívat vodíkový pohon, tedy že se nejedná o přestavbu (úpravu) dieselového či bateriového autobusu. Na kolik je ale tato informace skutečně relevantní s ohledem na užitou technologii a výsledný produkt, nelze z dosud publikovaných dat nijak ověřit. Je zřejmé, že NesoBus využívá podobně jako další producenti vodíkových autobusů některé z osvědčených řešení, které si může na trhu zakoupit prakticky kdokoli a integrovat je do svého vozidla, což se potvrzuje už u samotných

palivových článků, které pocházejí od firmy Ballard, či nádrží od Hexagonu. Žádnými vskutku převratnými daty či zajímavostmi ve vztahu ke konstrukci vozidla premiéra nového autobusu okrášlena nebyla. Informace, že si může zákazník zvolit kapacitu lahví na vodík, je s ohledem na praxi trhu poněkud irelevantní a o výjimečnosti produktu nic nevypovídá.

Aniž bychom chtěli jakkoli snižovat podíl multinárodního týmu podílejícího se na vývoji vozidla, je pro potřeby našeho článku zajímavější ani ne tak to, kdo a jak konkrétně vozidlo projektoval, ale kdo celý vývoj NesoBusu financoval. Do projektu vodíkového autobusu se totiž pustila společnost Polsat Group. Samotný Polsat je sice komerční televizní stanice (jež byla spuštěna v roce 1992 a dnes patří mezi nejdůležitější média a v zemi), takže by se mohlo zdát, že zde žádná návaznost na průmyslovou výrobu není, nicméně za Polsatem stojí Zygmunt Solorz-Żak, což je s majetkem v hodnotě okolo 2 mld. amerických dolarů momentálně nejbohatší občan Polska, který vlastní či drží významné podíly v několika různých polských společnostech, včetně ZE PAK – komplexu tří tepelných lignitových elektráren, které se podílejí zhruba 4 % na dodávkách elektrické energie v Polsku.



Pohled na čelo vozidla NesoBus. (zdroj: Polsat Group)

První část názvu NesoBus vychází ze zkrácení sousloví „**N**ie **e**mituje **s**palin i **o**czyszcza“ (tj.

v překladu: nevypouští výfukové plyny a čistí). Prototyp je dlouhý 12 m, má šířku 2,55 m a výšku 3,4 m. Palivové články jsou umístěny na střeše vozidla, stejně jako lahve na vodík, které zvládnout pojmout 37,5 kg nejlehčího plynu. Na jedno naplněné má zvládnout autobus ujet okolo 450 km, přičemž spotřeba dle měření metodiky SORT-2 měla být dle tvrzení Polsatu 5,5 kg/100 km. Naplnění vodíkem má zabrat okolo 15 minut. K pohonu mají sloužit elektromotory v nábojích kol (bez specifikace konkrétního řešení, resp. výrobce). Celková obsaditelnost má činit až 97 míst, z toho 37 k sezení. Za jakousi sladkou polevu, jež má podtrhávat dojem modernosti celého produktu, lze považovat informace o WiFi připojení, nabíjecích portech USB, LCD obrazovkách v interiéru atp., což lze ovšem považovat v Evropě roku 2022 za standardní vybavení. Zajímavostí má být systém přisvětlování při jízdě do zatáček, senzory snímající déšť či reagující na změnu světelnosti a další prvky, které ovšem opčně opět nabízejí i další výrobci.

Za designem autobusu stojí italská společnost Torino Design, která se specializuje na vývoj a návrhy pro automobilový průmysl. Autobus má v současné době již evropské schválení pro provoz. Jemu měly předcházet intenzivní testy, kdy oficiální zkušební fáze trvala 65 dnů. Výroba 12m vozidla by měla být zahájena v roce 2023 v nově budovaném závodě ve Świdniku, což je obec ležící v těsné blízkosti Lublinu, přičemž kapacita závodu by měla být okolo 100 vozidel ročně. Výrobce k velikosti svého současného týmu prozradil, že zaměstnává 25 konstruktérů, kteří by měli být schopni přizpůsobovat autobusy potřebám jednotlivých zákazníků.

Zda je trh vodíkových autobusů opravdu tak zajímavý a velký, aby se na něm podařilo prorazit neznámým výrobcům bez zkušeností a s vidinou minimální roční produkce, ukáže až čas.

Url: Polsko má dalšího výrobce vodíkových autobusů