

Praha se dočkala Streetwayů s „faceliftem“

06.08 2025 19:57, Libor Hinčica, Autobusy Ostatní

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) převzal dne 6. 8. 2025 prvních devět autobusů Iveco Streetway 12M ze sedmnáctikusové objednávky, která byla podepsána v listopadu loňského roku. Autobusy vyráběné v Turecku na platformě modelu Otokar Kent C za využití pohonného řetězce Iveca a s odlišným designem byly dodány již s doplňkovými bezpečnostními prvky vyžadovanými od července loňského roku evropskou legislativou (GSR II; *General Safety Regulation*).

V únoru 2022 uzavřel DPP dvojici rámcových smluv, v jejich rámci si mohl pořídit až 243 autobusů Streetway, z toho 100 o délce 12 m a až 143 článkových. Postupně pražský DP uskutečnil pět objednávek, v jejichž rámci si zakoupil všech 100 autobusů standardní délky, zatímco článkových vozů bylo objednáno jen 41. Všechny dodávky byly oproti smluvním termínům opožděny, přičemž výše penále nakonec překročila magickou sumu 100 mil. Kč. Mimoto byly samostatně kalkulovány pokuty za vady vozidel, které si loni v létě dokonce na několik týdnů vyžádaly odstavení celé flotily Streetwayů. Do poloviny ledna letošního roku mělo být Ivecu vyfakturováno takřka 25 mil. Kč, přičemž v té době ještě stále nebyly všechny závady odstraněny.

Zpoždění v dodávce se týká i aktuálně přebíraných autobusů. Podle smlouvy mělo být všech 17 vozů dodáno nejpozději do 30. 6. 2025, namísto toho převzal DPP dne 6. 8. 2025 prozatím jen devět vozů (ev. č. 4184–4192), jež rozdělil mezi garáže Kačerov (6 ks) a Řepy (3 ks). Celková hodnota zakázky činí 87 558 712 Kč bez DPH a kromě sedmnáctky vozů zahrnuje také 23 sad hardwaru a softwaru pro diagnostiku závad.

Autobusy jsou již vybaveny pokročilými bezpečnostními systémy, které se souhrnně nazývají ADAS (*Advanced Driver Assistance Systems*). Tato zkratka se běžně používá ve spojení s vozidly, která jsou od loňského roku dodávána s vybavením v souladu s platnou evropskou legislativou (v úvodu zmíněná GSR II), přičemž ani pražský DP v tomto ohledu není výjimkou. Je však vhodné říci, že se jedná o pojmenování nesprávné, protože historie systémů ADAS (i zkratky samotné) je mnohem starší. Novinkou je pouze povinnost vybranými prvky (a zdaleka ne všemi, které lze do této rodiny řadit) vozidla z výroby vybavit, přičemž se liší i počet bezpečnostních prvků aplikovaných

jednotlivými výrobci (od minimálního rozsahu po rozšířený).

V případě autobusů Iveco Streetway 12M se jedná konkrétně o vybavení systémy sledování bočního mrtvého úhlu, detekce chodců před vozidlem, upozornění na ospalost řidiče, detekce překážek při couvání a tzv. inteligentního asistenta rychlosti. Navíc je zahrnut ještě signál nouzového zastavení.

Osazení nových bezpečnostních prvků se stalo pro výrobce oříškem, neboť bylo nutné se vypořádat s jejich implementováním do stávajících designových křivek, případně přijít s faceliftem. Někteří producenti zvládli v tomto směru úlohu na výbornou a podařilo se jim většinu radarů a senzorů mistrně ukrýt, což platí mj. pro MAN, Mercedes, ale také pro libchavský SOR. Iveco sice přišlo již před dvěma lety s faceliftem, který s požadavky legislativy taktéž počítal, ten se ale netýkal tureckých Streetwayů, u kterých byl pouze upraven stávající design. Instalace požadovaných prvků se u daného modelu zjevně stala festivalem „uměleckého směru“ známého jako „vyšlismus“ (tj. *„zkrátka to tak vyšlo“*) a o jakémkoli maskování zde nelze vůbec hovořit. Výsledkem je výrazně zvětšená a nepříliš se zbytkovými křivkami vozu ladící černá plocha na čele vozu, díky níž je vůz jednoduše rozeznatelný od dříve dodávaných kusů.

Url: Praha se dočkala Streetwayů s „faceliftem“