

Scania představila nový Interlink

27.01 2022 20:44, Libor Hinčica, Autobusy

Švédský výrobce autobusů Scania představil nové řešení svého modelu Interlink. Autobus, jenž má být dle slov výrobce zcela novým produktem a dokončovat řadu modernizace nabízených autobusů s bájným gryfem ve znaku, přichází pouhých 6 let poté, co Scania na trh vstoupila s Interlinkem aktuálně vyráběným (ten ve své době nahradil úspěšný model OmniExpress).



Nová Scania Interlink nabízí pohon na diesel, stlačený zemní plyn, zkapalněný zemní plyn a hybrid. (foto: Scania)

Současná generace autobusů Interlink je nabízená v délkách od 10,9 do 15 m, přičemž je možné si zvolit libovolné délkové provedení, neboť autobus lze nadstavovat segmenty o délce 10 cm. Scania nabízela tři výškové verze s ohledem na plánované využití vozidla v provozu, konkrétně tedy 3,2 m (LD; low decker) 3,4 m (MD, middle decker) a 3,6 m (HD, high decker). Model, který byl představen dne 27. 1. 2022, sice zachovává možnost postupného prodlužování po 10cm segmentech (přičemž každých 10 cm má představovat nárůst hmotnosti o 100 kg), avšak produktová škála se smrskla na jediný výškový model představující jakýsi mezistupeň mezi dosavadními provedeními LD a MD, neboť autobus má v základním dieselovém provedení na výšku 3,31 m. Poměrně široká je platforma dalších pohonů. Autobus si lze totiž zakoupit také v provedení na pohonem zemním plynem (potažmo bioplynem), kdy výška vzroste na 3,64 m, anebo s pohonem na zkapalněný zemní plyn (LNG), kdy se výška vozu v porovnání s dieselovým provedením nemění (a jde tedy stále o 3,31 m). Mimoto si lze autobus pořídit i v provedení s hybridním pohonem (zde výška činí 3,53 m).



Pohled do interiéru prozrazuje, že o vůz vhodný do MHD se jednat nebude. (foto: Scania)

Bohužel doba, kdy výrobci s novými autobusy představovali i bližší technické parametry vozidel, se zdá být dávno pryč (čest výjimkám!), takže o technickém řešení nového Interlinku, například o oné hybridní variantě, lze momentálně zjistit z dostupných zdrojů jen minimum informací (v podstatě jen fakt, že má být vybaven vedle dieselového devítilitru o výkonu 320 koní ještě elektromotorem s výkonem 130 kW). Čtenáři tiskové zprávy se však mohou dovědět, že díky lepší účinnosti motoru a převodovky má dojít k úspoře paliva až o 8 %, webová prezentace nového typu dokonce hovoří o úspoře až 21 %. Ani v jednom případě však není řečeno, co slouží jako základní vztažná soustava. Anglická i česká verze tiskové zprávy, v níž pochopitelně nechybí nezbytná zmínka o snižování emisí CO_2, poté uvádí, že autobus je vhodný do městského prostředí. Tato formulace svádí k tomu, že autobus je určen pro městskou dopravu (což v době od představení některá média již takto prezentovala). Ve skutečnosti je vůz určen pochopitelně pro obsluhu stejných tras, jako byl jeho předchůdce, tedy primárně pro linkovou a příměstskou (meziměstskou) dopravu, případně jako tzv. kombibus, nikoli však pro městský provoz (zde by totiž s ohledem na absenci nízké podlahy příliš neobstál).



Pracoviště řidiče nového Interlinku. (foto: Scania)

Pomineme-li tradiční informace o tom, že s novou generací autobusu přichází i zcela moderní pracoviště řidiče, interiér, v němž si může zákazník navolit veškeré myslitelné doplňky, že vůz je protkán řadou ještě pokročilejších bezpečnostních systémů, než tomu bylo doposud, a nic neříkající fráze typu: *„A aspekt udržitelnosti jen umocňuje celkový dojem“*, stojí z uveřejněných informací některé i za zmínku. Nový Interlink má využívat elektricky ovládané výklopné dveře, nové nezávislé přední vypružení, které navyšuje nosnost o 500 kg, konstrukce vozidla má být poté (údajně) navržena tak, aby se v případě nehody předcházelo více deformacím částí, které jsou nákladné na opravu, či vyžadují dlouhý prostoj autobusu. Lépe chráněn tak má být například systém následné úpravy výfukových plynů nebo baterie vozidla. Lepší a rychlejší výměnu má umožňovat i konstrukce předního nárazníku s vyměnitelnými rohy.



Oficiálních fotografií nového Interlinku je prozatím málo, některé navíc působí dojmem, že se do nich autobus jen náhodou připletl. (foto: Scania)

Design vozidla je, jak to pro většinu soudobě vyráběných autobusů platí, poměrně minimalistický, při pohledu z boku působí vůz až krabicózním dojmem. Stejně jako řada dalších výrobců autobusů využívá i Scania ve velké míře na novém Interlinku černou barvu, která má opticky zvětšovat okenní část (samotné okenní tabule ovšem mají být v porovnání s předešlým Interlinkem skutečně o něco vyšší).

Url: Scania představila nový Interlink