

Solaris dokončil dodávku 90 elektrobusů do Berlína

31.12 2020 18:27, Libor Hinčica, Autobusy

Solaris Bus & Coach ze španělské skupiny CAF dokončil dodávku celkem 90 elektrobusů Urbino 12 berlínskému DP BVG (Berliner Verkehrsbetriebe). Celkem bychom v ulicích Berlína napočítali již 123 elektrobusů pocházejících ze závodu v polském Bolechowě.

Patrně první elektrobus v Berlíně vyjel již na konci 19. století, kdy dopravce ABOAG (Allgemeine Berliner Omnibus AG) nechal ve spolupráci s firmami UEG (dodavatel elektrické části) a Gülcher (dodavatel akumulátorů) upravit jeden ze starších omnibusů (kočár určený k tahání koňmi) na elektrobus, který pak 25. 5. 1898 absolvoval první oficiální jízdu od vozovny na Kurfürstenstraße k nádraží Halensee a zpět. Následně bylo vozidlo využíváno ještě k dalším zkouškám, avšak vždy bez cestujících. Ještě v témže roce vzniklo (rovněž pod taktovkou dopravce ABOAG, avšak s elektrickou výzbrojí Siemens & Halske) další vozidlo, které bychom mohli při trošku nadsázky nazvat jakousi „parciální tramvají“. Šlo o vůz uzpůsobený pro jízdu po tramvajové trati, avšak s možností využití mimo kolejovou síť jako klasický autobus, resp. přesněji řečeno elektrobus. V dobách koňky nebylo až tak výjimečné, že vozidla opouštěla koleje a pohybovala se dále jako klasický omnibus.
S prosazením technologie kola s okolkem, a především s nástupem nových typů pohonů (zejména elektřiny) byl akční rádius tramvají omezen jen na kolejovou síť. Netradiční vozidlo s výzbrojí Siemens & Halske mělo ambici toto změnit, ovšem zůstalo jen u této ambice. Zkoušky měly probíhat někdy do roku 1900, a poté měly být bez následovníků ukončeny.



První elektrobusy byly dodány ještě v původním vzhledu III. generace Urbina od Solarisu. Nasazovány jsou od roku 2015 na linku číslo 204 a využívají technologii indukčního dobíjení. (zdroj: Wikipedia.de)

V roce 1899 byl při příležitosti mezinárodní výstavy v Berlíně nasazen do provozu od 3. 9. 1899 elektrobus karoséře Kühlsteina, který měl mít dojezd přes 100 km a nabídnout na tu dobu úctyhodnou kapacitu 24 sedících a 2 stojících pasažérů. Jedno nabití mělo postačovat na 6 jízd mezi nádražími Anhalter Bahnhof a Stettiner Bahnhof. Na náměstí Askanischer Platz byla vybudována první nabíjecí stanice pro elektrobusy v Berlíně. Provoz se jevil jako velice slibný a stejný karosář záhy začal „sériovou“ výrobu, když do 13. 3. 1900 dodal pro jmenovanou linku dohromady 10 vozů. Jak se však ukázalo, provoz měl tolik dětských nemocí, že již na konci roku 1900 musel být opět ukončen.

Mimo zmíněné pokusy s elektrobusy nesmíme opomenout ani vůz sloužící hotelu Kaiser k přepravě hostů. Od firmy Motorenfabrik Berlin-Marienfelde si měl hotel zakoupit v roce 1899 jeden takový vůz, o jehož osudu však není více známo.

Pomineme-li éru trolejbusů, musel si Berlín na návrat elektricky poháněných vozidel provozovaných po silnici počkat dlouhých 115 let. Teprve 31. 8. 2015 byl zahájen testovací provoz čtyř elektrobusů na lince číslo 204, která spojovala nádraží Südkreuz a Zoologischer Garten. Smyslem zkušebního provozu bylo odzkoušet elektrobusy s indukčním nabíjením, přičemž do projektu se zapojilo několik subjektů. Na straně dodavatele vozidel to byl již tehdy polský Solaris. Elektrickou výzbroj dodalo Kiepe, nabíjecí stanice Bombardier. Právě s nabíjením ale byly zpočátku velké problémy, takže projekt po prvních měsících vykazoval nevýraznou provozní disponibilitu. Berlín se nicméně pod

tlakem elektrolobby podvolil k dalším projektům a s vidinou získání obrovských finančních prostředků na financování nákupu nových vozidel vyhlásil ambiciózní plán úplného přechodu od dieselových vozů k elektrickým do roku 2030.

Jelikož plán patrně nepůjde naplnit bez využití trolejbusů (jejichž první trase v oblasti Spandau se projektuje), vrátila se na pořad dne i technologie trolejbusů, a to v moderní podobě tzv. parciálních trolejbusů. S ohledem na potřebu zahájit přechod na elektrickou dopravu v našponovaných termínech prakticky okamžitě, zvolil Berlín postup od jednoduššího ke složitějšímu. Postupně počítá s využitím třech technologií nabíjení – na nejvytíženějších linkách má jít o zmíněné parciální trolejbusy, na další sérii linek o budování rychlonabíjecích stojanů pro elektrobusy umožňující rychlonabíjení a zbytek výkonů by mělo být možné pokrýt elektrobusy uzpůsobenými primárně pro tzv. pomalé nabíjení. Přestože i poslední jmenovaná technologie vyžaduje nemalé investice do infrastruktury (nabíjení v garážích), jde přece jenom o nejméně náročnou formu, a tak není divu, že právě těchto vozů bychom dnes v Berlíně napočítali nejvíce.

První dvě výběrová řízení počítající s dodáním až 30 vozů dopadla dělbou 15:15 mezi polským Solarisem a domácím obrem Mercedes-Benz. Oba výrobci představili své autobusy v barvách BVG poprvé v březnu 2019. Mercedes však na tento úspěch dalšími dodávkami prozatím nenavázal, na rozdíl od Solarisu, který uspěl hned nadvakrát. Ovládl totiž jak výběrové řízení na první vozy s ryclonabíjením (15 článkových vozů Urbino 18 electric pro linku 200, jež byly uvedeny do provozu v srpnu 2020), tak obří kontrakt na 90 elektrobusů Urbino 12 electric, a to opět s pomalým nabíjením.



Elektrobusy ve 12m provedení jsou dodány ve dvoudveřovém provedení. Na snímku je vůz zachycen při průjezdu přes řeku Sprévu. (foto: Solaris Bus & Coach)

Poslední z této devadesátky elektrobusů byl dodán před koncem roku 2020, čímž stoupl počet

elektrobusů značky Solaris ve městě na 123 vozů. Elektrobusy jsou nasazovány na linky čísel 107, 140, 142, 147, 155, 194, 247, 248, 250, 259, 294, 300, 390 a 893. Přestože se ani elektrobusům nevyhýbaly dětské nemoci a u nejstarších vozů uzpůsobených pro indukční nabíjení by stále měla být spolehlivost jen okolo 75 %, v případě nových elektrobusů se podařilo dosáhnout provozní spolehlivosti okolo 92 %, což je více než je průměr u flotily starších dieselových vozů, byť samozřejmě Berlín z marketingových důvodů zamlčuje, že takové srovnání není úplně férové.

V říjnu letošního roku schválil berlínský senát nákup dalších 90 vozidel, takže počet elektrobusů v ulicích německé metropole bude dále skokově narůstat. Ačkoli je nákup vozidel podporován i ze státní kasy, nejvíce peněz musí do projektu pumpovat spolková země. Tou je nicméně Berlín samostatně (podobně jako je Praha samostatný kraj v rámci ČR), takže jde de facto o peníze městské. Jeden elektrobus vychází zhruba 3,3x dráž než dieselový autobus, přičemž v provozu vozidlo zvládne obdobný výkon (zpravidla při nižší obsaditelnosti, v případě vozů Urbino 12 electric s 300kWh bateriemi je udávána obsaditelnost 65 osob).

Záchrana planety pomocí elektrobusů ale dále pokračuje a Solaris z ní výrazně profituje. V roce 2020 se stal lídrem v oblasti prodejů elektrobusů v západní Evropě, kdy na něj připadala takřka čtvrtina všech nově provedených registrací. Celkem šlo o 242 vozů, z nichž nejvíce putovalo do Německa, kam bylo předáno 180 vozů. Berlínská zakázka s celkem 105 předanými vozy mezi nimi pochopitelně vyčnívá jako maják.

Url: Solaris dokončil dodávku 90 elektrobusů do Berlína