

Solaris nabízí autobusy už i na zkapalněný zemní plyn

28.07 2020 20:13, Libor Hinčica, Autobusy

Společnost Solaris Bus & Coach vlastněná španělskou skupinou CAF se účastnila dvojice výběrových řízení na nové plynové autobusy pro polskou Varšavu. Dopravce MZA Warszawa vypsal dvojici tendrů, z nichž první zahrnoval dodání 70 autobusů na stlačený zemní plyn (CNG), druhý pak počítal s dodáním 90 autobusů na zkapalněný zemní plyn (LNG).

V prvním případě bylo poptáváno 40 vozů standardní délky a 30 kloubových. Do soutěže se přihlásila trojice výrobců, a sice Solaris Bus & Coach, MAN Truck & Bus a EvoBus. Nejnižší nabídkovou cenu nabídl Solaris, který za sedm desítek vozů požadoval 116,4 mil. zlotých (včetně DPH), zatímco MAN chtěl za své vozy z rodiny Lion’s City 129,1 mil. zlotých a EvoBus za svá Citara dokonce 137,8 mil. zlotých. Rozdíl mezi cenově nejnižší a cenově nejvyšší nabídkou tak činil v přepočtu na koruny zhruba 128 mil. Kč (včetně DPH). MZA Warszawa již tuto část tendru uzavřel a oznámil, že vítězem se stává právě Solaris, který se tak může těšit z dalšího úspěchu se svými plynovými autobusy v polském hlavním městě.



Autobus Solbus SM18 LNG ve službách MZA Warszawa. (zdroj: Wikipedia.pl)

Druhá soutěž, která počítala s dodáním 90 kloubových vozů na zkapalněný zemní plyn (LNG), prozatím uzavřená není. Soustředilo se na ni ale o to více pozornosti. Varšava se stala díky dodávce od společnosti Solbus v roce 2014 největším provozovatelem autobusů na LNG v Evropě. Do města bylo dodáno celkem 35 vozů. Solbus však v mezičase zkrachoval. Varšava přesto opakovaně uváděla, že hodlá v nákupech vozidel na zkapalněný zemní plyn (LNG) pokračovat. Na trhu ale nebyl žádný výrobce, který by se k této technologii hlásil. V roce 2018 sice na veletrhu IAA přispěchala se svým autobusem na LNG švédská Scania, avšak v tomto případě šlo o vůz v linkovém provedení (Scania Interlink MD LNG). Bylo proto otázkou, kdo – a zda vůbec – se bude varšavského tendru na dodání 90 kloubových autobusů na LNG účastnit.

Nabídky nakonec přišly do tendru dokonce dvě, obě od společností, které mají v Polsku svůj výrobní závod. Verzi Solaris Urbino 18 LNG – oficiálně dosud nenabízenou – nabídl Solaris, který chtěl za jeden vůz 2,045 mil. zlotých (včetně DPH), tedy zhruba 12,27 mil. Kč. Druhým účastníkem je společnost Autosan, která chce za jeden vůz 1,841 mil. zlotých (s DPH), tedy přibližně 11,046 mil. Kč. Také účast Autosanu je bezpochyby zajímavá, protože ani on svá vozidla dosud ve verzi s pohonem na LNG nenabízel. Firma přitom přiznává, že úpravu svého typu Sancity provedla na základě licence autobusu Solbus SM18 LNG, tedy verze, která již ve Varšavě pět let spolehlivě slouží.

Cena však není jediným hodnoticím kritériem. 10 % může získat dodavatel za ekologické parametry pohonu a 7 % za splnění vybraných technických kritérií. Ani nižší cena tak nemusí Autosanu na vítězství ve velké zakázce stačit. Autobusy mají být dodány do 80 týdnů od podpisu smlouvy (nejdříve však od 3. 12 2021).



Autosan nabízí autobusy s pohonem LNG na bázi licence Solbusu. Karoserii by však měl nejspíše použít ze své klasické produktové řady Sancity. Na snímku vidíme 12m vůz Sancity 12 LF. (zdroj: Wikipedia.pl)

Připomeňme, že zkapalněný zemní plyn (*Liquefied Natural Gas*; LNG) je v posledních letech vyzdvihován jako jedno z alternativních paliv, které je možné využívat namísto nafty. Jeho použití je rozšířeno především v USA a Kanadě, Evropa svou síť plnicích stanic na LNG teprve buduje. Zkapalněním zemního plynu se výrazně zmenšuje jeho objem. Tím je možné zajistit efektivní přepravu plynu tankery. V případě použití v pohonu silničních vozidel je velkou výhodou prodloužení dojezdu v porovnání s vozidly na CNG (stlačený zemní plyn), protože zemní plyn má ve zkapalněném stavu zhruba třikrát menší objem než ve stlačeném, takže při stejně velké nádrži je možné zajistit zhruba třikrát větší dojezd. Pro veřejnou městskou dopravu však nemá užití LNG prakticky žádný smysl, protože plynové autobusy na CNG zvládají denní oběhy linek MHD bez obtíží. Výroba LNG je přitom energeticky mnohem více náročná. Uvádí se, že na výrobu 1 kg zkapalněného zemního plynu je zapotřebí zhruba 0,4 kWh elektrické energie. Ostatně, aby mohl být plyn zkapalněn, musí být výrazně snížena jeho teplota (na -162 °C), což se bez energie zkrátka neobejde. Navíc zkapalněný zemní plyn je zpravidla dražší, stejně jako je náročnější jeho skladování. Totéž platí i pro speciální nádrže vozidel, v nichž je palivo udržováno při nízkých teplotách. Přesto však Varšava z nějakého důvodu autobusům na LNG zkrátka věří…

Url: Solaris nabízí autobusy už i na zkapalněný zemní plyn