

Trolejbus Ikarus 280T s vodíkovým pohonem

30.07 2022 21:30, Libor Hinčica, Trolejbusy

Překvapivý projekt se rodí v Bulharsku. Ve vozovně Levski sofijského DP prochází přestavbou jeden z místních trolejbusů Ikarus 280T (resp. přesněji v místní variantě 280.92) na vozidlo, jež bude vybaveno vodíkovým prodlužovačem dojezdu. Prototyp si přišla v uplynulých dnech prohlédnout i evropská komisařka pro inovace, vědu, výzkum, kulturu, vzdělávání a mládež Mariya Gabriel.

Na vývoji pracují vědci z Institutu elektrochemie a energetických systémů z Bulharské akademie věd. Podle plánů by mělo být možné za několik měsíců předvést první vozidlo jako demonstrační vzorek a v za zhruba rok a půl jej nasadit i do ostrého provozu s cestujícími. Do vozidla bude zabudována baterie a palivové články. Vodík by měl být schopen vyrobit elektrickou energii pro cca 100 km jízdy mimo trolejové vedení. Vedle zásahu do pohonné části se má Ikarus 280.92 dočkat i některých modernizačních úprav, například má dojít k úpravě designu (prozatím se trolejbus dočkal alespoň výměny dveří, nicméně důkladnou opravou prochází celá karoserii). Program, o jehož smysluplnosti by šlo diskutovat jistě stejně dlouho jako nad motivem letu Čapkova Povětroně, se pochopitelně neděje bez státní podpory, která přestavbu Ikarusu financuje v rámci programu EPLUS (s dovětkem *„Nízkouhlíková energie pro dopravu a život“*), který je hrazen ministerstvem školství a vědy a veden Bulharskou akademií věd.

Její zástupkyně, Daria Vladikova, uvedla, že podobnou přestavbu dosud nikdo u trolejbusu nerealizoval. S tím lze určitě souhlasit, avšak je vhodné připomenout, že trolejbusy s vodíkovým prodlužovačem dojezdu už (v podobě zcela nových vozidel) na trh uvedeny byly. Konkrétně v roce 2017 dodal Solaris Bus & Coach do lotyšské Rigy deset trolejbusů Solaris Trollino 18,75. I při popisu životaschopnosti tohoto projektu se však mnohým zvedá obočí. Trolejbusy sice byly dodány včas,

avšak v provozu s cestujícími se objevily až od konce března 2020, přičemž vodíkového pohonu u nich nebylo v ostrém provozu nikdy používáno. Za jeden vůz přitom Riga zaplatila okolo 30 mil. Kč, tedy přibližně dvojnásobnou cenu klasického kloubového trolejbusu s baterií.

Vraťme se ale zpět na jih Balkánského poloostrova. Vědecký tým z akademie věd si představuje, že by jejich vývoj mohl být použit na modernizaci starších trolejbusů, které budou v Bulharsku vyřazovány. O ceně za takovou přestavbu a nákladech na provoz se ale nikdo nezmiňuje, stejně jako o tom, zda by bulharští dopravci o podobnou přestavbu vůbec stáli.

Připomeňme, že první trolejbus s karoserií Ikarusu 280 byl vyroben v roce 1975 a při jeho stavbě byla použita elektrická výzbroj z vyřazeného trolejbusu ZiU-5 sovětské provenience. V provozu s cestujícími začal sloužit v Budapešti od ledna 1976. Produkce trolejbusů Ikarus řady 280 (pro něž se všeobecně používá pojmenování 280T) byla ukončena v roce 1992. Do té doby bylo celkem vyrobeno (včetně prototypů) 380 vozů, přičemž mimo Maďarsko byly trolejbusy dodávány také do Německé demokratické republiky a Bulharska (do SSSR pak zamířila pouze dvojice prototypů).

Pro Bulharsko byl určen podtyp Ikarus 280.92 s elektrickou výzbrojí maďarského Ganzu. První vozy byly vyrobeny v roce 1985 a do roku 1989 jich bylo dopravnímu podniku v Sofii předáno celkem 151. Další čtyři vozy zakoupilo v roce 1991 město Vraca, kde došlo k sešrotování poslední dvojice v roce 2021. V Sofii poté vznikla ještě trojice trolejbusů přestavbou vyřazených autobusů Ikarus 280 (za využití elektrické výzbroje z nepotřebných trolejbusů Škoda 9 Tr). V současné době by mělo být v Sofii v provozu posledních osm Ikarusů 280.92, z toho tři mají být reprezentanti modernizované verze označené jako Ikarus 280.92F.

Doplňme, že pro vzorovou přestavbu byl použit trolejbus původního evidenčního čísla 2614 z roku 1988, který byl z provozu vyřazen již v dubnu 2014.

Url: Trolejbus Ikarus 280T s vodíkovým pohonem