

Turecké „CapaCity“. Otokar dodá 21m dlouhé autobusy do Istanbulu

15.10 2021 20:37, Libor Hinčica, Autobusy

Istanbulský BRT (*Bus Rapid Transit*) systém patří k nejvytíženějším na světě. Autobusy na trase dlouhé zhruba 50 km spojují evropskou a asijskou část Istanbulu, přičemž interval mezi jednotlivými spoji je pouhých pár vteřin (na trase však není provozována jediná linka, ale několik, které sdílejí různé úseky).

Páteř vozového parku hlavní trasy tvoří autobusy Mercedes-Benz CapaCity o délce cca 20 m (249 ks). Pro obsluhu této spojnice a dalších metrobusových linek ve městě je pak v součtu podle oficiálních údajů používáno 670 autobusů, včetně 50 tříčlánkových vozů již zkrachovalého výrobce Phileas (z nichž však prokazatelně část už dnes nejezdí).

Autobusy mají průměrné stáří 10 let a každý z nich má najeto (rovněž průměrně) 1,15 mil. km, u nejstarších vozů jde až o 1,7 mil. km. Obrovská provozní zátěž vede s prohlubujícím se stářím vozidel ke zvýšenému množství defektů. V zájmu Istanbulu je tak dlouhodobě vozový park na nejvytíženějších autobusových linkách vyměnit, což však s ohledem na špatnou kondici turecké ekonomiky není snadný úkol. Navíc do dění vstupují i politické tahanice.

Istanbul chtěl původně nákup nových autobusů (300 kusů) financovat zahraniční půjčkou ve výši přes 90 mil. €, její získání ale musela schválit centrální vláda, která dlouhé měsíce veškeré prosby politické reprezentace města (tvořené uskupením, jež jsou ve vztahu k turecké vládě opozicí) ignorovala. Město s ohledem na neúnosnost situace muselo použít na nákup autobusů vlastní finanční prostředky, přičemž poptalo alespoň 160 vozů, z toho 60 v tříčlánkovém provedení a 100 v konfiguraci, která odpovídá provedení známému z modelu CapaCity od Mercedesu.

S ohledem na silnou podporu domácího průmyslu se očekávalo, že v zakázkách budou úspěšní místní

výrobci. To se také posléze potvrdilo. 60 tříčlánkových autobusů má dodat výrobce Akia, což je společný turecko-íránský podnik, který svůj netradiční pětinápravový tříčlánkový vůz Ultra LF25 (se dvěma nápravami za zadním článku) o délce 25 m představil již v roce 2016 na tureckém veletrhu Busworld Tukey. Jeden vůz má v přepočtu vycházet na zhruba 24 mil. Kč, přičemž autobus má nabídnout až 280 míst (z toho 30 k sezení). Vozidla mají nahradit zbývající dosluhující Phileasy.



Turecko-íránský výrobce Akia nabízí od roku 2016 model Ultra LF25 o délce 25 m s pěti nápravami. (foto: Akia)

Dalších 100 autobusů bylo poptáváno v konfiguraci, která v podstatě odpovídá verzi CapaCity od Mercedesu, resp. CapaCity L, tedy vozidlu o délce zhruba 20–21 m, jež je sice čtyřnápravové, ale ještě stále dvoučlánkové. Zde se vítězem stal podle očekávání turecký Otokar se svým modelem KENT XL, který je – jak už název napovídá – odvozen od standardního 18,75 m dlouhého autobusu KENT C, jenž mj. brzy obohatí vozový park DP ve slovenské Bratislavě. Prodloužený KENT má délku 21 m a nabízí obsaditelnost 200 osob. K pohonu je používán motor DAF MX 11 o výkonu 271 kW (při 1700 ot./min.; tedy stejný motor, jako je užit v 18,75m verzi) Cena jednoho vozu má (včetně tříleté údržby) činit zhruba 15,2 mil. Kč. Připomeňme, že první 21m vůz Otokaru byl představen výrobcem již v loňském roce, přičemž nebylo zastíráno, že účelem je nabídnout model právě pro využití na istanbulském BRT systému. Na něm byl také od srpna 2021 jeden z prototypů dlouhodobě testován.

Nově objednané autobusy mají být předány po třech dávkách, přičemž na dodání všech tříčlánkových autobusů má Akia 240 dnů a na dvoučlánkové vozy má Otokar max. 260 dnů.

Url: Turecké „CapaCity“. Otokar dodá 21m dlouhé autobusy do Istanbulu