



V Londýně vyjely první levostranné Irizary ie tram

24.11 2024 21:39, Libor Hinčica, Autobusy

Španělský výrobce Irizar dodal dvacetikusovou sérii 12,1 m dlouhých elektrobusů dopravci Metrobus ze skupiny Go-Ahead London, které jsou určeny pro obsluhy jedné z nejdelších londýnských autobusových linek č. 358, jež na cca 24 km dlouhé trase spojuje Crystal Palace Bus Station s Orpington Station.

Objednávka na dvě desítky elektrobusů byla s britským zastoupením Irizaru podepsána na podzim 2022, kdy byl také představen prototyp v levostranném provedení (již oděný do barev Go-Ahead London). K zařazení vozů do provozu mělo dojít podle původního smluvního ujednání na konci roku 2023, avšak s ohledem na problémy při stavbě nabíjecí infrastruktury, která je tvořena v rámci trasy linky dvěma rychlonabíjecími stojany o nabíjecím výkonu až 450 kW (vždy jeden stojan na konečné stanici), došlo ke značnému zpoždění. Ještě před letošními letními prázdninami bylo informováno o tom, že k vypuštění elektrobusů na linku by mohlo dojít během července či srpna, nakonec si mohly futuristické elektrobusy odbýt svůj první den na trase č. 358 až 20. 11. 2024.



Nabíjení probíhá na konečných z rychlonabíjecích stojanů, jež mají být schopny poskytnout nabíjecí výkon až 450 kW. Je však otázkou, zda se takto vysokým výkonem skutečně vozidla nabíjejí, resp. po jak dlouhou dobu. (foto: Irizar)

Kromě zmíněných nabíjecích stojanů na obratištích, jež mají zvládnout nabít elektrobuses během cca 6 minut, byly dodány také nabíjecí stanice pro pomalé nabíjení výkonem 100 kW (umožňující nabíjení dvou elektrobuses současně, každého max. výkonem 50 kW). Dodavatelem veškeré nabíjecí infrastruktury byla společnost Jema Energy, která je součástí skupiny Irizar.

K samotným vozidlům žádné technické údaje uvedeny nebyly, vyjma obecného popisu stran vybavení (jako USB nabíječky, „vysoká“ sedadla, klimatizace atp.) a zmínky o plnění požadavků na bezpečnost dle vyhlášených standardů *Transport for London* (ty se soustředí především na možnou srážku s chodcem, což u ie tramu vyvolalo nutnost úpravy umístění stěračů, které tak mají rameno upevněno nezvykle shora). O použité konfiguraci baterií se nám bohužel informace dopátrat nepodařilo. Samotný Irizar sice uvádí, že v případě použití ultrarychlého nabíjení (jako je tomu v Londýně) jsou pro autobusy délky 12,1 m určeny baterie LTO o kapacitě elektrické energie 90 kWh, ovšem s dovětkem, že kapacita se může lišit dle potřeb provozovatele.



Pohled na sedačky s hlavovou opěrkou ve vozech Irizar ie tram. (foto: Irizar)

Po dvaceti ie tramech pro Londýn by měly být nyní zahájeny dodávky dalších 28 vozů identické délky pro provoz ve městě Kent. Zde se očekává uvedení všech elektrobusů do provozu do dubna 2025.

Irizaru se v současné době na Britských ostrovech podle jeho vlastních slov daří – letošní rok by měl být pro něj z hlediska prodeje tím vůbec nejlepším, byť se firma nechlubí, jaký konkrétní tržní podíl či kolik prodaných vozů má tento nejlepší výsledek vlastně představovat. Pro své britské zastoupení si zakoupila nedávno i nový pozemek, na němž hodlá už do konce roku 2025 vybudovat novou centrálu pro trh Spojeného království a Severního Irska.



Prototyp elektrobusu ie tram v levostranném provedení byl představen již v roce 2022. Vozidla jsou řešena pouze jako dvoudveřová s prvními dveřmi jednokřídlými. (foto: Irizar)

Url: [V Londýně vyjely první levostranné Irizary ie tram](#)