

Volvo dodá dalších 97 hybridních autobusů do Belgie

16.02 2023 19:50, Libor Hinčica, Autobusy

Polský závod společnosti Volvo Buses ve Wrocławi se může pustit do výroby dalších 97 hybridních autobusů Volvo 7900 S-Charge pro belgickou společnosti OTW (*Opérateur de Transport de Wallonie*), jež zajišťuje pod značkou TEC provoz veřejné dopravy ve Valonsku (tj. jižní polovině Belgie). Pro Volvo se jedná o důležité navázání na dříve realizované kontrakty pro téhož zákazníka.

První velký úspěch se svými hybridními autobusy v zemi krále Filipa mělo zaznamenat Volvo již v roce 2018, kdy zahájilo dodávky necelé stovky vozidel v provedení označovaném jako Volvo 7900 Electric Hybrid. Toto řešení mělo být jakousi kombinací mezi klasickým hybridem a elektrobusem, zákazníky ale ze vcelku pochopitelných důvodů (vysoké náklady na budování infrastruktury i vozidla samotná) příliš neoslovilo. Volvo tak v roce 2020 tento model z nabídky tiše vypustilo a nahradilo jej marketingovou novinkou s označením Volvo 7900 S-Charge, která je ve službách OTW (TEC) rovněž zastoupena (v roce 2021 bylo do Valonska dodáno 64 vozů).

Připomeňme, že autobus Volvo 7900 S-Charge vznikl v zásadě jen softwarovou úpravou standardního hybridního vozu (Volvo 7900 Hybrid), u nějž bylo již dříve možné nastavit jízdu v hybridním módu tak, aby se po dosažení rychlosti 20 km/h nespouštěl dieselový motor (jako je to typické u klasického hybridu), ale aby bylo možné pokračovat v jízdě čistě na baterie, byť jen na omezenou vzdálenost cca 1 km. Autobus mohl původně v takovém případě jet max. rychlostí 20 km/h, což sice působilo oslnivě při prezentacích pro politické reprezentanty i novináře, jenomže v praxi bylo plouženi 20kilometorvou rychlostí na vzdálenost jednoho kilometru vcelku nepoužitelné. V roce 2020 nicméně došlo ke zvýšení limitu na 50 km/h (při zachování kilometrového dojezdu), a takto přenastavený autobus dostal vzletné pojmenování Volvo 7900 S-Charge, kde písmeno „S“ má být zkratkou anglického „*self*“. „*Self-charge*“ má tedy znamenat samonabíjecí vůz, baterie je totiž dobíjena výhradně rekuperací brzdné energie, bez nutnosti připojování na externí zdroj. Takový provoz má ale

pochopitelně svá omezení (především je nutné poskytnout dostatek času na dobití baterií pro opětovné použití v čistě elektrické módu, tedy „nabrzdit“ si dostatek elektrické energie).

U vozů délek 10,6 m a 12 m je použit při jízdě na elektřinu jako pohonná jednotka 110kW elektromotor (Siemens) a baterie o kapacitě elektrické energie 8,9 kWh, u článkových verzí (k dispozici jsou délkové varianty 18 m a 18,7 m) je použit motor nepatrně silnější (130 kWh), přičemž zásobník elektrické energie (lithium-iontové baterie) má stejnou kapacitu jako v případě obou kratších modelů. Dieselový motor (Volvo D5K240) má výkon 180 kW u všech délkových provedení, z produkce Volva je i převodovka (Volvo I-Shift AT2412F).

Samotný dopravce o nákupu vozidel žádným sdělením neinformoval. Úspěchem se pochlubilo formou tiskové zprávy pouze Volvo, přičemž – jak se stává v posledních letech pro mnoho výrobců (Volva nevyjímaje) příznačné – jde sice na první pohled o působivé shluky písmen, avšak určitou vadou na kráse předkládaného komuniké je absence jakékoli dějové linky a smysluplného sdělení. Čtenáři se tak nemají šanci dovědět, ve kterých oblastech Valonska budou vozidla nasazena, jaké typy se společnost OTW (TEC) vlastně rozhodla koupit (alespoň rozdělením jednotlivých délkových variant), zda OTW (TEC) u dříve dodaných vozů možnost jízdy na vzdálenost jednoho kilometru v čistě bateriovém módu vůbec využívá a zcela nejasná je i hra s čísly údajně provozních vozidel, z nichž vůbec nevyplývá, jaké autobusy z produkce Volva mají být do statistiky započítávány, takže pro jistotu touto pasáží naše čtenáře ani nezatěžujeme.

Je skutečně s podivem, že firma velikosti Volvo Buses nemá dostatek sebereflexe na to, aby – když už vypouští zprávu nic neříkající – vypustila text alespoň předstírající, že bude aspirovat na větší čtenářský zážitek než *„Á – písmenko pro tebe. Anděl letí do nebe.*“ Na druhé straně si alespoň můžeme přečíst citát Base Duboise, ředitele společnosti zodpovědné za prodej autobusů pro oblast Beneluxu, který uvedl, že: *„Jedním z klíčových* aspektů (pro opakovaný nákup) *je, že tyto autobusy prokázaly vynikající provozní spolehlivost. Řidiči si kromě toho pochvalují pohodlí svého pracoviště.“* Informace o vynikající spolehlivosti pronikla i do jednoho (ze dvou) podtitulků celkem tříodstavcové tiskové zprávy, jakými reálnými čísly je ale tato *vynikající spolehlivost* podložena, se čtenář pochopitelně opět nedoví…

Url: Volvo dodá dalších 97 hybridních autobusů do Belgie