



Městské elektrobuses Volvo prošly faceliftem. Podíleli se na něm již Egypťané

18.08 2024 18:30, Libor Hinčica, Ostatní

Autobusy Volvo 7900 Electric ve standardním i člankovém provedení se dočkaly úprav designových křivek. Na nové podobě vozidel se již podílel egyptský výrobce MCV, jenž se s Volvem dohodl na kooperaci poté, co se švédský producent rozhodl s výrobou kompletních vlastních autobusů skončit.

Připomeňme, že elektrobuses Volvo 7900 Electric doplnily řadu hybridních autobusů 7900 v roce 2015, kdy byl odstartován zkušební provoz prvních kusů v Göteborgu. Sériová výroba byla zahájena v roce 2017 a ukončena měla být letos poté, co Volvo v březnu 2023 oznámilo, že uzavře i svůj poslední evropský výrobní závod v polské Wroclawi a ponechá si nadále jen segment výroby autobusových podvozků, jež bude nabízet nejrozličnějším nástavbářům (o dokončení posledního vozu ve Wroclawi nicméně nebylo oficiálně informováno, a tak nelze říci, kdy byla výroba fakticky zastavena, resp. kdy byl dokončen poslední autobus).

Podobný krok učinila krátce po Volvu i další švédská značka - Scania. Avšak zatímco v případě Scanie byla původní řada modelů skutečně rozpuštěna, Volvo zvolilo poněkud odlišnou strategii, když se rozhodlo pokračovat s výrobou vozů pod svou značkou a se svou prodejní sítí, byť na výrazně omezeném teritoriu (celá někdejší východní Evropa, tedy včetně České republiky, byla například opuštěna). Kompletaci autobusů Volvo měli převzít smluvní partneři, což je model kooperace, který se Volvu osvědčil při výrobě zájezdových autobusů ve finské společnosti Carrus. Představa Volva byla taková, že produkci nejnovějších řad zájezdových autobusů Volvo 9700 a 9900 převezme španělská společnost Sunsundegui (vyjma patrového provedení), zatímco na výrobě městských modelů Volvo 7900 a linkových Volvo 8900 (již pouze v elektrické verzi) bude participovat s egyptským gigantom MCV. [Španělské dobrodružství stihlo v mezích již skončit neúspěšně](#), příběh toho egyptského se nadále píše.



18m verze Volvo 7900 Electric Articulated je nabízena ve dvou délkových modifikacích - 18 a 18,7 m. (zdroj: Volvo Buses)

Po představení designových křivek elektrobuse Volvo 8900 Electric v březnu 2024 určeného pro meziměstskou dopravu přišlo Volvo s MCV s odhalením upraveného designu městských vozů. V jejich případě nemělo nikdy dojít k zastavení přijímání objednávek, zákazníci se jen museli smířit s tím, že po zavření wrocławského závodu budou muset snést intermezzo do zahájení egyptské produkce, která by se měla rozeběhnout v prvním čtvrtletí roku 2025. Dosud Volvo oficiálně oznámilo pouze jeden kontrakt, který má zahrnovat dodávku autobusů zkompletovaných již v zemi faraonů, konkrétně od lucemburského dopravce DEMY SCHANDELER S.à.r.l. na 15 vozů standardní délky.

Volvo bude pro městské elektrobusey dodávat do Egypta své kompletní podvozky (ze svých závodů Borås a Uddevalla ve Švédsku), na nichž budou vznikat karoserie vozů o délkách 12 110 mm, 17 950 mm a 18 660 mm, které nyní získaly nové křivky. Mimoto budou mít egyptská Volvo 7900 Electric také novou palubní desku a virtuální kokpit, což do značné míry souvisí s novými asistenčními a bezpečnostními systémy, jež jsou od 1. 7. 2024 pro autobusy na silnicích EU povinné.

Z hlediska konfigurace podvozků pro elektrobusey se v porovnání s dosud vyráběnými evropskými „originály“ nic nezměnilo. Zachovány zůstávají hnací nápravy od ZF, přední náprava je vždy produktem Volva (Volvo RFS). Pohon zajišťuje u 12m výchozí verze centrální elektromotor o jmenovitém výkonu 167 kW, kloubové autobusy jsou vybaveny dvěma motory, jež mají mít celkový jmenovitý výkon 337 kW. V pohonném řetězci používá Volvo dvoustupňovou automatizovanou převodovkou Volvo I-Shift, což má navyšovat celkovou účinnost.



12m verze Volvo 7900 Electric po faceliftu. (zdroj: Volvo Buses)

V elektrobusech Volvo nalezneme baterie NCA (lithium-nikl-kobalt-aluminium-oxidové), přičemž jeden bateriový box má kapacitu elektrické energie 94 kWh a hmotnost 609 kg. Dodavatel článků je jihokorejský Samsung (konkrétně jde o články Samsung SDI 21700). Pro 12m elektrobuse si lze zvolit užití 4 nebo 5 modulů (tedy 376 kWh nebo 470 kWh), u 18m verzí se počítá s 5 (470 kWh) nebo 6 boxy (565 kWh). Nabíjení bude možno standardizovanou zásuvkou CCS-2 (výkonem až 250 kW), anebo pomocí rychlonabíjecích stojanů, přičemž pantograf může být buďto součástí nabíjecí infrastruktury, nebo být umístěn na vozidle.

Samotné NCA baterie začalo Volvo používat jako jediný z evropských výrobců elektrobuseů. Ostatní preferují baterie na bázi článků NMC, v nichž je používán pro zajištění teplotní stability a bezpečnosti kobalt (čínští producenti aktivní na evropském trhu pak uplatňují baterie LFP, tedy bez užití niklu). U článků NCA se pro kýženu stabilitu vyskytuje namísto kobaltu hliník, z hlediska energetické hustoty (na kilogram), očekávané životnosti i bezpečnosti jsou však dnes oba druhy baterií srovnatelné, stejně jako jejich cena. Proto se dnes v porovnávacích tabulkách vlastností baterií NMC a NCA zpravidla shrnují oba druhy do jednoho sloupečku či řádku a jsou vnímány všeobecně jako rovnocenné.

Závěrem dodejme, že bude zajímavé sledovat, jak se bude Volvo v kooperaci s MCV při výrobě elektrobuseů dařit, a to jednak kvůli zmenšenému prostoru, na něž hodlá Volvo své vozy dodávat, a jednak s ohledem na skutečnost, že sami Egypťané se stávají čím dál více ambicióznější a hodlají Evropu zásobovat elektrobusey své vlastní značky, což ostatně jasně demonstrovali na loňském veletrhu Busworld v Belgii. V březnu letošního roku podepsalo německé zastoupení značky MCV první kontrakt na dodání vlastních elektrobuseů C127 E pro Wuppertal.

Url: [Městské elektrobusey Volvo prošly faceliftem. Podíleli se na něm již Egypťané](#)