

Comienzan a circular buses eléctricos de carga ultrarrápida

La instalación de unos puntos de ‘repostaje’ de los nuevos vehículos permite recuperar el 80% de la batería en poco más de 5 minutos



Recarga de uno de los autobuses eléctricos de TMB en la estación instalada por Endesa en la calle Cisell, en la Zona Franca (Xavier Gómez)

7

JOSE POLO, Barcelona
22/09/2016 02:56 | Actualizado a 22/09/2016

11:09

Entre cinco y ocho minutos, justo el tiempo de la pausa de final de línea una vez se ha acabado el recorrido, que los conductores suelen aprovechar para airearse o tomar un café: esto es lo que tardan los dos nuevos autobuses eléctricos y articulados de TMB en recargar las baterías hasta al 80% de su capacidad, lo que les concede la autonomía suficiente para completar su trayecto sin problemas.

Los dos vehículos, pioneros en España y que se han adquirido con fondos europeos dentro del proyecto ZeEUS de promoción de la movilidad eléctrica urbana, se presentaron ayer y estarán en periodo de pruebas hasta noviembre, cuando comenzarán a transportar pasajeros como refuerzo de la línea H16, que une el Fòrum con la

Zona Franca recorriendo 12 kilómetros. La clave es un nuevo sistema de recarga ultrarrápida mediante pantógrafo que se estructura en dos partes: una estación construida por Endesa con un pilar de cinco metros de altura, ubicado en la calle Cisell, al final de la línea, y un brazo retráctil instalado en el techo del autobús que se despliega hasta unirse con el pilar para realizar la carga.

Es la segunda vez que se emplea este método en Europa. Los autobuses utilizan dos sensores para la recarga. El primero avisa al pilar de que el vehículo se está aproximando y el segundo controla la posición de este para que el brazo se despliegue correctamente. De este modo se ahorra tiempo en la maniobra. El cargador de 400 kW de potencia está conectado al centro de control de Endesa, que comparte la información con TMB, permitiendo saber la actividad del dispositivo y el estado del vehículo al momento.

“Nuestra flota ya es una de las más limpias, pero este es un paso muy importante”, indicó la concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona y presidenta de TMB, Mercedes Vidal. “Nos corresponde seguir siendo pioneros”, subrayó Vidal durante la presentación.

Ambos vehículos son del modelo Solaris Urbino E18. Tienen 18 metros de longitud y capacidad para transportar 110 pasajeros. Se han fabricado en Polonia y cuentan con las prestaciones habituales: plataforma baja, 37 asientos, dos espacios para personas con movilidad reducida, rampa, sistemas de información a bordo, aire acondicionado e incluso enchufes USB para cargar los teléfonos móviles. Tienen cuatro puertas, lo que permite que la subida de pasajeros se efectúe a la vez por las dos de delante.

“Casi no hay diferencia entre conducir uno de estos y uno de los antiguos”, indicó la conductora durante el paseo inaugural. Los pasajeros tan sólo notarán una diferencia: son bastante más silenciosos. Después del periodo de prueba, TMB construirá una segunda estación de carga rápida en el Fòrum que permitirá que los autobuses se integren con normalidad en el carrusel de la línea. Con la carga completa, tienen 16 horas de autonomía.

Esta es la segunda fase de la implantación del proyecto ZeEUS, que Barcelona comparte con otras nueve ciudades europeas. La primera

se desplegó en el 2014 con dos modelos Irizar i2e de 12 metros, pensados para la carga lenta durante la noche, que han recorrido 55.000 kilómetros cada uno en las líneas 20 y 34 de TMB sin problemas. Además, Barcelona cuenta con un quinto autobús de emisión cero, también de carga lenta. Gracias a este programa, los fabricantes extraen datos sobre los autobuses para así mejorarlos. La idea es que en un futuro los 18 autobuses de la H16 sean de este tipo. “Estamos en un proceso de mejora continua”, describió Vidal. Se ha escogido esta línea porque el recorrido, muy lineal, se adapta mejor a la nueva tecnología.