

Článkové autobusy Credo v Maďarsku se vrací na scénu

13.05 2023 18:54, Libor Hinčica, Autobusy

Maďarská skupina Kravtex-Kühne Csoport, které stojí za značkou Credo (potažmo Credobus), jež byla v minulosti úzce provázána s českým SORem, předala zákazníkovi v podobě státního dopravce Volánbusz první ze 47 článkových autobusů nové generace, jejichž objednávka byla formálně potvrzena v prosinci loňského roku. Z hlediska koncepce jsou autobusy do značné míry unikátní, neboť výrobce se rozhodl stavět vozidla výhradně s využitím náprav s menšími koly (19,5 palce), což se propisuje do nižší celkové hmotnosti vozidel.

Článkoví předchůdci pod značkou Credo

Kravtex vznikl již v roce 1992 a původně za ním stál zčásti ruský kapitál, konkrétně podnik Avtoexport. Hlavním motivem založení společnosti bylo zprostředkování dodávek nových autobusů Ikarus a dodávek náhradních dílů do Ruské federace, později tvořily nosnou část obratu generální opravy Ikarusů (do konce roku 2002 jich prošlo závodem kolem sedmi set), které byly následně přeprodávány do zemí bývalého Sovětského svazu.



Autobus Credo BN 18 už nevznikal jako licence českého SORu, stále však příbuznost s českou produkcí nezapřel. (foto: Dominik Konečný)

Od roku 1997 se firma ocitla kompletně v maďarských rukách a od roku 1999 se pustila do novovýroby autobusů, pro něž používal krátce název Kravola, následně však přešla na Credo a ještě později i na Credobus. Tyto nové autobusy – původně o délce jen 9,5 m – byly licenční výrobou autobusů SOR C 9,5. Produktová řada se postupně rozrůstala, dlouhá léta ale stále využívala platformu libchavského výrobce, byť s přibývajícími léty bylo zjevné, že se firma snaží o designové úpravy a inovace, které pozvolna podíl českých subdodávek snižovaly. Například typické provedení spodních partií zešikmených čel, konstrukce čelních oken i užití přední nápravy ale zůstávaly po dlouhou dobu jednoznačným identifikátorem příbuznosti s vozidly vyráběnými v obci nedaleko Ústí nad Orlicí.

Již v roce 2005 společnost představila i svůj první článkový autobus s označením Credo BN 18. Šlo rovněž o vůz postavený za využití subdodávek od SORu, nebyl ale licencí modelu SOR NB 18, který ostatně ve formě prototypu vznikl až o rok později. Odlišovaly se tak jak rozměrové parametry (například délka činila jen 17 970 mm, zatímco u SORu NB 18 byla již použita prodloužena karoserie o délce 18 750 mm), tak i celková koncepce, protože vůz byl pouze částečně nízkopodlažní (za třetími dveřmi se nacházely dva schůdky a vyvýšená část podlahy). S autobusem se podařilo uspět jen v několika menších zakázkách pro Volánbusz a do roku 2010 bylo vyrobeno jen 36 těchto vozů, z nichž většina slouží v okolí Győru.



Autobus Credo BN 18 byl koncipován jako částečně nízkopodlažní vůz. Snímek představuje jeden z 36 vyrobených vozů v maďarském Győru. (foto: Dominik Konečný)

Nástupcem typu Credo BN 18 se měl stát model Citadell 19, jenž byl představen počátkem roku 2010 (už v létě 2009 byla prezentována i 12m verze). Citadell byl jako z první z vozů nesoucích jméno Credo (potažmo Credobus) koncipován na „dospělém“ autobusovém podvozku s rozměry pneumatik 22,5 palce, a zcela tak opouštěl dosavadní strategii vycházející z filozofického směru SORky. Výrobce věřil, že jeho Citadell bude pevnou hradbou domácí produkce městských autobusů, přičemž neskrýval svůj zájem prorazit s ním v připravovaných budapešťských tendrech na dodávky nových autobusů. Jenomže úspěch ve třetí z podunajských metropolí se nedostavil a Citadell z výrobního programu v tichosti zmizel poté, co nebyl zařazen do inovačního plánu v souvislosti s příchodem emisní normy EURO VI.

Článkové vozy vznikly pouze dva ve formě prototypů, které se navíc lišily užitými komponenty (zejména odlišným pohonným ústrojím). Po tomto neúspěchu Kravtex-Kühne Csoport výrobní program kloubových autobusů na dlouhá léta opustil a nadále zůstal věrný jen produkci městských, příměstských a dálkových vozidel s podvozky využívajícími výhradně rozměru pneumatik 19,5 palce, které nesly od roku 2011 obchodní jména Econell, Inovell a Optinell (v různých délkových modifikacích) a stály si držely některé prvky podobnosti s někdejšími českými předobrazy, byť například v případě užití náprav došlo už definitivně napříč produkcí k přechodu na maďarský produkt (Rába), čímž byly zpřetrhány i poslední nitky z hlediska přebírání konstrukčního know-how z „Csehországu“.



Citadell 18 vznikl jen ve formě dvou prototypů, navíc vzájemně odlišných. Oba vozy skončily svou pouť v Pécsi, v roce 2022 však byly sešrotovány. (zdroj: Wikipedia.hu; foto: Kemenymate)

Credo Econell 18 Next

Po desíti letech (tedy v roce 2020), jež uplynuly od stavby neúspěšných Citadellů 19, firma oznámila, že se hodlá vrátit do segmentu článkových autobusů s tím, že prototyp představí v průběhu roku 2021. To se skutečně v říjnu uvedeného roku stalo. Vůz získal obchodní jméno Credo Econell 18 Next, přičemž oproti dosud vyráběným Econellům se mohl pochlubit podstatně nápaditějšími designovými křivkami, pod nimiž je podepsán maďarský průmyslový designér János Tóth, který se v minulosti proslavil návrhem autobusů NABI BRT ve Spojených státech (vyráběly se zde od roku 2004 do roku 2015).

Prototyp Econnelu 18 Next byl testován v různých provozech společnosti Volánbusz. Turné začal už 14. 11. 2021 v Győru, kde se Creda kompletují, následně se přesunul do budapešťské aglomerace (objevil se ve městech Érd, Gödöllő a Szigethalom), poté zamířil do Solnoku a putování ukončil na severovýchodě Panonské pánve ve městě (s pro našince výjimečně lehce zapamatovatelným jménem) Nyíregyháza. V součtu měly zkoušky probíhat po dobu jen zhruba dvou měsíců. Kromě článkového vozu byl u zákazníků testován také odvozený 12m model (analogicky pojmenovaný jako Econell 12 Next), jenž si odbyl premiéru v létě loňského roku.



Pohled do interiéru vozu Credo BN 18 vyráběného do roku 2009. (zdroj: Credo)



…a pohled na současné řešení interiéru modelu Econell 18 Next. (zdroj: Credo)

Na základě získaných poznatků mělo dojít k úpravám dokumentace (12 i 18m verze) před zahájením sériové výroby. Podle sdělení výrobce bylo implementováno necelých pěti desítek změn. Podle očekávání se prvním zákazníkem pro Econelly s přídomkem „Next“ stal právě Volánbusz, u něhož ostatně skončila drtivá většina z dosud vyrobených autobusů Credo (dopravce jich měl pořídit okolo 2 500, což prakticky rovná celému objemu produkce od roku 1999). V prosinci 2022 byla podepsána smlouva na dodání 47 kloubových vozů, v dubnu letošního roku byl podepsán rámcový kontrakt na až 200 autobusů 12m délky.



Záběr na zadní partie vozů Econell 18 Next odstavených u továrny společnosti Credobus v Győru. (foto: Matěj Stach)

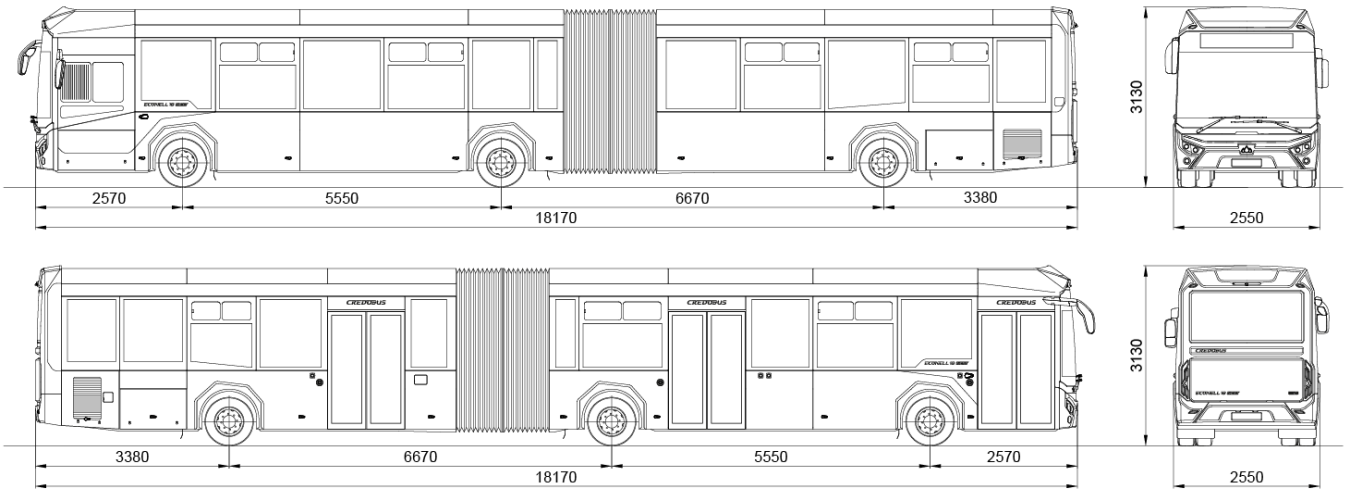
Článkové autobusy Econell 18 Next jsou primárně určeny pro provoz v příměstské dopravě, takže základní konfigurace počítá s vyhotovením v třídveřovém provedení s až 56 místy k sezení a 70 k stání (při 5 os/m^2). Všechny dveře jsou dvoukřídlé a mají identickou šířku. Variantně je k dispozici i provedení čtyřdveřové, rovněž s dvoukřídlými dveřmi, nicméně poslední vstup není nízkopodlažní, protože Credo opět využívá hnací nápravy z produkce Ráby (konkrétně jde o typ A-309), k níž je přenášen výkon ležatého motoru FPT NEF 67 o výkonu 235 kW a objemu 6,7 litrů, jenž je spřažen s automatickou převodovkou ZF EcoLife 2. Podlaha je proto za třetími dveřmi vyvýšená o 400 mm a směrem k zádi plynule stoupá až na maximální výškový rozdíl 450 mm (oproti nízkopodlažní části mající výšku 350 mm). Nízkopodlažní plocha tak představuje cca 90 % celkové podlahové plochy vozidla určené pro stojící cestující. Doplňme, že od Ráby pochází i přední náprava (Rába A-605), tu střední poté vyrábí samotná společnost Kühne, tedy jeden z členů skupiny vrhající na trh Creda. Maximální celková povolená hmotnost článkového vozu činí 26,7 tun.



Pohled zleva na nový dieselový vůz o hmotnosti pouhých 14 tun. Ještě letos má být představena verze elektrobusu o délce 12 m a příští rok i 18 m. (zdroj: Credo)

Credo u nového autobusu vyzdvihuje především jeho nízkou hmotnost. Ačkoli o kvalitě autobusů z Győru kolují nejrůznější zvěsti, výrobci se nedá upřít, že se snaží v pojetí své prezentace o vyzdvihování svých odlišností oproti konkurenci, které vnímá jako klíčovou výhodu. Užití odlehčené konstrukce s pouze 19,5palcovými koly na všech nápravách má výrobci umožňovat při splnění všech norem výrazně snížit hmotnost, a to na pouhých cca 14 tun, což má být o přibližně tři tuny méně, než mají konkurenční produkty. Nabízí se zde porovnání s českým modelem SOR NB 18 CITY, který sice využíval menší kola jen na přední nápravě, rovněž se ale u něj producent snažil o odlehčení s cílem dosáhnout snížené spotřeby paliva, takže první prototyp měl mít hmotnost pouze 13 tun, později však bylo nutné karoserie zpevňovat, což vedlo k dalšímu a dalšímu balastu, takže ze 14,5 tun, na nichž sériové vozy začínaly, se hmotnost u posledních sérií vyšplhala až na 17,36 tun. SOR přitom nikdy příliš nezdůrazňoval výhodu nižší spotřeby svých vozidel v porovnání s konkurencí (přinejmenším u linkových vozů řady CN a C to bezezbytku platilo), na druhé straně je nutné si přiznat, že jeho komunikační strategie byla vždy poněkud bezzubá. Oproti tomu Credo na nízké spotřebě staví a svůj nový model neváhá označit za nejúspornější naftový autobus na trhu.

Podle testů v reálném provozu měl rozdíl ve spotřebě nafty oproti 18m autobusům jiných značek činit okolo 15–20 %, což odpovídá výsledkům hybridního pohonu. Přepočteno na naftu má jít přibližně o 4 000 litrů černého zlata ročně.



Pohled na rozměrové parametry modelu Econell 18 Next. (zdroj: Credo)

Předávání 47 článkových Econellů 18 Next bylo zahájeno v květnu letošního roku. Vozidla mají být redistribuována do několika provozoven Volánbuszu (prozatím nespecifikovaných) a v provozu s cestujícími se objevit v nadcházejících týdnech. Ve všech případech má jít o linkové třídveřové vozy s policemi na zavazadla, sedadly se zesílenou vrstvou pěnové výplně atp., byť budou bezpochyby sloužit i na linkách spíše městského charakteru.

Současnou řadu 12 a 18m vozů má doplnit ještě provedení midibusu a první elektrobusy. 12m elektrobus má být prezentován ještě v letošním roce, kloubový v roce 2024.

Url: [Článkové autobusy Credo v Maďarsku se vrací na scénu]