

Electrony z Ekovy skončily ve Švédsku ve šrotu, nahradil je čínský King Long – II. část

05.10 2022 19:39, Libor Hinčica, Matěj Stach, Autobusy

Po loňském rozchodu mezi švédským výrobcem elektrobusů Hybricon Bus System (dnes Hybricon) a městem Umeå zastoupeným firmou Umeå Kommunföretag se do ulic města bříz ležícího poblíž západního pobřeží Botnického zálivu opět vrátily elektrobusy od Hybriconu. Ten se v mezidobí transformoval na dodavatele autobusů od čínského King Longu, přičemž právě ty si objednal v roce 2021 v počtu dvou kusů švédský Transdev provozující momentálně v Umeå městskou dopravu. První ze strojů titulovaných jako EStar Arctic do provozu zasáhl dne 12. 9. 2022. Věnovat se jim budeme hned po dopovězení příběhu z I. části tohoto textu, v němž jsme skončili náš chronologický přehled v roce 2018, kdy Hybricon dodal svůj úplně poslední elektrobus – původně předváděcí vůz na platformě modelu AMZ City Smile, který prodal za astronomickou sumu takřka 16 mil. Kč.

Od roku 2014, kdy si Umeå objednala oněch osm elektrobusů, se nepodařilo kromě dvojice kusových a poněkud podivných zakázek na plonková vozidla s designem City Smile získat Hybriconu jediný nový kontrakt, ba co víc, firmě byl uštědřen tvrdý políček v roce 2018, když podepsala Umeå smlouvu na 25 nových článkových vozů s VDL. Teprve leden 2019 se zdál být v tomto směru přelomový. Hybricon přispěchal dne 17. 1. 2019 s oznámením, že vyhrál výběrové řízení na dodání šesti elektrobusů standardní délky (s opcí na dalších šest vozů) pro město Skellefteå ve Švédsku. Radost ovšem byla předčasná, neboť běžela ještě lhůta na odvolání, kterou neúspěšný uchazeč využil a se svým protestem v táhnoucím se procesu nakonec v říjnu 2019 uspěl. Smlouva na šestici vozů tak byla podepsána s Volvo Buses a Hybricon zůstal v poli poražených. Hybricon následně rezignoval na dodávku dalších vozů „vlastní“ provenience a již v listopadu 2019 oznámil, že se stává partnerem čínské společnosti Xiamen King Long United Automotive Industry Co., Ltd, jejíž elektrobusy bude nadále ve vybraných teritoriích nabízet. Finální podoby nabyla dohoda v březnu 2020. Tím byla umrtvena i spolupráce s Ekovou, jež tak na dodávku sedmi vozů z roku 2016 nijak nenavázala.



Dvojice autobusů Hybricon HAW gen2 na snímku výrobce. (foto: Hybricon)

Přestože ostravský producent ve svých prezentacích tvrdil, že se mu vyhýbaly reklamace a s vozidly panuje u zákazníka spokojenost, z popisu v předchozím díle víme, že sám Hybricon na domácím hřišti problémy s elektrobusy řešit musel a když v roce 2018 prohrál v oné soutěži na 25 článkových elektrobusů, uvedl ve svém vyjádření, že nabízel elektrobusy, jež měly mít přibližně 100 technických vylepšení oproti dříve dodaným vozidlům, čímž sám poněkud nechtěně přiznal, že dříve dodaná vozidla nebyla právě nejvyšší jakosti. Šlo nejen o zmiňované motory, ale i dlouhé lhůty dodávek náhradních dílů a další dílčí nedostatky, které provoz vozidel prodražovaly a měly způsobit, že někdy nevyjel na linku ani jediný z desítky vozů. Situace vyvrcholila na počátku roku 2021 protestem 108 řidičů dopravce, kteří si na vozidla stěžovali. Ve společném dopise se mj. uvádělo: *„Elektrobusy mají být tiché, ale tyto uvnitř chrastí a mají vlastnosti, jako by byly vyrobené v 60. letech. V Umeå nejsou žádné jiné autobusy, které by tak páchly špinavou naftou, jako elektrobusy Hybriconu. Ten smrad pochází z přídavného motoru a topení.“* Na vysvětlenou se hodí k tématu naftového motoru uvést, že všechny elektrobusy od Hybriconu byly vybaveny přídavným dieselovým agregátem o výkonu 40 kW (a navíc nezávislým naftovým topením), který bylo možné použít v nouzovém případě, kdy by kapacita baterie klesla pod 10 %. Situace nakonec dospěla tak daleko, že došlo k předčasnému vypovězení smlouvy o údržbě vozidel mezi Hybricon Bus System a městem Umeå (Umeå Kommunföretag), k čemuž došlo od 1. února 2021. Původní smlouva měla trvat až do prosince 2022, nakonec byla po oboustranné dohodě ukončena k 26. dubnu 2021. Za situace, kdy nebyl projekt ziskový ani pro město, ovšem ani pro Hybricon Bus System, Umeå švédskému producentovi ještě uhradila ušlý zisk za období do prosince 2022 (zhruba 1 milion SEK; cca 2,25 mil. Kč), což ale opět představovalo jen účetní operaci, kdy došlo k sanaci zbytku původní půjčky z roku 2017 od města.



Rovněž článkové vozy HAW 18 LE s karoserií Ekova Electron se v provozu udržely po dobu ani ne pěti let. (foto: Hybricon)

Celá flotila vozidel, sestávající se ze článkového vozu HAW 18 LE ev. č. 8001 postaveného v roce 2015 na základech vozu City Smile od polského AMZ Kutno, dvojice sólo elektrobusů se stejnou karoserií ev. č. 8002 a 8003 (r. v. 2013 a 2016), pěti vozů HAW 12 LE z roku 2016 s karoserií Ekova Electron ev. č. 8004-8008 a konečně dvou strojů HAW 18 LE rovněž postavených v Ekově roku 2016, skončila v provozu u Transdevu Sverige na městských linkách v Umeå do 25. dubna 2021. O měsíc později (24. 5. 2021) bylo všech 10 vozidel odhlášeno. Hybricon následně nabídl vozidla k prodeji, a to minimálně na náhradní díly. Nakonec byly z vozů vytěženy alespoň trakční baterie, jež si měl odvézt jejich původní dodavatel s cílem možného využití ve stacionárních zařízeních. Na začátku června 2021 byly znehybněné vozy prodány přes firmu Busmarket Sweden do kovošrotu Demonteringar i Edeby v Hölö.

Dlouhodobě ztrátový Hybricon ale trh přes zjevný neúspěch neopustil. Jak jsem si již prozradili, od jara 2020 se společnost začala zabývat zavedením čínských autobusů King Long na skandinávský trh, přičemž ve zprávě pro akcionáře z počátku roku 2020 dokonce uváděla, že strategické spojenectví se zahraničním partnerem bylo vlastně po celou dobu jejím hlavním cílem. Výhradní práva pro prodej těchto vozů vlastní ve Švédském, Norském a Dánském království. Dále Hybricon na severu působí jako zástupce společnosti Winline Technology z čínského Shenzenu, která vyrábí nabíječky pro elektrická vozidla. Posledním pilířem současného fungování Hybriconu je poskytování servisu dopravní techniky. První úspěch sklidila firma – s ohledem na výše popsané ne nepřekvapivě – opět v Umeå.



Interiér 12m elektrobusu od Ekovy. (foto: Hybricon)

Smlouvu týkající se dodávky dvou městských elektrobusů a nabíjecího zařízení podepsali zástupci Hybricon Bus System a Transdev Sverige 6. července 2021. Hodnota celé transakce, a to se zahrnutím servisu smlouvy, měla podle Hybriconu dosáhnout výše přes 10 milionů SEK (zhruba 25 milionů Kč). Do Švédska vozy nazvané jako King Long EStar Arctic, jež jsou severskou adaptací modelu s poetickým názvem XMQ6127JGWE na podvozku PEV12, dorazily letos v březnu. Délka elektrobusů se zastavila na hodnotě 11 980 mm, šířka činí 2,55 metru a výška konečně 3,3 metru. Pohon zajišťuje zadní portálová náprava ZF AVE 130 s elektromotory o výkonu 125 kW integrovanými v nábojích kol. Rovněž přední náprava pochází od ZF. Vozidlo je vybaveno dvanácti bateriovými sadami s celkovou kapacitou 422 kWh elektrické energie – čtyři jsou umístěny v přední části elektrobusu, zbylých osm poté v části zadní. Samotné použité lithium-železo-fosfátové baterie (LFP) pochází od čínského gigantu CATL.

Na rozdíl od předchozích elektrobusů Hybricon jsou ty nynější od King Longu určeny pro pomalé nabíjení (Overnight Charging). Zásuvka CCS-2 je umístěna v obou předních kolech, což umožňuje nabíjení výkonem až 240 kW. Dojezd na jedno nabití má být v „běžném zimním počasí“ podle dodavatele až 300 kilometrů. V obzvláště chladných dnech je k dispozici přídavné topení na HVO, tedy hydrogenovaný rostlinný olej, vlastnostmi odpovídající motorové naftě. Tento systém pro vozy dodala stejně jako klimatizaci společnost Valeo.



Pohled na stanoviště řidiče. (foto: Hybricon)

Autobus je všude titulovaný jako nízkopodlažní, fakticky se ale jedná o vozidlo nízkopodlažní pouze částečně. Prostor začínající za druhými dveřmi a táhnoucí se až na konec vozu je zvýšený a na obou koncích ukončený schůdkem o výšce asi jednoho decimetru. Přední dveře jsou řešeny jako dovnitř otáčivé, zato druhé a třetí jsou předsuvné. Verze pro město Umeå disponuje celkem 33 místy k sezení, celkem má vozidlo vzhledem k vysokému množství použitých baterií s nízkou hustotou energie obsaditelnost pouze 64 cestujících. Pracoviště jízdního personálu nese evropské rysy – palubní deska pochází od Actie, sedadlo řidiče poté od ISRI. V kabině je nainstalováno také speciální nožní topení o výkonu 1,8 kW.

První elektrobusy se dají považovat – jako ostatně zatím všechny vozy dodané Hybriconem – za prototypy nebo spíše předsériovou produkci. Zástupci Hybriconu si při dodání vozů na jaře pochvalovali, že spolupráce s King Longem byla profesionální a že výrobce samotný je velmi flexibilní. Jelikož nemohli být vyslanci dodavatele fyzicky přítomní v závodu ve Xianu, bylo nutné na základně Hybriconu v Holmsundu upravit některé drobné prvky, jako například rozmístění odpadkových košů anebo vnitřní piktogramy. S často skloňovanou „arktickou“ výbavou, spočívající v silnější izolaci, dvojitém zasklení nebo lepším topení, vozy došly už z výrobního závodu. Linkovou premiéru po měsících příprav prodělaly vozy King Long EStar Arctic dne 12. 9. 2022, kdy na linku 7 vyjel první vůz ev. č. 8126. Druhý vůz, jenž byl zaregistrován až v červenci, obdržel ev. č. 8125. Stejně jako předchozí elektrobusy jsou i stroje od King Longu oděny do sytě zelené barvy a polepeny světle žlutou grafikou listů břízy, jakožto stromu pro město zcela typického, neboť zabraňuje požárům. Společně by se měly čínské elektrobusy objevovat především na již jmenované lince 7 a dále na lince 2. Dříve pořízené vozy Citea SLFA-180 od VDL jsou nasazovány na linkách 1 a 8.

Url: Electrony z Ekovy skončily ve Švédsku ve šrotu, nahradil je čínský King Long – II. část