

Maďarský elektrobus Credobus Econell Next. Tedy Electronell

31.10 2023 18:26, Libor Hinčica, Autobusy

Od roku 1999 vyrábí v Maďarsku autobusy společnost Kravtex (dnes součást skupiny Kühne Group), přičemž počátky její produkce byly velmi úzce spojeny s českým výrobcem SOR Libchavy, který Kravtexu poskytl licenci na výrobu svých autobusů SOR C 9,5. V dalších letech se kooperace mezi českým a maďarským producentem prohlubovala, současně však vozidla nesoucí jméno Credo (potažmo později Credobus) začala ve větší míře užívat lokálních komponentů a odpoutávala se nejprve od původních designových křivek SORu, a později i od českých subdodávek.

Na rozdíl od SORu, který po ukončení produkce vozů SOR řady NB přešel v segmentu městských autobusů na „konvenční“ autobusy s větším rozměrem kol (tj. na řadu NS), Credobus se nadále snaží držet se původního konceptu s menšími pneumatikami o rozměru 19,5 palců, přičemž používá zadních náprav Rába, což mu u nejnovější generace vozů s obchodním jménem Econell Next umožňuje výrobu jen částečně nízkopodlažních vozů (LE), neboť podlaha nad poslední nápravou musí být vyvýšená. Připomeňme, že první Econell Next s křivkami známého maďarského dopravního designéra Jánose Tótha byl představen v roce 2021 v podobě článkového modelu, na který navázal o rok později i první vůz délky 12 m. S vozidly se prozatím podařilo uspět jen u státního dopravce Volánbusz, na němž je výrobce existenčně závislý (skončily u něj prakticky všechny vyrobené vozy). Credobus (resp. Kravtex) s příchodem Econellu Next avizoval, že bude nabízet nový model i ve verzi elektrobusu. Její příchod byl očekáván již v letošním roce, nakonec by však měl prototyp (či prototypy) spatřit světlo světa až v roce nadcházejícím, přičemž elektrobusy by měly nést jméno Electronell (v loňském roce se o nich hovořilo ještě jako o řadě Econell Next BEV). Přestože avizovaná premiéra ještě neproběhla, odhalil výrobce již řadu technických detailů k novým vozům, a tak si můžeme maďarské elektrobusy na malých pneumatikách blíže představit.

Kraftex vsadil v elektrické části na osvědčené komponenty používané na trhu i jinými výrobci.

Konkrétně jde především o pohon z produkce Voithu (Voith VEDS), který je možné nalézt i na tureckých autobusech Otokar či Iveco Streetway. Základem je synchronní trakční motor s permanentními magnety s jmenovitým výkonem 310 kW, který je propojen s trakčním měničem, jenž má být rovněž produktem Voithu (byť se někdy spekuluje o tom, že jde jen o přeznačkovaný čínský produkt).

Trakční baterie bude vyrábět společnost Akasol (jež je součástí americké skupiny BorgWarner Inc.), která bude do Maďarska dodávat baterie NMC3, které je možné znát i z aktuální produkce eCitara od Mercedesu či vozů belgického Van Hoolu. Boxy by měly mít rozměry 1 720 x 700 x 200 mm o kapacitě elektrické energie 98 kWh (148 Ah) a celkové hmotnosti 560 kg. Autobusy o délce 12 m budou vybaveny třemi boxy o kapacitě elektrické energie 294 kWh, u článkových Electronellů půjde o 396 kWh. Výrobce uvádí, že v této konfiguraci bude možné dosáhnout dojezdu 300 km, o čemž však lze důvodně pochybovat a skutečný dojezd bude bezpochyby výrazně menší, byť mají vozy značky Credobus výhodu odlehčené konstrukce, a tím i nižší spotřebu.

S ohledem na to, že vozidla jsou konstruována jako částečně nízkopodlažní, je možné využít vyvýšené podlahy v zadní části vozu a prostor uvolněný dieselovým motorem vyplnit bez obtíží bateriovými boxy. Do schrány se zde vejdou dva boxy, další je nutno umístit na střechu. U 12m vozu je nutné na střechu uložit už jen jeden „pack“, který bude situován nad přední nápravou, kde se rovněž počítá se zesílením okenních sloupků a střechy. Přesné umístění druhého střešního bateriového packu u 18m vozu prozatím nebylo ze strany výrobce komentováno.

Podle Kraftexu by měly baterie umožnit až 4 000 nabíjecích cyklů, přičemž se počítá pouze s nabíjením standardizovanou zásuvkou CCS-2 výkonem 150 kW. Výrobce se rovněž snaží tradičně podsouvat informace o tom, jak moc jsou jeho výrobky ryze maďarské, takže neopomněl zmínit, že celá konstrukce vozidla byla vymyšlena v Maďarsku a je zde vyráběna a že tuzemský původ má i software pro řízení pohonu, kabeláž či bateriový management.

Elektrobusy by měly být k dispozici v třídách I (městské) i II (linkové). Z hlediska bezpečnosti by již měla vozidla odpovídat požadavkům předpisů EHK OSN 66.02 (zabývající se bezpečností cestujících při převrácení vozidla). Prototyp o délce 12 m (patrně pouze ve třídveřovém provedení) by měl být představen v první polovině roku 2024, článkový model by měl přijít ve druhé polovině příštího roku.

Url: Maďarský elektrobus Credobus Econell Next. Tedy Electronell