

Maďarský elektrobus Credobus Electronell se již testuje

20.01 2024 18:47, Libor Hinčica, Autobusy

Společnost Kravtex-Kühne ukázala první fotografie svého elektrobusu postaveného na platformě své nové autobusové řady Credo Econell Next. Ta byla představena v roce 2021, přičemž sériová výroba odstartovala v loňském roce. Už při představení Econellu výrobce, jenž je v oblasti objednávek prakticky závislý na státním podniku Volánbusz, avizoval, že hodlá přijít na trh také s vlastním elektrobusem.



První zkoušky elektrobus absolvuje na polygonu Rábaring, jenž byl vybudován v obci Écs vzdálené cca 16 km od Györu v roce 1984. (foto: Kravtex-Kühne/Credobus)

Do projektu elektrického Econellu Next, jenž byl původně označován jako model Econell Next BEV, než se přešlo k údernějšímu jméno Electronell, měl výrobce vložit okolo 1,1 mld. forintů, tedy okolo 71,5 mil. Kč. Hlavní devizou nových vozidel má být stejně jako v případě dieselových autobusů jejich nižší hmotnost umožňující posadit autobus na pneumatiky o velikosti 19,5 palců. Credobus (potažmo Kravtex-Kühne) uvádí poměrně široký rozptyl hmotností úspory od 1,5 do 3 tun oproti „konvenčně“ nabízeným autobusům (resp. v tomto případě elektrobusům). Nižší hmotnost se má pozitivně projevovat na nižší spotřebě, co má umožňovat použít baterie o menší kapacitě elektrické energie, než je u elektrobusů běžné, aniž by se přitom snižoval dojezd, jenž by měl činit „až“ 300 km.



Rozdíl oproti dieselové verzi je patrný při pohledu zezadu, neboť elektrobus využívá menší zadní okno. V zadní schráně jsou uloženy bateriové boxy. (foto: Kravtex-Kühne/Credobus)

Na Electronellech mají být používány baterie NMC3 vyráběné Akasolem, které na své vozy instaluje i Mercedes-Benz či Van Hool. Jeden bateriový box má mít kapacitu elektrické energie cca 98 kWh (148 Ah), přičemž na 12m mají být umisťovány tři (294 kWh) a na 18m v budoucnu čtyři (396 kWh). Je však otázkou, zda zde prezentovaná přednost (menší počet bateriových boxů) skutečně zajistí identický dojezd jako u konkurenčních elektrobusů, anebo zkrátka nelze lehkou konstrukci Electronellu více zatížit a prodloužit dojezd přidáním dalšího boxu, takže je fyzikální limit jen prezentován jako výhoda. Trakční část vozidla je koupena od Voithu (Voith VEDS), Credobus má však mít vyvinutý vlastní řídicí systém.



Ještě jeden snímek ze zkušebního polygonu Rábaring. (foto: Kravtex-Kühne/Credobus)

Prozatím byly představeny první fotografie z testování prototypového 12m vozidla ze zkušebního polygonu Rábaring, v nadcházejících týdnech a měsících by se měl vůz objevovat již na silnicích v okolí Győru (odkud Credobusy z výrobní linky sjíždějí). O zkušebním provozu s cestujícími se výrobce prozatím nezmiňuje, už v letošním roce je ale připravený zahájit sériovou výrobu vozů standardní délky (prozatím ale nebyla oznámena žádná objednávka). V případě článkového elektrobusu se hovoří jen o prototypu, jenž by měl být dokončen v průběhu roku 2024.

Url: Maďarský elektrobus Credobus Electronell se již testuje