

Mercedes vyrobil již tisíc eCitar

20.06 2023 19:02, Libor Hinčica, Autobusy

S trojcípou hvězdou na přídi jezdí po ulicích evropských měst již více než 1 000 elektrobusů eCitaro. Model byl představen v červnu 2018 a ještě na konci téhož roku se rozeběhla sériová výroba – nejprve pouze ve výchozí 12m variantě, od roku 2020 i v článkové modifikaci eCitaro G o délce 18,13 m.

V eCitarech se od té doby prostřídaly již tři generace baterií na bázi článků NMC. Zatímco ta první nabízela kapacitu elektrické energie až 292 kWh, aktuálně nabízená verze označovaná Daimlerem jako NMC3 může dosáhnout i u 12m verze celkové kapacity až 588 kWh. To je vskutku výrazný technologický skok, jehož odvrácenou stranou je nicméně zátěž pro životní prostředí daná zvýšenou těžbou vstupních surovin, omezená recyklace baterií a vysoké náklady na výměnu baterií.

Prvním zákazníkem eCitar se stal Hamburg, který si objednal v roce 2018 dvacítku vozů. Na konci roku 2019 se mohl výrobce chlubit předáním celkem 149 vozidel, což postačovalo na titěrný pětiprocentní podíl na trhu s elektrobusy v Evropě. O rok později (2020) bylo ještě hůře, neboť zákazníkům bylo předáno jen 99 eCitar, nízká čísla se ale začala záhy vylepšovat.

Německo ústy svých politických reprezentantů sice sáhodlouze hovořilo o zelené politice již řadu let, podpora elektrifikace veřejné dopravy ale stála poněkud stranou zájmu berlínské vládní čtvrti, tedy až do doby, než se tuzemské značky – Mercedes a MAN – naplno do elektromobility vrhly. Teprve poté se dokořán rozevřely truhlice s eurobankovkami, které byly směřovány do elektrifikace autobusových flotil, což se okamžitě projevilo na navýšených prodejích mannheimského producenta – v roce 2021 mělo být zaregistrováno 333 elektrobusů Mercdes-Benz a v roce 2022 už 405 vozů, přičemž většina produkce směřovala právě do Německa, vždyť z 986 vozů vyrobených v letech 2018 až 2022 jich u německých zákazníků skončilo 632, tj. celých 64 %!

Tržní podíl stoupl v roce 2022 v rámci Evropy (počítány jsou registrace v EU, Velké Británii, Norsku,

Švýcarsku a na Islandu) na 9,8 %. To se sice může pořád na pohled jevit jako relativně nízká hodnota, ale vzhledem k počtu výrobců, kteří se snaží se svými elektrobusy na trhu prosadit, a rostoucím prodejům elektrobusů to postačovalo za loňský rok na celkově třetí příčku. Lepší byla jen čínská konkurence BYD (potažmo BYD a ADL) a Yutong.

Kromě Hamburgu, kde se daří Mercedesu (potažmo EvoBusu) dlouhodobě, se eCitara objevila ve větším počtu také v ulicích Berlína, Wiesbadenu, Drážďan, Heidelbergu, Hannoveru, Reutlingeru atp. Ze zahraničních kontraktů stojí za zmínku například úspěchy v italské provincii Trento, v rakouském metropoli Vídni, anebo švýcarské Basileji. U nás byl Mercedes vítězství nejblíže v loňském tendru na nové elektrobusy pro Kladno, kde jen těsně prohrál se SORem.

Přestože tisková zpráva výrobce hovoří pochopitelně jen o pozitivních aspektech zavádění eCitar do provozu, nemělo by se zapomínat na to, že se musel projekt elektrobusu vypořádat také s některými přešlapy. Šlo především o vyhlášené a propagované užití baterií s pevným elektrolytem (*solid-state-batteries*), které výrobce potichounku stáhl ze své nabídky po sérii požárů, které nastaly u některých německých DP. Mercedes měl přistoupit k tomu, že problematické vozy povolal do svého výrobního závodu na blíže nespecifikovanou „garanční“ prohlídku, vše se ale odehrálo prakticky bez povšimnutí médií (na průmyslové a ekonomické giganty se zjevně nesmí moc sahat ani v zemi našeho západního souseda).

Podobně se příliš nehovoří o tom, jaké problémy zavádění eCitar do provozu v některých německých městech přinášelo. Tomu nicméně zvládá výrobce čelit propracovanou komunikační strategií postavené na principu „hroší kůže“. Když se například v loňském roce v řadě německých médií vynořila zpráva o tom, jak již zmíněný Wiesbaden musel čelit problémům s dojezdem elektrobusů v zimních měsících a jak se se město muselo smířit s tím, že bude pořizovat navzdory dřívějším eko-snům přece jen dieselové článkové autobusy, nezabránilo to zástupci Mercedesu nijak v tom, aby o zhruba dva týdny později na konferenci v Berlíně věnované elektromobilitě ukázal prezentaci o úspěšné implementaci elektrobusů do ulic téhož Wiesbadenu.

V letošním byla představena novinka v podobě elektrobusu eCitaro vybaveného vodíkovým prodlužovačem dojezdu. Také pro tuto verzi se již podařilo nalézt zákazníka, a sice v italském Bolzanu. Tisková zpráva věnovaná překonání symbolického milníku se zabývá především oceněními, které model eCitaro posbíral a recyklací dříve publikovaných informací o aktuální generaci. Které z měst se stalo provozovatelem onoho jubilejního 1 000. eCitaro, se ovšem čtenář z tiskové zprávy kupodivu nedoví.

Url: Mercedes vyrobil již tisíc eCitar