

Nové eCitaro odhaleno. Výroba začne v roce 2028

10.11 2026 12:43, Libor Hinčica, Autobusy

Dlouho očekávaná prezentace nové generace modelu Citaro, resp. jeho elektrické verze eCitaro, se stala skutečností. Dne 10. 11. 2026 představil Daimler Buses na akci *eMobility Days* v Mnichově první prototyp, který se má dle slov výrobce již výrazně přibližovat sériovému provedení, jež nahradí postupně od roku 2028 stávající produkci. Oficiální prezentace nového typu pro širokou veřejnost se předpokládá až v říjnu 2027 na veletrhu Buswrold v Belgii.

Připomeňme, že stávající designová generace Citara je na trhu nabízená už od roku 2011, eCitaro s vlastním designem čel se k ní pak připojilo od roku 2018. Daimler již dříve avizoval, že městské autobusy do budoucna hodlá nabízet pouze v elektrické verzi (byť nejasná v tomto směru zůstává budoucnost v Turecku vyráběného Conecta), takže nyní představený model by měl být dostupný už jen coby eCitaro.

Tomu odpovídá i konstrukce nového elektrobusu, který tentokrát není upraveným dieselovým vozem, ale je od počátku konstruován coby elektrobus, což se projevuje mj. v provedení podlahy vozu. Ta je – především podle vzoru soudobé čínské produkce (byť obdobné řešení nabízí i VDL) – koncipována tak, že počítá s uložením bateriových boxů do konstrukce podlahy, což umožní zvýšit instalovanou kapacitu elektrické energie v bateriích, snížit těžiště a snížit celkovou výšku vozidla, a to u městské verze o celých 18 cm (na 3 220 mm), kdy nejvyšším bodem vozidla bude klimatizační jednotka salónu cestujících, nikoli baterie.



Pohled zezadu na eCitaro nové generace. (foto: Daimler Buses)

Zatímco dosud Daimler spoléhal u eCitara na baterie chemického složení NMC (nikl-mangan-kobalt), pro další generaci, která je fakticky úplně novým typem, už počítá s články LFP (lithium-železo-fosfát). Tyto dříve v Evropě poněkud zatracované články prošly pod taktovkou Číňanů výraznými zlepšeními svých vlastností při zachování nízké ceny, takže se z nich stal nejrozšířenější typ článků používaný pro elektrobusy. Tím se k nim začali vracet i evropští výrobci, kteří dříve technologii LFP opustili či ji na počátku vývoje vyloučili. Daimler sice neuvedl, odkud bude LFP články pro eCitato II. generace kupovat, ale lze předpokládat, že se i on obrátí na čínské dodavatele, s nimiž má ostatně už zkušenosti (pro své eIntouro či tahač eActros kupuje baterie od čínského CATLu).

Bateriové boxy mají mít kapacitu 50 kWh, přičemž do 12m vozu jich bude možné umístit 6 (300 kWh), 8 (400 kWh), 10 (500 kWh) či dokonce 12 (600 kW), přičemž čtyři budou vždy ve spodní části vozu („v podlaze“) a zbytek na střeše. U 18m vozu se počítá jen se dvěma konfiguracemi s 8 boxy (400 kWh) a 14 boxy (700 kWh), přičemž v konstrukci podlahy budou i tady ukryty vždy čtyři. Úplně má zmizet umístění baterií do zadní schrány („motorové věže“), čímž se zvětší počet míst k sezení.



Sériová produkce by měla začít v roce 2028. (foto: Daimler Buses)

Nové baterie mají být současně lehčí, což se Daimler pokusil ilustrovat na srovnání současné generace eCitara s bateriemi NMC čtvrté generace (NMC4) s pěti instalovanými boxy a novou verzí eCitara s osmi boxy, kdy byl prezentován hmotnostní rozdíl 750 kg. Ve skutečnosti toto srovnání ale poněkud pokulhává, protože eCitaro aktuální generace s pěti boxy disponuje kapacitou elektrické energie 555 kWh, zatímco vůz s osmi boxy LFP bude mít kapacitu elektrické energie jen 400 kWh. Skutečný hmotností rozdíl tedy bude nižší, a nadto nebude jen výsledkem použití nového typu baterií (Daimler například počítá s použitím sandwichové střechy namísto dnešní ocelové, což má snížit hmotnost o 100 kg u 12m vozu a o 150 kg u 18m).

Nabíjení bude možné nadále skrze tři rozhraní – přes standardizovanou zásuvku CCS2 (výkonem až 400 kW), přes pantograf instalovaný na vozidle a systémem *OppCharge* (tj. pantografem spouštěným k nabíjecím „kolejnicím“ na střeše vozidla z nabíjecí stanice); v obou případech výkonem až 450 kW.

Na výběr bude nově ze dvou konfigurací hnacího řetězce – s motory v nábojích kol o celkovém výkonu 360 kW (s novou elektrickou portálovou nápravou ZF AxTrax 2 LF), anebo (což je pro eCitaro novinka) pomocí tzv. centrální elektromotoru, jehož výkon nebyl v prezentaci výrobce specifikován. V případě článkového modelu se počítá vždy jen s jednou hnací nápravou, byť při použití elektrické nápravy ZF AxTrax 2 LF budou použity motory dva.



Vizualizace eCitara nové generace. (foto: Daimler Buses)

Zajímavé je, že Daimler hodlá rozšířit nabídku délkových konfigurací. V případě městské 100% nízkopodlažní verze budou zachovány tři délkové varianty, a sice eCitaro K (10,63 m), eCitaro (12,13 m) a eCitaro G (18,13 m). U částečně nízkopodlažní verze (LE; *low entry*) se ale počítá hned se čtyřmi délkovými verzemi, a sice 10,63 m, 12,34 m, 13,08 m a 14,68 m, takže se na trh vrátí třínápravová verze Citara. Max. výška LE modelů má činit 3 400 mm, přičemž i v tomto případě bude nejvyšším bodem klimatizační jednotka.

Nové eCitaro má využívat modulární stavbu karoserie, kdy budou standardizované přední a zadní panely a vybrané segmenty bočnic. Ty budou mimochodem konstrukčně jednodušší. Současná konstrukce (e)Citara je mírně zakřivená, nově by měla být zarovnaná, takže vůz bude působit „krabicióznějším“ dojmem.

Daimler dosud předal zákazníkům více než 4 600 vozů eCitaro (za osm let produkce), na trhu ale musí bojovat se silnou – především čínskou – konkurencí, a to v poslední době i na domácím (německém) hřišti. Start sériové produkce nové generace je naplánován na rok 2028, v roce 2030 se poté počítá s ukončením výroby dieselové verze aktuální generace.

Produkce nového eCitara by měla probíhat výhradně v Evropě, a to v rámci tří evropských závodů – v Německu (Mannheim), ve Francii (Ligny-en-Barrois) a v České republice (Holýšov). Z vyjádření není jasné, zda se do budoucna plánuje v Holýšově řešit kompletní montáž vozidel, anebo zde bude nadále ponechána jen výroba hrubých staveb, která se pak převážejí na západ Evropy pro finální montáž.

Url: Nové eCitaro odhaleno. Výroba začne v roce 2028