

První kloubový maďarský elektrobus představen – Electronell 18

18.12 2024 17:54, Libor Hinčica, Autobusy

Dne 18. 12. 2024 se v Budapešti konalo představení prvního článkového elektrobusu maďarské produkce, který vyrobila společnost Kravtex-Kühne Group, jež je vlastníkem značky Credobus. Ta se v minulosti zrodila coby licenční producent autobusů SORu Libchavy, později však začala kráčet vlastní cestou a podíl českých subdodávek se výrazně snižoval. Dnes nabízená generace vozidel Econell (původně jako Econell Next), od níž jsou odvozené i elektroverze s obchodním jménem Electronell, už z někdejší česko-maďarské spolupráce nic nevyužívají.

Nová generace autobusů s charakteristickými křivkami z pera maďarského designéra Jánose Tótha byla představena v říjnu 2021 ve formě prototypu článkového vozu, na který v létě 2022 navázal autobus standardní délky. V prosinci 2022 poté byla uzavřena smlouva na dodávku 47 kloubových autobusů, které byly v průběhu roku 2023 vyexpedovány. V případě autobusů standardní délky prozatím žádná objednávka učiněna nebyla. V dubnu 2023 sice byla podepsána smlouva s Volánbuszem na dodání 200 sólo autobusů, ty ale odpovídaly ještě starší verzi Econellu.



Elektrobus o délce 18 m se představil dne 18. 12. 2024 v Budapešti. (zdroj: Credobus)

Přesto v letošním roce několik desítek 12m vozů odpovídajících modelu Econell (Next) mělo výrobní linku v Györu opustit, přičemž nesou i charakteristické žluté zbarvení Volánbuszu. Jde o praxi, která není u výrobce až tak neobvyklá, byť musí být z hlediska cash-flow nesmírně zatěžující. V minulosti dokonce dospěla situace tak daleko, že Credobus sestavil tolik skladových vozů, že je pak odstavoval i na veřejných komunikacích, neboť vlastní expediční plocha již nepostačovala. Vždy, když k takovému scénáři producent přistoupí, přistane dříve či později nakonec objednávka od Volánbuszu, který všechny kusy odebere. Na to zjevně spoléhají v Credobusu i nyní.

Kromě dieselových vozů se pustili maďarští konstruktéři také do výroby elektrobusů. Ten první o délce 12 m byl představen letos v létě, přičemž již tehdy bylo avizováno, že má společnost ambici doplnit nabídku i o kloubovou variantu. Dne 18. 12. 2024 byla tato oficiálně v Maďarsku představena v podobě modelu Electronell 18, jenž by měl být dle sdělení výrobce *„nejlehčím kloubovým elektrobusem s ocelovým rámem na světě“*, když se má jeho hmotnost pohybovat okolo 16 tun, což je v porovnání s konvenčními článkovými elektrobusy o cca 4 až 5 tun méně. Tato výhoda se má propisovat v delším dojezdu vozidla, kdy má být možné urazit vzdálenost 300 km i s baterií, která má o cca 25 % menší kapacitu elektrické energie.

Konkrétně jsou v Electronellu 18 použity články NMC BorgWarner od německé společnosti Akasol AG třetí generace, které mají kapacitu elektrické energie 392 kWh. Články jsou rozdistribuovány do čtyřech bateriových boxů, z nichž dva jsou situovány na střeše a dva jsou ukryty v zadní části vozu pod podlahou, neboť řada Econell/Electronell je koncipována jako LE, což vychází z užití menších kol (19,5″) i na zadní hnací nápravě, kterou dodává Rába a která není ve 100% nízkopodlažním provedení k dispozici.



Pohled do interiéru elektrobusu Electronell 18. (zdroj: Credobus)

Obecně vzato se výrobce chlubí tím, že na jeho vozidlech je použito velké množství maďarských komponentů a podílu práce maďarských občanů. Zapojení národního průmyslu a vyzdvihování údajné soběstačnosti ve výrobě autobusů a elektrobusů má v tiskové zprávě až obsesivní charakter. Společnost hovoří o vlastním silnoproudém distribučním systému (Credobus HVBOX), softwaru pro řízení pohonu a chlazení, samotné konstrukci vozidla, zmíněných nápravách od Ráby, ale i o dalších cca 100 maďarských malých a středních firmách, jež mají na výrobě participovat. Některé z vyjmenovaných společností jsou ale ve skutečnosti jen filiálkami zahraničních firem (například Knorr-Bremse). Komponenty, které už nepocházejí z Panonské nížiny, ale jsou na elektrobuse použity, jsou pak označovány za světovou špičku, ať už jde o vzpomínané baterie od Akasolu, anebo trakční motor VOITH VEDS HD o špičkovém výkonu 410 kW, servořízení DANA, tepelné čerpadlo od Eberspächeru či asistenční systémy od ZF.

Elektrobusy Electronell se zrodily i díky tučné státní podpoře, z níž bylo čerpáno 1,5 mld. forintů (cca 91,5 mil. Kč). Zkušební provoz by měl začít od počátku roku 2025, v případě sériových dodávek Credobus (potažmo Kravtex-Kühl Group) věří, že se mu podaří uspět ve výběrových řízeních na maďarském trhu, přičemž se netají tím, že doufá v dotační programy státu i Evropské unie.

Url: [První kloubový maďarský elektrobus představen – Electronell 18]