



## Zkušenosti s provozem autobusů eCitaro v maďarském Debrecenu

02.12 2023 18:21, Libor Hinčica, Autobusy

Technický a provozní ředitel debrecínského Dopravního podniku DKV (*Debreceni Közlekedési Zrt.*) vystoupil na 53. ročníku odborného autobusového výboru v Maďarsku s příspěvkem mapujícím dosavadní zkušenosti s provozem elektrobuses Mercedes-Benz eCitaro, kterých si dopravce pořídil v loňském roce celkem 12.

Zatímco budoucnost trolejbusů v Debrecenu zůstává nadále nejistá a denně se objevuje na linkách jen pár vozů, přestože i další vozidla jsou plně pojízdná a infrastruktura funkční, do obnovy vozového parku autobusů tečou nemalé prostředky, přičemž radost dělá tento nákupní apetit především skupině Daimler Buses. Ta profituje v případě Debrecenu jednak z dodávek zcela nových autobusů vlastní konstrukce (vedle tuctu eCitar jde i vozy Mercedes-Benz Conecto a Conecto G), jednak z prodeje podvozků pro místního nástavbáře ITE prodávající autobusy s obchodním jménem Reform. Zatímco Reformů 500 HP bychom napočítali 30, sólo Conect je 39 a článkových vozů by mělo být na konci příštího roku 50. Celý kontrakt zastřešuje jediný dodavatel – společnost Tan-Ker Zrt., která byla současně jedinou, kterou nastavené podmínky na dodání 119 diesellových autobusů přilákaly...

Dvanáct autobusů eCitaro standardní délky bylo zařazeno do provozu v září roku 2022. Do konce října zvládla vozidla najezdit téměř 430 000 km, což je však o 170 000 km méně, než bylo původně plánováno. Průměrný nájezd činí pouze 35 772 km, přičemž do 4. 10. 2023 platilo, že jen dva autobusy zvládly překročit metu 40 000 najetých kilometrů (nejvyšší nájezd odpovídal 43 796 km), dva autobusy se naopak nedostaly přes metu 30 000 km (nejmenší hodnota činila 27 616 km).

Průměrný denní nájezd činí pouze 148 km, max. ujetá vzdálenost na jedno nabití činila 234 km.

Po zahájení provozu v září 2022 se dařilo udržovat spotřebu v rovinatém Debrecenu na úrovni pouze 1 kWh/km, nicméně v létě už šlo průměrně o 1,46 kWh/km. Dojezd pak klesl na zhruba 150-190 km denně. Popisovaný nárůst byl dán zapnutím klimatizační jednotky. Oproti tomu zimní měsíce zástupce DKV nijak nekomentoval, pravděpodobně s ohledem na to, že jsou vozy vybaveny externím naftovým topením, takže na pokles teplot se na spotřebě elektrické energie propisuje minimálně. Na druhé straně spotřeba naftového topení není zanedbatelná (a už vůbec ne ekologická), avšak o konkrétních hodnotách bylo pomlčeno.

Od 29. 8. 2022 do 3. 10. 2023 měl každý z elektrobusů vykazovat v průměru 4,1 poruchy. U jednoho z elektrobusů bylo nutné již v září 2022 v rámci reklamace vyměnit trakční baterie. Další závady se týkaly kompresorů, i kabeláže, nejvíce závad však vykazoval systém topení/chlazení za využití tepelného čerpadla klimatizační jednotky i naftového nezávislého topení, dále dveře a vysokonapěťová soustava. Přesto provozní dostupnost činila od září 2022 do května 2023 zhruba 10-11 elektrobusů denně a zhoršila se - na 8-10 vozů denně - až v červnu 2023, a to v důsledku defektů klimatizační jednotky a chladicí soustavy.

K nabíjení slouží celkem 14 nabíjecích stání z produkce Konstad-Siemens s nabíjecím výkonem 125 kW. Ani nabíječkám se nevyhýbaly dílčí nedostatky, zejména s přihlašovacími čtečkami (RFID) a komunikací. Pouze jednou byla zaznamenána porucha transformátoru.

Přednesená zpráva zůstala ryze faktická s vybranými číselnými údaji prezentovanými i v tomto příspěvku. Například komentáře stran toho, zda je současný nájezd u takto drahých vozidel dostatečný, vůbec nezazněly.

Url: [Zkušenosti s provozem autobusů eCitaro v maďarském Debrecenu](#)