

Radomsko, dn. 26.07.2024r.

EV MOTORS sp. z o.o.  
Aleja Warszawska 102  
20-824 Lublin

### **Opinia o testowanym autobusie**

KingLong PEV9 SmartCity (XMQ6900BWEV)  
o numerze VIN: LA9LC30F4NELA6661  
oraz numerze rejestracyjnym LU979SP

Zgodnie z zapisem umowy testowania pojazdu z dnia 08.07.2024r., tj. „1.7 Użytkownik ma obowiązek sporządzenia opinii o testowanym autobusie. Opinia ta powinna zostać dostarczona do EV Motors najpóźniej 7 dni od zakończenia jazd testowych.” Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o. o. przedstawia co następuje:

W okresie, w którym mieliśmy okazję testować 9m autobus elektryczny zapoznaliśmy się z możliwościami, funkcjami, sposobem prowadzenia oraz realnymi osiąganiami tego pojazdu. Nie obyło się również bez wyzwań, które chociaż pojawiły się nie ze strony autobusu a jego ładowarki, skróciły realny czas testu jezdnego KingLong'a. Niemniej jednak pozwoliło to na zebranie równie cennych doświadczeń z zakresu wyzwań z którymi możemy mierzyć się w przyszłości (po uzupełnieniu tabory w autobusy elektryczne).

Z opinii kierowców, którzy mieli okazję zasiąść „za sterami” tego pojazdu, a kilkoro z nich mogło porównać jego prowadzenie z autobusami marki Solaris oraz Mercedes-Benz (ponieważ te autobusy również gościły u nas „na testach”) pozytywnie zaopiniowali, zarówno wygodę w prowadzeniu, jak i intuicyjność jego funkcjonowania. Do pozytywnych aspektów należy również ilość systemów zabezpieczeń przed sytuacjami losowymi, a także jego realne osiągi, które pozwalały na spokojne wykonanie całej służby dziennej przez kierowcę, wraz ze znacznym zapasem poziomu baterii przy działaniu wszystkich systemów na pojeździe przy zwyczajowym obciążeniu pasażerskim (tabela poniżej wskazuje sumę zużycia energii na 100km, co przy 211 kWh zapasu z „paków” baterii jest elementem zadowalającym).

| Kilometry wykonane (km) | Całkowite zużycie energii | Całkowita energia odzyskana | Zużycie energii na 100km(kWh/100km) |
|-------------------------|---------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| 403                     | 300,72kWh                 | 75,2 kWh                    | 74,6                                |

Mamy świadomość, że autobus był przygotowany do jazdy w standardzie dla przewoźnika z innego kraju, ale układ rozmieszczenia siedzeń niestety nie wprowadził się u nas, gdzie w sporadycznych przypadkach (jazda w godzinach szczytu) „przestrzeń wózkowa” umiejscowiona nie na wprost wejścia przysparzała kłopotu osobom, które z niej korzystały z racji niewielkiej przestrzeni przejazdowej pomiędzy fotelami pasażerskimi a ścianką przydrzwiową.

O szybkości ładowania nie możemy wypowiedzieć się zbyt wiele, przy naszym obecnym zabezpieczeniu układu sieci elektrycznej w miejscu ładowania, niskim prądem uzyskiwaliśmy wynik od 10-15% na godzinę.

Na koniec łyżka dziegciu, pracownicy naszej Stacji Obsługi zauważyli, że autobus mimo przejechanych +/- 40 tys. km, nosił już ślady korozji na kratownicy, szczególnie w okolicy spawów.

Zastępca Kierownika Działu  
Techniczno-Exploatacyjnego

Łukasz Łukaszewski