



BMC s novou řadou elektrobuses s výzbrojí od Kiepe

08.10 2025 18:29, Libor Hinčica, Autobusy

Turecká společnost BMC, jejíž diesellové autobusy bychom našli i u českých provozovatelů, se pochlubila na veletrhu Busworld v Belgii novou řadou svých elektrobuses, která je vybavena elektrickou výzbrojí od německé společnosti Kiepe Electric. Zákazníci si budou moci vybrat ze tří délkových provedení - 8,5, 12 a 18 m. Před dvěma lety přitom BMC na téže veletrhu prezentovalo svůj vůbec první elektrobuse, jenž však disponoval elektrickou výzbrojí od turecké firmy Aselsan.

Při prezentaci v říjnu 2023 se BMC chlubilo, že autobus je vyroben za účasti výhradně lokálních (tureckých) dodavatelů. Model označený jako PROCITY+ 12M EV se mohl pochlubit synchronním motorem o trvalém výkonu 250 kW, který byl součástí dodávky již zmíněné společnosti Aselsan (konkrétně šlo o model HVSM-287). Elektrobuse byl určen pro tzv. příležitostné nabíjení (*Opportunity Charging*) a disponoval bateriemi o celkové kapacitě elektrické energie pouhých 111,6 kWh, což zajišťovalo elektrobuse možnost jízdy na jedno nabití v délce cca 80 km. Pomocí rychlonabíječky na konečné poté mělo být možné elektrobuse v řádu minut opět plně nabít. Velkolepá prezentace nového elektrobuse ale zůstala zcela bez odezvy trhu. Podle dostupných informací se BMC nepodařilo předat zákazníkům - ať již v Turecku nebo za jeho hranicemi - ani jedno vozidlo v dané konfiguraci.



Pohled do interiéru článkového vozu Procicity+ 18 M EV. (foto: Libor Hinčica)

Po dvou letech tak přichází BMC s novým elektrickým portfoliem, které však dle sdělení zástupců společnosti nemá být náhradou verze vyrobené s Aselsanem, ale jejím doplněním, byť realisticky vzato je s ohledem na preference trhu projekt čistě tureckého vozu nejspíše tak jako tak mrtvý. Novým partnerem pro vývoj elektrobusů a dodávek technologií pro ně se stala poněkud překvapivě německá společnost Kiepe Electric.

Kiepe se přitom od doby změny vlastníka musí vypořádávat s velmi bouřlivou situací. Jejím většinovým vlastníkem je od roku 2024 firma Heramba GmbH, která vlastní 85 % akcií. Nový vlastník je investiční společností rozkročenou mezi Německem a Spojenými státy americkými a nad rámec Kiepe Electric v podstatě žádné jiné významné aktivum neдрží. Problém je, že za převzetí balíku akcií firma nezaplatila celou smlouvenou částku, přičemž chybí doplatit ne zrovna drobné - konkrétně 24,9 mil. € (cca 1 mld. Kč). Sama Heramba GmbH kvůli tomu podala sama na sebe insolvenční návrh, samotné insolvenční řízení bylo zahájeno 1. 5. 2025.



Elektrická verze modelu Neocity 8,5 M EV na Busworldu. (foto: Libor Hinčica)

Přímo Kiepe Electric v insolvenční není a společnost bezprostředně po oznámení Heramby uvedla, že svůj provoz nijak neomezuje a její závazky a projekty běží dál, faktem ovšem je, že společnost nedávno oznámila významnou redukci pracovních míst, konkrétně propuštění zhruba poloviny všech pracovníků (z 400 by měl počet klesnout na cca 200). Současně firma oznámila, že opustí německou zaměstnavatelskou asociaci (*Arbeitgeberverband*), což lze považovat za budování předpolí pro revizi kolektivních smluv, resp. jejich nové uzavření. Zatímco se Kiepe Electric prezentovala na Busworldu svým stánkem s měničem pro elektrobusy od BMC, proběhl dne 7. 10. 2025 v Düsseldorfu symbolický protest a vyjádření podpory pracovníkům Kiepe ze strany odborových organizací. Současně má také probíhat snaha o převzetí Kiepe (resp. její mateřské společnosti), přičemž se v kuloárech hovoří o tom, že mezi oslovenými společnostmi měl být i subjekt z Plzně.

Kiepe Electric dodává pro elektrobusy BMC malý měnič o hmotnosti necelých 30 kg, který je - jak je pro elektrobusy typické - vodou (kapalinou) chlazený. Nejmenší model označený jako Neocity 8,5 M EV je vybaven motorem TM4 SUMO MD 3000 (dnes jde již o čínskou výrobu), který poskytuje výkon 235 kW. Elektrobus má baterie NMC o kapacitě 198 kWh, opčně lze pořídit i verzi s 264 kWh. Stejně jako dieselová verze je i ta elektrická dostupná ve dvoudveřovém (1-2-0), či třídvěřovém (1-2-1) provedení. Výrobce uvádí obsaditelnost 21 sedících a 51 stojících pasažérů.



Pohled do interiéru elektrobuse Neocity 8,5 M EV. (foto: Libor Hinčica)

Oba delší modely - Procity+ 12 M EV a Procity+ 18 M EV jsou vybaveny motory od německé společnosti VEM (konkrétně typu DKL BZ), přičemž pro 12m vůz je určena verze o nominálním výkonu 180 kW a pro člankový 250 kW. Výrobce uvádí, že má každý z vozů jiný typ baterií. Zatímco u vozu standardní délky (12 090 mm) uvádí použití NMC baterií o kapacitě 362 kWh (a 434,4 kWh opčně), kloubový vůz (18 100 mm) by měl být osazen bateriemi LFP o kapacitě elektrické energie 466 kWh, avšak na přání lze navýšit jejich kapacitu až na 704 kWh. Zajímavostí je uvedení poměrně nízké obsaditelnosti u 12m provedení, konkrétně má jít pouze o 31 míst k sezení a 31 k stání. U kloubového provedení poté v prezentaci výrobce jakákoli zmínka o počtu cestujících absentuje.

Na druhé straně se hodí uvést, že informace, které jsou v letáčích uvedeny a mezi veřejnost distribuovány, mohou být chybné. BMC například po dlouhou dobu v rámci veletrhu nabízelo naskenování QR s technickými daty, v nichž byl u člankového vozu uveden jako pohonná jednotka spalovací motor od Cummins.

Url: [BMC s novou řadou elektrobuse s výzbrojí od Kiepe](#)