



Curych nevyužije opci na trolejbusy a elektrobusy. Kritizuje kvalitu

11.01 2026 20:09, Libor Hinčica, Autobusy Trolejbusy

Významnou reputační ránu zasadil švýcarský Curych (Zürich) výrobce MAN Truck & Bus a Carrosserie HESS AG. Ačkoli má s oběma společnostmi místní dopravní podnik VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) podepsané rámcové smlouvy na desítky vozů, nehodlá z nich v budoucnu již čerpat a oznámil, že hodlá v blízké budoucnosti vypsát nové výběrové řízení, do nějž by rád přilákal další uchazeče. Důvodem k takovému postupu je nespokojenost dopravce s kvalitou dodávaných produktů obou společností.

MAN Truck & Bus uspěl v soutěži na dodání až 124 elektrobusů v roce 2021. Dodávka byla rozčleněna na 80 vozů článkových a 44 standardních, avšak od roku 2022 bylo postupně zařazeno jen po 22 vozech obou délkových variant. Vozidla i nabíjecí stanice od Siemensu ale mají provázet časté závady, přičemž veřejnost se o nich poprvé dověděla více už v prosinci 2024, kdy musel VBZ nasadit do provozu 8-10 náhradních autobusů od jiných dopravců, protože mu jeho vlastní provozní rezerva neumožňovala výpadky elektrobusů pokrýt. U nabíječek jsou zmiňovány závady, které neumožňují vozidla nabít na požadovanou kapacitu, elektrobusům jsou vytýkány především problémy s podvozkovou částí, topením a dveřmi.

V případě výběrového řízení na dodávku trolejbusů uspěl v roce 2022 tradičně HESS, který se tak mohl těšit na dodání až 166 vozů, z toho 98 ve dvoučlánkovém provedení a 68 v tříčlánkovém. První objednávka počítala s dodáním 13 trolejbusů o délce 18,75 m a stejného počtu tříčlánkových. Dodávky obou provedení se ale oproti smluvnímu termínu o několik měsíců opozdily (všechny tříčlánkové vozy nebyly například zařazeny ani v době psaní tohoto článku).



Přestože se MAN chlubí velmi solidními prodeji svých vozidel a jeho produkce běží naplno, nejsou připomínky ke kvalitě dodávaných produktů v poslední době až tak ojedinělé. Curychu už došla trpělivost a nehodlá pořizovat další elektrobusy v rámci dříve sjednaného kontraktu. (foto: MAN Truck & Bus)

HESS měl v této souvislosti poukazovat na komplikace, jež měly být spojené s uzavřením jeho nového výrobního závodu, který si firma postavila v roce 2019 v Bělorusku a v němž musela přerušit výrobní činnost poté, co se „báťuška Lukašenko“ rozhodl připojit k Ruské federaci při napadení Ukrajiny, čímž na Bělorusko dopadly rovněž následné balíky mezinárodních sankcí. Ačkoli by logistické problémy v uvedených kulisách a nutnost přesunu výroby do nového narychlo zprovozněného závodu v Portugalsku šlo pochopit a obhájit, Curychu dělají vedle zpoždění vrásky na čele i v případě trolejbusů jejich vysoké správkové procento. Závady se mají týkat především systému topení a ventilace, stahování sběračů (a jejich nasazování), ale i pohonu.

Oba dodavatelé – MAN i HESS – měli dle vyjádření VBZ dostat několik měsíců na to, aby opakující se závady odstranili, k tomu ale v uspokojivé míře nemělo dojít.

VBZ se nakonec po zkušenostech s oběma výrobci rozhodl, že nebude v rámci dříve sjednaného rámcového kontraktu čerpat další plnění, a namísto toho vydal předběžné oznámení o záměru vypsát novou soutěž, která by měla být formálně zveřejněna v polovině ledna. Ta počítá s dodáním až 100 elektrobusů a 100 trolejbusů. Trolejbusy ovšem nejsou výrobci povinni nabídnout, takže lze předpokládat, že by část na elektrobusy mohla přilákat více uchazečů, zatímco u trolejbusů to bude vzhledem k vyměření evropské konkurence o poznání těžší.

Z aktuálního znění oznámení o plánovaném tendru není jasné, zda bude možné samostatně podávat nabídku i jen do trolejbusové části, anebo budou trolejbusy jen přílepkem k hlavní elektrobusové části. S ohledem na to, že zadavatel předpokládá nabídky na 50 článkových a 50 tříčlánkových trolejbusů, je zřejmé, že jediným dodavatelem, který je v Evropě schopen takto nastavené podmínky splnit, je vedle kritizovaného HESSu už jen Solaris.



Dodávky trolejbusů od HESSu mají značné zpoždění. Zatímco 13 dvoučlankových trolejbusů objednaných v roce 2022 již dodáno a zařazeno bylo (jeden z nich vidíme na snímku z loňského léta), v případě tříčlankových trolejbusů dosud k zařazení všech vozů nedošlo. (foto: Jiří Mejstřík)

Curyšský Dopravní podnik nicméně uvedl, že nevylučuje, že finální verze zadávacích podmínek umožní účast i jiným účastníkům ze států mimo EU, včetně Číny. Právě čínské elektrobusy dnes představují na trhu špičku a vpuštění konkurence by mohlo vést ke snížení cen. Především u trolejbusů, kde konkurence v rámci Švýcarska fakticky není, byly ceny vyšroubovány do takových výšin, že se zborčila většina kalkulací o výhodnosti trolejbusů oproti elektrobusům. Ostatně obdobnou situaci je možné pozorovat i v našich končinách, kde už trolejbus stojí o zhruba 60 % více než stejně velký elektrobus.

Lavírování VBZ o vpuštění konkurence se příliš nezamlouvá nacionalisticky laděným občanům, kteří sice rádi vidí export švýcarských výrobků do zahraničí, ale už menší pochopení mají pro situaci, kdy zahraniční subjekty pronikají do jejich země. V anketě webového deníku Nau.ch spuštěné 10. 1. 2025 se na otázku, zda by švýcarští veřejní provozovatelé dopravy měli nakupovat vozidla švýcarských výrobců, vyslovilo za 24 hodin 66 % kladně a pouze 34 % hlasujících se domnívalo, že by zadání zakázky mělo směřovat k tomu, kdo zkrátka nabídl nejlepší podmínky.

Zatímco u trolejbusů jsme si již prozradili, že předmětem nákupu může být až 50+50 vozů, u elektrobusů, které tvoří formálně hlavní část zakázky, jsme prozatím konkrétní rozpis nezmínili.

Doplňme tedy, že VBZ počítá s tím, že si objedná fixně jen osm vozů o délce cca 12 m a dvanácti člankových vozů do konce roku 2027, načež bude možné přikoupit další elektrobusy v rámci opcí, a to na až 20 elektrobusů standardní délky a 60 člankových, celkem tedy již zmíněných 100 elektrobusů. Jejich nabíjení má probíhat skrze standardizované zásuvky CCS2, a to výkonem až 180 kW.

Url: [Curych nevyužíje opci na trolejbusy a elektrobusy. Kritizuje kvalitu](#)