

HESS koupil trolejbusovou divizi Kiepe Electric

31.01 2026 18:23, Libor Hinčica, Trolejbusy

Švýcarský výrobce trolejbusů HESS získal dle tiskové zprávy německého producenta elektrických výzbrojí Kiepe Electric celou jeho divizi zabývající se výrobou zařízení pro trolejbusy, včetně všech závazků plynoucích z dříve uzavřených kontraktů vztahujících se k trolejbusům. Kiepe Electric se hodlá nadále soustředit jen na vývoj zařízení pro kolejovou dopravu. Provedená akvizice je poněkud překvapivá, neboť motivy HESSu pro koupi této odnože Kiepe Electric nejsou s ohledem na její vývoj v posledních letech zřejmé. Jinými slovy se podbízí otázka, co vlastně HESS koupí získá.

Připomeňme, že společnost nesoucí jméno Theodora Kiepeho byla založena již v roce 1906, nicméně do výroby kompletních elektrických výzbrojí vstoupila až v roce 1950, kdy – s ohledem na tehdejší vysokou poptávku – zaměřila svou pozornost na vývoj zařízení pro trolejbusy. V tomto odvětví se stala velmi úspěšnou, přičemž kromě elektrických výzbrojí začala firma později nabízet také další doplňkové produkty určené pro trolejbusy. Jedním z těch nejvýznamnějších se staly v 80. letech 20. století nové sběračové základny s hliníkovými tyčemi, které byly testovány ještě před pádem železné opony i v Československu.



Trolejbus s karoserií MAN si dnes již zákazníci nekoupí a k dispozici už nebude ani elektrická výzbroj pro trolejbusy s tradiční značkou Kiepe. Celou trolejbusovou produkci německého výrobce pod sebe získal švýcarský HESS. (foto: Dominik Konečný)

Rodinný charakter ztratila firma již v roce 1973, kdy byla odprodána belgické společnosti ACEC. Od ní se dostala v roce 1988 pod francouzský GEC Alsthom, krátce na to pod AEG (1993) a o další tři roky později pod Schaltbau Holding. Časté změny vlastníků tím ovšem neskončily, neboť už v roce 2002 získala Kiepe Elektrik skupina Vossloh. Zdálo se, že tímto přesunem vlastnických podílů se situace na několik let stabilizovala a společnost – pod novým názvem Vossloh Kiepe – byla na trhu nesmírně dravá. Podařilo se jí mj. etablovat na americkém trhu, odkud v oblasti trolejbusů prakticky vytlačila Škodovku, takřka na exkluzivní bázi kooperovala s výrobci trolejbusů HESS a Van Hool, ve vybraných teritoriích spolupracovala i se Solarisem. Kromě toho se stále více prosazovala na poli lehkých kolejových vozidel – tramvají či Stadtbahnů, ať již budeme hovořit o nových či modernizovaných vozech.

Nezřídka se přitom Vossloh Kiepe účastnila se svými partnery soutěží jako konsorciální partner, tedy nikoli jen v roli poddodavatele elektrické části vozidel, ale jako přímý účastník tendru podávající nabídku. To mělo pochopitelně dopad na finanční zdroje společnosti, protože jako konsorciální partner měla společnost možnost sáhnout si na podíl ze zisku, přičemž procentuální marže z vozidla představuje vyšší sumu, než jaká plyne jen z prodeje elektrických výzbrojí. Vidina vyššího zisku jde ale ruku v ruce i s rizikem vyšších ztrát. Jako konsorciální partner ručila (Vossloh) Kiepe v souladu s právem tzv. *společně a nerozdílně* za celý předmět plnění. Případné problémy v dodávkách – a nebylo jich v rámci projektů používajících elektrické výzbroje německého producenta právě málo – se tak přenášely sekundárně i na ni.



Poslední zákazník, který vsázel na trolejbusové výzbroje od Kiepe Electric, byl Van Hool. Ten hodlal použít elektrovýzbroje Kiepe i do nové řady vozidel, která už ale v trolejbusové variantě nestihla před krachem Van Hoolu vzniknout. (foto: Dominik Konečný)

Problémy v oblasti výroby vozidel – především typický nesoulad mezi očekávaným ziskem a reálnými výsledky komplikovaných projektů – vedly nakonec k tomu, že se společnost Vossloh rozhodla zastavit další bobtnání, a naopak se hodlala vrátit ke svým kořenům, tj. soustředit se dále na základní infrastrukturní business s jistým odběrem, reálnou tržní predikcí a nízkou mírou rizika. Postupně tak odprodala své závody na výrobu tramvají, lokomotiv i elektrických výzbrojí. Novým vlastníkem značky Kiepe se v prosinci roku 2016 měla stát skupina Knorr-Bremse, která měla za firmu zaplatit 72,5 mil. € (zhruba 1,8 mld. Kč), z čehož 25 mil. € (cca 613 mil. Kč) představovala tzv. variabilní složka (tj. suma, o kterou lze kupní cenu snížit v případě, že nový kupující odhalí „kostlivce ve skříni“).

Knorr-Bremse se vrátila ke značce Kiepe Electric (s anglickým přepisem „Electric“ namísto dříve používaného „Elektrik“), ovšem ani ona si ji nakonec dlouho nepodržela. Po sérii dalších – eufemisticky řečeno – náročných projektů, z nichž největším strašákem se stala dodávka nových vozů pro slavnou wuppertalskou Schwebebahn, byla firma v únoru 2024 odprodána z větší části novému vlastníkovi – berlínské společnosti Heramba GmbH, jež byla založena jen o rok dříve coby nová investiční společnost. Její největší akvizicí se stala koupě Kiepe Electric, resp. jejího 85% podílu (zbylých 15 % si podržela nadále skupina Knorr-Bremse). Kupní cena v tomto případě nebyla zveřejněna.

Nový většinový vlastník se však s tím původním (a nyní menšinovým) dostal brzy do sporu. Knorr-Bremse požadovala doplacení částek, na které měla dle uzavřené kupní ceny nárok. Konkrétně mělo jít o úpravu počáteční kupní ceny o 8,37 mil. €, tzv. *earn-out* (tj. dodatečně vyplácená část kupní

ceny po splnění předem definovaných podmínek) ve výši 15 mil. € a poplatky za zajištění dřívějších kontraktů v hodnotě 1,485 mil. €. Celkem šlo tedy o nemalou částku 24,855 mil. € (zhruba 609 mil. Kč), k níž se navíc mají přičítat úroky (9 %). Peníze ale Heramba GmbH neměla k dispozici, a tak sama na sebe podala 30. 1. 2025 insolvenční návrh, po kterém následovalo předběžné insolvenční řízení, a následně 1. 5. 2025 vyhlášené hlavní insolvenční řízení, které nadále běží. Samotná společnost Kiepe Electric do insolvence nespadla a není jí formálně nijak zasažena, na druhé straně představuje jediné hmatatelné aktivum, které Heramba drží.



HESS využíval výzbroje Kiepe Electric v minulosti na všech svých trolejbusech, nicméně s přechodem k vozům s DC/DC měničem (galvanickým oddělovačem) začal využívat výzbroje od ABB. Pro Kiepe představovala ztráta švýcarského zákazníka významnou ztrátu. (foto: Dominik Konečný)

Přestože výslovně nezaznělo, že by prodej trolejbusové odnože Kiepe Electric měl posloužit k sanování špatné finanční kondice většinového vlastníka, je zřejmé, že jedinou možností restrukturalizace Heramby je obstarání financí, z nichž by bylo možné uhradit závazky věřitelům. Peníze může Heramba získat buďto obrovským navýšením ziskovosti svých firem, což je nereálné, anebo jejich štěpením a odprodejem. Oddělení trolejbusových aktivit a jejich prodej HESSu se zdá být právě takovým vydělením.

Výše transakce mezi HESSem a Kiepe Electric nebyla zveřejněna. Je přitom překvapivé, že se HESS rozhodl stát se i vlastníkem know-how na výrobu elektrických výzbrojí, byť je pravdou, že určité kroky tímto směrem realizoval již v minulosti. Zarážející na akvizici je skutečnost, že trolejbusová divize Kiepe Electric po tučných letech v první dekádě 21. století začala později poněkud upadat. Solaris se přeorientoval na jiné dodavatele (s preferencí polského Medcomu), Van Hool, který byl Kiepe dlouhodobě věrný, zkrachoval (a jeho trolejbusové projekty tím skončily na smetišti dějin), a HESS se od Kiepe už před lety odklonil. Kiepe Electric tak v posledních letech žádné trolejbusové

výzbroje nevyráběla a nedodávala a její starší produkce – jakkoli nutno říct, že provozně mimořádně spolehlivá – není z hlediska technického provedení dnes konkurenceschopná, což by na druhé straně na de facto monopolizovaném trhu trolejbusů ve Švýcarsku nemuselo být na překážku.



Společnost Kiepe Electric (Vossloh Kiepe) byla i tradičním dodavatelem Solarisu, s nímž naposledy realizovala ještě dodávku nových vozů pro Eberswalde. Poté už Solaris sáhl i na německém trhu po Medcomu. Vozidla pro Eberswalde přitom měla mimořádně vysokou cenovku, když jeden vůz vycházel na zhruba 25 mil. Kč (foto: BBG)

HESS po přerušení spolupráce s Kiepe dosud ve svých trolejbusech používal zařízení kombinující elektrickou výzbroj od ABB s tzv. DC/DC měničem (galvanickým oddělovačem) od (původně běloruského) Stadleru. Na produkty firmy ze švýcarského Bellachu se přitom u nás často nahlíží prizmatem známé scény z filmu Pelíšky o dvou *„naprosto stejných krabičkách od sirek“*, tj. absolutně nekriticky s mylným přesvědčením, že pokud se něco přibližuje Boží dokonalosti, má to na sobě nálepku *„Swiss made“*. Jistě ne náhodou se HESS rozhodl v rámci další zakázky pro Salzburg (a potenciálně Innsbruck) přesedlal z ABB na Siemens, byť je otázkou, jakou budoucnost bude ve světle proběhlé akvizice trolejbusové divize Kiepe Electric toto partnerství mít.

Lze konstatovat, že koupě trolejbusové části Kiepe otevírá cestu HESSu k použití osvědčených řešení, u kterých se může obávat vysoké cenovky i hmotnosti, ale bude mít zajištěnou spolehlivost. Není ovšem jasné, zda chce HESS udělat takový krok zpět, protože konvenční řešení výzbroje od Kiepe znamená i klasické řešení trolejbusu (s dvojitou izolací, a z toho plynoucích omezení ve vztahu k dalším částem výzbroje), které HESS s přechodem na ABB (resp. Siemens) opustil. I Kiepe sice nabízí provedení svého DC/DC měniče, ovšem provozně nejde o právě odzkoušené řešení.

HESS navíc kromě know-how přebírá i veškeré závazky, které byly s Kiepe Electric a trolejbusy spojeny. V praxi to znamená mj. konsorciální smlouvy na plnění vybraných veřejných zakázek, mezi nimiž vyčnívají projekty v Itálii. Tam byla Kiepe Electric (potažmo Vossloh Kiepe) v minulosti velmi

úspěšná především v projektech realizovaných s Van Hoolem. Jelikož původní Van Hool ze světa už zmizel (reinkarnovaná značka pod VDL se k dřívějším smlouvám nikterak nehlásí), ležela veškerá zodpovědnost na Kiepe Electric, resp. nyní už na HESSu. To je vzhledem k očekávané komplikované dostupnosti náhradních dílů na mechanické části vozidel velmi odvážný závazek. Na druhé straně HESS už dříve přebral od Van Hoolu po dohodě s insolvenčním správcem zakázku na tříčlánkové elektrobusy pro Paříž (zajistil její dokončení), které mají rovněž výzbroj od Kiepe, a navíc zaměstnává i některé z manažerů, kteří dříve ve Van Hoolu působili.



Společně s know-how přebral HESS i závazky Kiepe Electric v oblasti záruk, které firma drží především v Itálii, odkud pochází i tento snímek s vozem Van Hool AG 300T, který je zachycen v Janově během jízdy na dieselový agregát. (foto: Dominik Konečný)

HESS zřejmě získal i práva na výrobu sběračů pro trolejbusy, které na svých vozech také dlouhodobě používal. Zde se jedná o zajímavý produkt, nicméně cenově výrazně výše postavený než v případě konkurentů. Navíc zde obchází bubák čínské konkurence, která nyní nabízí sběračové základny za zlomek ceny Kiepe. Dalo by se sice s typickou dávkou předsudků namítnout, že čínská produkce jistě nebude tak kvalitní, jenomže Číňané vyrábějí sběrače na základě licence, kterou koupili právě od Kiepe. Licenční ujednání sice zabraňovalo vstupu na trhy Evropského hospodářského prostoru, jenomže tato podmínka platila jen do 31. 12. 2025. Nyní si již mohou zájemci sběrače z Číny objednávat bez jakýchkoli omezení.

I s ohledem na určitý úpadek, který lze v nadcházejících letech ve vztahu k trolejbusům očekávat, protože vysoké ceny vozidel i infrastruktury (dané podporovanou monopolizací trhu) a výrazný pokles cen elektrobusů při snížení provozních nákladů (dané zejména prodloužením životnosti baterií) začínají nákladovost trolejbusů posouvat do nesmyslných (ekonomicky neobhájitelných) výšin, bude velmi zajímavé sledovat, jak HESS s nově nabytým aktivem v podobě trolejbusové sekce

Kiepe Electric vlastně naloží.

Url: HESS koupil trolejbusovou divizi Kiepe Electric