

Iveco Streetway. Novinka, nebo Otokar v novém kabátě?

06.10 2021 22:41, Libor Hinčica, Autobusy

V září 2021 zaujala nejen dopravní svět tisková zpráva společnosti Iveco Bus vydaná v souvislosti s představením nového městského autobusu s obchodním jménem Iveco Streetway. Ten by se měl stát především v zemích východní a jihovýchodní Evropy alternativou k dosud nabízenému modelu Urbanway, jehož produkce momentálně probíhá výhradně ve Francii.

Iveco však výrobu nového vozidla nesvěřilo žádnému ze svých výrobních závodů, ale využilo výrobních kapacit turecké společnosti Otokar. Jedním z uváděných důvodů výroby v Turecku se měla stát vyčerpaná výrobní kapacita vysokomýtského závodu, jenž je zahlcen produkcí veleúspěšných Crosswayů, takže pro výrobu modelu určeného pro cenově senzibilní trhy nebylo možné český závod využít. Je však nutné říci, že v případě Streetwaye v žádném případě nejde o přesunutí know-how výroby nových městských vozů Iveco do cizí společnosti, ale o společný projekt Otokaru a Iveca, kdy právě turecký výrobce má na výsledné podobě vozidla lví podíl.



Pohled do interiéru Streetwaye… (foto: Iveco Bus)



…a Otokaru KENT C vybízí ke hře „Najdi 10 rozdílů“. (zdroj: Wikipedia.pl)

Výroba autobusů v Turecku pro evropský trh je zcela běžná. Své výrobní závody zde má dlouhodobě Mercedes či MAN, přičemž první jmenovaná společnost již delší dobu diverzifikuje podle trhů i svou produktovou řadu, takže například vedle městského Citara vyráběného v Mannheimu má i lacinější Conecto, přičemž na některých trzích nabízí výhradně jen jeden z obou typově podobných modelů a na některých – včetně toho českého – je schopná nabídnout obě varianty (takže si někdy vytváří nepříliš vítanou vnitřní konkurenci). Nutno říci, že na výrobu autobusů tradičních německých značek na poloostrově Malá Asie bylo zejména zpočátku hleděno výrazně skrz prsty, a to nejen proto, že přesun výroby na východ vedl k redukci pracovních míst v mateřském Německu (uvědomme si, že například MAN vystupující jako tradiční německý výrobce autobusů dnes v Německu vůbec žádný autobusový výrobní závod nemá). Kritika se snášela zejména na levnější provedení vozidel (na druhé straně, právě kvůli tomu sem oba jmenovaní němečtí hráči výrobu přesouvali). Výrobci Mercedes i MAN tak museli v komunikaci bojovat s předsudky a ujišťovat, že výroba v Turecku rozhodně neznamená nižší kvalitu, tedy že „autobus vyrobený v Turecku“ ještě není totéž co „turecký autobus“.

V posledních letech však můžeme vidět, že se hranice mezi těmito nálepkami smývá, resp. že se někteří výrobci snaží tuto hranici smýt. Je to jistě dáno i tím, že mnohé tradiční turecké značky, dříve soustředěné především na výrobu pro domácí segment, země severní Afriky a vybrané asijské státy, začaly pokukovat po Evropě jako novém odbytišti, a to zejména z důvodu lepších marží a výrazně vyšší stability jednotlivých trhů. Prudce tak vzrostla snaha producentů o výrobu „evropských autobusů“, které by zaujaly zákazníky, tedy o vozidla s vyšší kvalitou. Dnes můžeme i u nás vidět, že

například segment malých městských dieselových vozů se stává bojištěm nikoli mezi unijními a tureckými výrobci, ale čistě mezi tureckými hráči, kdy o přízeň dopravců bojují především Isuzu a BMC.

Tureckým výrobcům se však daří prosazovat se svými vozidly na unijním trhu i v kategorii vozů standardní délky či v segmentu kloubových autobusů, ať už budeme hovořit o obou výše zmíněných producentech (Isuzu a BMC), anebo o Temse, Karsanu či právě Otokaru. Rovněž důraz na elektromobilitu, který lze u těchto výrobců pozorovat (včetně Otokaru, který nás bude zajímat především), je snahou o utržení tržního podílu zejména v Evropské unii, protože samotné domácí Turecko, které má momentálně inflaci okolo těžko představitelných 17 %, není úplně trhem, kde by se momentálně dařilo nákupu drahých „zelených hraček“.



Pohled zezadu na vůz Streetway, jímž Iveco v podstatě říká, že turecká kvalita autobusů je už dostatečná na to, aby mohla nést jeho logo. (foto: Iveco Bus)

Zvláštní kapitolu však představuje fakt, že někteří evropští výrobci, zdá se, uznali kvalitu tureckých výrobců do té míry, že se nebojí opatřit je svým logem a vydávat za své, a to buďto zcela bez úprav, anebo alespoň s dílčímu designovými změnami. Konkrétně můžeme toto pozorovat u české Škodovky a nyní, díky Streetwayi, i u Iveca. V obou případech přitom platí, že výrobci sice přiznávají turecký původ, snaží se však autobusy prezentovat jako novinky, které jsou pro ně v Turecku pouze vyráběny.

V případě prezentace modelu Škoda D’CITY 9 LE bylo počeštění (resp. poevropštění) provedeno vskutku pouze za využití tradičního loga s okřídleným šípem, přičemž autobus byl představován jako novinka, ačkoli jediné, co na něm bylo skutečně nové, byla právě loga plzeňského producenta. Jinak jde totiž o standardně vyráběný vůz Temsa MD9 LE, který je nabízený na trhu už od roku 2012 (tedy celých 9 let). Pod tímto označením je autobus také schválen, takže výrobce i typ jsou v technickém

průkazu jednoznačný, zatímco Škoda D'CITY 9 LE je jen obchodním jménem. Český producent sice má snahu mediálně autobusy prezentovat pod svým jménem (navíc jako novinku), nicméně je otázka, do jaké míry s tím bude úspěšný. Prozatím se zdá, že byla zvolena hlavně strategie „čím víc pruhů, tím víc Adidas", neboť nápis Škoda či logo výrobce lze na prezentačním voze o délce 9 metrů napočítat hned 12x.

U nového Streetwaye je situace přece jen trošku odlišná, byť ani tady nelze v žádném případě hovořit o tom, že by Iveco přepouštělo nějaké své know-how turecké straně, případně si jen pronajímalo pracovníky otokarského závodu. Naopak je nutno říci, že Iveco ve své tiskové zprávě férově přiznalo, že se jedná „o exkluzivní projekt OEM". Tato zkratka sice není nikde v textu vysvětlena, nicméně Google nám dokáže prozradit, že jde o zkrácení z anglických slov ***O**riginal **E**quipment **M**anufacturer*, které značí výrobce zařízení, jehož výrobek je prodáván a propagován jinou obchodní značkou (v tomto případě tedy Ivecem). Rovněž se oproti předešlému případu jedná o zcela nově schválený autobus.



Streetway… (foto: Iveco Bus)



…a originál KENT C (foto: Otokar)

Stejně jako v případě D'CITY (potažmo E'CITY a dalších derivátů) je použit jako základ „nového" vozu typ, který je na trhu již delší dobru vyráběn, konkrétně Otokar KENT, který je na trhu nabízen ve čtyřech délkových variantách, a sice 10,8 m a 12 m (obojí jako KENT C), 18,75 m (KENT C Articulated) a nově také 21 m (KENT XL), z čehož první dvě jsou dostupné i ve verzi CNG a 12m vůz dokonce i jako elektrobus. Premiéra prvního vozu (ve 12m provedení) se odehrála již v roce 2009, přičemž autobus tehdy zaujal svým – na turecké poměry v té době vyspělým – designem. S vozidly se podařilo prosadit také v našich končinách, když letos podepsal smlouvu na nákup kloubových vozů Dopravný podnik Bratislava. Z dalších exportních úspěchů můžeme jmenovat třeba dodávku vozů pro Bukurešť, anebo v levostranném provedení pro Maltu.

V únoru 2020 Iveco a Otokar oznámili, že dojde ke společné výrobě autobusů, v té době však ještě bez bližších podrobností. V srpnu 2021 se však objevily první fotografie nového vozu Iveco Streetway během zkoušek v italském Turíně.

Iveco Streetway je postaveno zcela na základě modelu KENT C, z čehož vyplývá také nabídka délkových verzí (12 a 18,75 m). Odlišnosti se týkají pouze designu čel, užité pohonné jednotky, anebo přístrojů na palubní desce (avšak pouze „budíků", které jsou použity od Actie, nikoli celého stanoviště řidiče). Transfer dalších součástí technického řešení městských vozů Iveco Urbanway se však už nerealizoval, takže Streetway používá – stejně jako KENT C – například obě nápravy od ZF (zatímco Urbanway má vlastní nápravu Iveco RI 75 U). Designové řešení bočnice Streetwaye je pouze hrou se smysly. Vlnky na bočnici jsou jen polepem, takže také v tomto případě došlo k plnému převzetí tureckého řešení. Hlavní změnou oproti zavedené výrobě je tak pohonná jednotka. Otokar totiž dosud využíval (a využívá nadále) motory Cummins, u vozů nesoucích logo Iveco ale budou použity motory Cursor (o výkonech 310 a 360 koní) z produkce FPT Industrial, resp. Iveco Group, a to v provedení na diesel a zemní plyn. Převodovky budou tradičně v nabídce buďto od Voithu (DIWA.6) anebo ZF (ZF Ecolife 2). Hlavní výhodou pro zákazníky těchto vozů má být možnost využití široké servisní sítě autobusů Iveco (a dalších prodejních a poprodejních služeb) v Evropě.



Ještě jeden pohled do interiéru, tentokrát z opačné strany. (foto: Iveco Bus)

Podle tiskové zprávy Iveca mají být autobusy určeny zejména pro trhy v Africe, na Blízkém východě, v Asii, východní a jižní Evropě a pochopitelně také v Evropě střední, tedy i u nás. Vyloučit zcela nelze ani prodeje do Německa. Iveco tak hodlá na trhu konkurovat levnějším značkám a získat vyšší prodejní podíl městských vozů, protože Urbanway vyráběný kompletně ve Francii je se svou cenovkou na východě úspěšný podobně jako vojska Osy u Stalingradu. Neznamená to však, že by Urbanway ve výrobním programu končil. Závod ve francouzském Annonay je totiž dostatečně vytížený poptávkou zejména pro frankofonní země, jimž se má turecký Streetway z pochopitelných důvodů vyhnout.

O čem se Iveco ani Otokar nezmiňují, je jejich strategie ve vztahu k vybraným trhům. Iveco totiž cílí na stejné zákazníky jako Otokar, takže by teoreticky mohlo docházet k určitým třenicím. Není ani jasné, zda do výběrových řízení bude vůz nabízet Iveco, Otokar, či oba výrobci.

Ačkoli vždy platilo, že tiskové zprávy výrobců je třeba vnímat s určitou rezervou, je přece jen zvláštní, že se čtenáři musí mít v poslední době na pozoru i v tak základních údajích, jako je fakt, že „nový autobus“ nemusí být vlastně tak úplně nový.

Url: Iveco Streetway. Novinka, nebo Otokar v novém kabátě?