

Litevský sen o výrobě elektrobusů skončil. DANCER bus zbankrotoval

16.04 2025 21:33, Libor Hinčica, Autobusy Trolejbusy

Další pokus o revoluci ve světě vozidel hromadné dopravy skončil nezdarem. Společnost Vėjo projektai, která stála za značkou DANCER bus vyhlásila po několikaměsíčním právním boji bankrot, když věřitelé ani soud neuvěřili restrukturalizačním plánům firmy.

DANCER bus se zrodil jako koncept v roce 2013, přičemž představou autorů projektu bylo vytvořit vozidlo na bázi kompozitních materiálů, které by mělo co nejlehčí konstrukci, což by se pozitivně odráželo na snížené spotřebě. Za přispění dotací a s participací univerzit v Kaunasu a Klaipėdě se prvním vozidlem, na němž si výrobce osahal navrhované kompozitní materiály, stal trolejbus, nikoli však nový, ale jeden z vyřazených vozů Škoda 14 Tr z Kaunasu (konkrétně vůz ev. č. 331 z roku 1982, který původně sloužil do roku 1994 v Plzni pod ev. č. 356). Ten se v průběhu roku 2015 dočkal očesání na holou karoserii, opravy skeletu a „navěšení“ nových prvků, většinou průhledných, načež takto upravené vozidlo bylo vybaveno ještě trakční baterií a zamířilo do ulic na zkoušky. S ohledem na provedené úpravy mělo dojít k redukci hmotnosti o 57 %, nicméně tento údaj je nutno vnímat se značnou rezervou, neboť trolejbus nikdy nebyl určen pro provoz s pasažéry, čemuž se celkové provedení funkčního vzorku podrobovalo.



Zimní propagační snímek z Klaipėdy. Kromě autobusů, resp. elektrobusů, hodlala firma také nabízet další příslušenství, včetně nabíječek či vlastních trakčních baterií. (foto: DANCER bus)

Získané poznatky každopádně posloužily pro vývoj vlastního nízkopodlažního autobusu s neotřelým designem, který se ve formě prototypu zrodil v roce 2019. Kromě elektrobusu, pojmenovaného jako DANCER bus, byla vyvinuta i nová nabíjecí stanice. Výrobce záhy představil – alespoň tedy v papírové podobě – tři modifikace, a sice FC 75, LR 400 a LR 500, později se používala označení DANCER 75, DANCER 400 a DANCER 500.

Ve všech třech případech šlo o elektrobusy o délce 12,1 m, šířce 2,5 m a výšce 3,1 m, které byly v základním provedení nabízeny jako dvoudveřové (s předními dveřmi o šířce 900 mm a prostředními o šířce 1 200 mm), třetí dveře ale mělo být možné na přání doplnit. Nápravy pocházely od ZF, konkrétně šlo o modely ZF RL 82 EC v případě přední a ZV AVE 130 v případě zadní nápravy, která v sobě měla integrovanou i dvojici elektromotorů (2x 120 kW). Uspořádání interiéru umožňovalo údajně u všech tří verzí dosáhnout počtu 32 sedících a 56 stojících (případně 52 při využití místa pro invalidní vozík). Zásadní rozdíl mezi trojici „tanečníků“ spočíval v chemickém složení a množství trakčních baterií. Právě od toho se odvíjelo i typové označení.

V případě typu DANCER 75 byly použity články LTO o kapacitě elektrické energie 76 kWh, jež byly umístěny celkem do pěti boxů, z nichž každý vážil 268 kg. Celkové napětí článků činilo max. 778 V (nominálně 662 V). DANCER 400 poté disponoval bateriemi NMC, jež měly kapacitu elektrické energie 400 kWh, přičemž tentokrát byly články o celkovém napětí 774 V (666 V nominálně) rozděleny do 6 boxů po 420 kg. DANCER 500 byl vybaven stejným typem baterií, ovšem navíc přibyly dva boxy, takže kapacita elektrické energie stoupla na 533 kWh. Nabíjení mělo být možné buďto skrze pantograf na střeše vozidla (u typu DANCER 75 mělo být možné použít nabíjecí výkon až 500 kW), anebo skrze standardizovanou zásuvku CCS Combo 2. U elektrobusů ve

verzích s bateriemi NMC se počítalo s max. nabíjecím proudem 180 kW.



Nezvyklé bylo i provedení zadního čela elektrobusu DANCER. (foto: DANCER bus)

Výrobce se chlubil tím, že používá kompletně kompozitní karoserii, a to údajně včetně rámu. Měl proto nabízet vůbec nejlehčí 12m elektrobus, jehož hmotnost měla činit pouze 8 600 kg, což ale platilo jen pro typ DANCER 75, jenž měl vykazovat i nejnižší spotřebu na úrovni pouhých 0,72 kWh na kilometr. Verze DANCER 400 a 500 už byly těžší (o 1 180 kg, resp. 2 020 kg), což se projevilo i na nárůstu průměrné spotřeby na 0,911 kWh/km, alespoň takové hodnoty uváděl sám producent.Ten věřil tomu, že se mu podaří na trhu s netradičním vozidlem zaujmout a pustil se v roce 2021 i do vývoje článkového provedení, které však světlo světa nikdy nespatřilo. Už o rok dříve nicméně firma ulovila prvního zákazníka, jímž se nepříliš překvapivě stalo město Klaipėda, v němž DANCER bus (potažmo Vėjo projektai) sídlil. Jediný litevský přístav si zakoupil dva elektrobusy, které byly zařazeny do provozu pod ev. č. 64 a 65 dne 25. 3. 2020. V červnu 2022 bylo objednáno dalších 10 kusů, které měly být dodány nejpozději do konce roku 2024.

DANCER bus se snažil upoutat na sociálních sítích i v médiích, nabízel svůj elektrobus k testování a nechyběl dokonce ani na veletrhu Busworld v Belgii v roce 2023. Ačkoli byla tehdejší prezentace firmy skromná, přece jen šlo o natolik atypický výrobek, že si zde pozornost návštěvníků získal. Ti se nejvíce zajímali o kompozitní konstrukci, u níž obecně největší obavy panují ve vtahu k její dlouhodobé pevnosti (byť propagační letáky slibují lepší vlastnosti, než jakou se mohou chlubit konvenční ocelové konstrukce). V případě elektrobusu, jenž byl vystaven na Busworldu, bylo přitom možné drobné prasklinky pozorovat přímo v interiéru, což poněkud dojem z výrobku sráželo. Zástupci výrobce přesto nadšeně hovořili o tom, že hodlají investovat do nového výrobního závodu, jenž bude chrlit až 500 vozů ročně.



Elektrobus DANCER na propagační fotografii výrobce. (foto: DANCER bus)

Kdo by měl být odběratelem těchto elektrobusů, bylo nejasné. Společnost se ráda chlubila podpisy nejrůznějších prohlášení o záměru její vozidla pořizovat (ještě u soudu hovořila o 71 vozech, které by měly zamířit k zákazníkům do Litvy, Itálie a Německa), jenomže taková vyjádření nemají v režimu veřejných zakázek vůbec žádnou váhu. Navíc firma nedokázala plnit ani onen jediný kontrakt na 10 vozů pro domácí město. Nákup těchto vozů přitom nebyl právě za hubičku – jeden vůz stál celý 1 milion euro (cca 25,5 mil. Kč), tedy až dvojnásobek ceny běžného 12m elektrobusu. Ona desítka elektrobusů se sice vyráběla (některé z nich jsou dle fotografií ve stavu těsně před dokončením), jenomže firma vlastněná především drobnými akcionáři (bylo jich přes 80) už bojovala s nedostatkem finančních prostředků. Ostatně od roku 2011, kdy byla založena, byla v mírném zisku pouze v letech 2012 a 2017, jinak vždy končila v deficitu, který v roce 2023 dosáhl úrovně 1,4 mil. € (údaj za rok 2024 nebyl zveřejněn, je nicméně zřejmé, že se vzhledem k nulovým prodejům musela společnost propadnout ještě hlouběji do červených čísel). V současné době firma dluží nejen nejrůznějším dodavatelům (přes 1 mil. €), ale také státnímu daňovému úřadu a sociální správě (celkem 348 500 €). Lze předpokládat, že vzhledem ke krachu celého projektu a rozpracovanosti výroby bude výsledný účet násobně vyšší.

Největším věřitelem byla od loňska společnost NuCapital, která poskytla dříve půjčku 1,8 mil. €, jež byla kryta zástavním právem na výrobní prostory. NuCapital už na podzim 2024 vyslovila nesouhlas s navrženým restrukturalizačním plánem, který byl předtím soudem připuštěn. Bez souhlasu NuCapital (a dalších menších věřitelů) nebylo možné se do restrukturalizace pustit. Výrobce DANCER bus, resp. přesněji Vėjo projektai, se tak pustil do dalšího kola právních bitev, v nichž se snažil přesvědčit soud, že je schopen firmu restartovat. Údajům o potenciálních investorech a velkých zakázkách, ale soudy neuvěřily. Nejprve byla nepravomocně zastavena restrukturalizace dne 28. 2. 2025, načež rozsudek potvrdil dne 2. 4. 2025 také odvolací soud. Tím byl tanec u konce.



V interiéru autobusu představeném na veletrhu Busworld v Belgii bylo možné na několika místech pozorovat drobné prasklinky. (foto: Libor Hinčica)

Dne 9. 4. 2025 příslušný krajský soud poslal firmu do úpadku. To rozvázalo ruce Klaipėdě, která tak mohla již beztrestně vypovědět smlouvu na dodávku oněch 10 elektrobusů, neboť po dobu soudních tahanic nebylo možné ze zakázky jednoduše vycouvat, byť už uplynula doba na její plnění. Namísto autobusů lokální produkce hodlá město vypsat soutěž na nové vozy, přičemž údajně ještě není rozhodnuto, jakou technologii upřednostní (zda půjde o klasické elektrobusy, plynové autobusy či vodíkové elektrobusy).

Url: Litevský sen o výrobě elektrobusů skončil. DANCER bus zbankrotoval