

Německý pokus o přestavbu dieselových autobusů na elektrobusy končí

07.11 2023 19:44, Libor Hinčica, Autobusy

Nedávno jsme se na našich webových stránkách věnovali problematice rekonstrukce dieselových autobusů na elektrobusy v podání francouzské firmy *Retrofleet*, která se na belgickém veletrhu Busworld prezentovala jedním přestavěným autobusem Iveco Crossway. Diskutabilní program repasování vozidel za využití elektropohonu je štědře dotován francouzskou vládou a firma Retrofleet pochopitelně ve vztahu k dopadům svého pojetí rekonstrukce barví okolní svět narůžovo. Není (a nebyla) však v daném oboru jediná.

Dříve než svou ofenzivu v oblasti přestaveb starších autobusů zahájili francouzští podnikatelé, pokusili se o svůj *Blitzkrieg* v témže oboru němečtí dobrodruzi ze společnosti *pepper motion GmbH*, s níž loni na podzim podepsala memorandum o porozumění i česká Škoda Group. Ta měla podle dohody zařadit do svého nabídkového portfolia možnost přestavby dieselových vozů na elektrobusy při využití know-how německého partnera. *„Pepper bude s námi v budoucnu spolupracovat v roli partnera na přeměně dieselových autobusů na čisté elektrobusy. Jsem ráda, že tuto službu nyní můžeme nabídnout vedle modernizace trolejbusů novou bateriovou technologií. Poskytujeme novou možnost zákazníkům a regionům, které preferují dovybavení například kvůli finančním omezením,“* komentovala v září 2022 podpis memoranda tehdejší prezidentka divize Bus Mobility ve Škodě Electric Tanya Altmann.

Společnost pepper motion GmbH byla založena v roce 2019 pod jménem *e-troFit*. Současný název používá od 28. 7. 2021. Na trhu se snažila zaujmout s přestavěnými vozy Mercedes-Benz Citaro,

v nabídce poté formálně figurovala i možnost změny pohonu u vozů Iveco Crossway. Podle dostupných informací byl ovšem zájem o přestavěné autobusy naprosto mizivý. Po třech letech působení na trhu se podařilo prokazatelně předat zákazníkům jeden autobus do německého Landshutu a jeden do italského Bolzana. Mimoto firma nabízela (a stále nabízí) prakticky k okamžitému odběru tři předváděcí Citara.

Komunikační strategie pepper motion GmbH se v zásadě ničím neodlišovala od francouzského Retrofleetu zmíněného v úvodu. Ústředním motivem prezentace bylo vždy nabídnutí podpůrného medikamentu k léčbě klimatického churavění planety. Vedle této bohulibé složky měla stát otázka ekonomická, aniž by však byla publikována konkrétní čísla stran vynaložených nákladů či úspor z provozu. Hlavním benefitem měla být možnost vysávání dotací z nejrůznějších programů, které měly dopravcům blíže nespecifikované náklady z větší části pokrýt. Šlo zkrátka o cestu, jak si sáhnout na jiný balík eurových bankovek povalujících se v Berlíně a v Bruselu, než se tomu děje v programech zaměřených na obnovu vozového parku novými vozidly, přičemž retrofit bylo možné vedle obligátních frází o zelenějším světě odít ještě do kabátku udržitelného využití stávajících zdrojů. Mnoho posluchačů si ale tento chvalozpěv, jak jsme ilustrovali výše, nakonec nezískal. Podle veřejně dostupných dat skončilo hospodaření firmy za rok 2021 ve ztrátě okolo 8 mil. € a nelze předpokládat, že by výsledky za rok 2022 byly lepší. Na jaře 2023 bylo ne nepřekvapivě oznámeno, že podnik bude restrukturalizován a došlo k částečné výměně na vedoucích pozicích.

Nyní firma přišla s oznámením, že segment přestavby starších autobusů a nákladních vozů pod vlastní hlavičkou definitivně opouští. Namísto toho by se ráda soustředila na nabídku svých technologií přímo pro výrobce nejrůznějšího zaměření, přičemž největší potenciál je vnímán především ve vztahu k různým nástavbářům a výrobcům speciálních vozů. Firma by se tak ráda prosazovala už jen v tom, co označuje za své hlavní know-how, tj. řešení modulárního pohonu. Ten je ale výrobcem prezentován jen velmi obecně, takže není zjevné, co ve skutečnosti pepper motion GmbH vlastně vyrábí a jaká je skutečná přidaná hodnota jejích výrobků. V pozici dodavatele technologie si měla v letošním roce již vyzkoušet kooperaci s firmou *Paul Nutzfahrzeuge*, pro níž měla dodat pohon pro 25 nákladních automobilů Mercedes-Benz Atego, v němž byly kombinovány trakční baterie a palivové články (od Toyoty). Další objednávky jsou údajně zajištěny pro rok 2024.

Url: Německý pokus o přestavbu dieselových autobusů na elektrobusy končí