

První elektrobusy Yutong na Slovensku. Spojují Bratislavu s Vídní

04.10 2026 19:56, Libor Hinčica, Autobusy

Pod značkou FlixBusu spojují Bratislavu s Vídní od 1. října 2026 zájezdové elektrobusy Yutong T12E dopravce Blaguss. Ten je sice rakouskou firmou, na Slovensku má však svou dceřinou společnost, na kterou je registrováno pět z celkem 12 elektrických coachů čínského výrobce, jež si Blaguss objednal v loňském roce.

Na úvod je nutno říci, že ačkoli tisková zpráva dopravce hovoří o oficiálním zahájení provozu až od 1. 10. 2026, ve skutečnosti byly elektrobusy dodány již v únoru letošního roku a do provozu byly zařazovány postupně od května, přičemž už tehdy se začaly objevovat na lince č. 901 mezi Bratislavou a Vídní. Dopravce ovšem podle potřeby vozidla libovolně stahoval i pro jiné účely (chlubil se například využitím vozidel pro potřeby přepravy účastníků mezinárodní pěvecké soutěže *Eurovision Song Contest*), a především čekal na dokončení nabíjecí infrastruktury ve Vídni, která mu umožnila převést do elektrického módu až 91 % všech denních výkonů linky č. 901. Nejde přitom o nijak zanedbatelný počet kilometrů. Denně je mezi oběma městy provedeno celkem 66 jízd a autobusy zde najedou 6 086 km (z čehož nyní na Yutongy připadá 5 568 km).



Dopravce na svých webových stránkách bohužel nabízí fotografie pouze s nízkou kvalitou, pomineme-li fotky vozidel s představiteli firmy, jejichž publikování se ale snažíme na našich stránkách vyhýbat. Zde pohled na sedadla ve voze Yutong T12E. (zdroj: Blaguss)

Základní délka trasy od hlavního nádraží ve Vídni až na letiště v Bratislavě činí cca 85 km, ne všechny spoje jsou ale vedeny v celé délce (část začíná na autobusovém stanovišti v Erdbergu, jiná část tento bod na trase vynechává, v Bratislavě pak nejsou vedeny všechny spoje až na letiště a končí, potažmo začínají, na autobusové stanici Mlynské Nivy). Právě krátká délka celé trasy – společně s jejím příznivým terénním reliéfem s vedením v podunajské nížině – vedla k rozhodnutí nasadit pilotně elektrobusy právě na relaci spojující dvojici sousedních hlavních měst.

Pro dopravce Blaguss přitom nepředstavuje aktuální mezistátní projekt první setkání s elektromobilitou, ačkoli platí, že dosud firma sbírala zkušenosti především s městskými elektrobusy. Konkrétně lze zmínit nasazení elektrických minibusů K-Bus E-Solar City II v Mattersburgu od června 2020 a provoz v Badenu u Vídně, kde zajišťuje od 1. 11. 2024 místní MHD se čtveřicí 12m eCitar od Mercedesu. Mimoto firma řadu vozidel také testovala – například Solaris Urbino 12 electric či MAN Lion’s City 10E. Od konce roku 2024 pak začaly být ve Vídni do provozu

nasazovány také patrové elektrobusy UNVI i23 postavené na podvozku čínského výrobce BYD. Vozidla slouží na *hop-on/hop-off* turistických linkách provozovaných společností *Vienna Sightseeing Tours*, v níž má Blaguss významný podíl (43,5 %), a tak se k tomuto projektu v rámci svých elektrobusových „referencí“ také hrdě hlásí.



Na tomto snímku jde dobře vidět instalované solární panely na jednom z vozů. Firma oficiálně hovoří o tom, že panely by měly být na všech vozech, tento údaj se nám však nepodařilo ověřit.(zdroj: Blaguss)

V září 2025 objednal Blaguss první elektrobusy ryze dálkového provedení pro linku Vídeň – Bratislava. Tisková zpráva zveřejněná na počátku měsíce vyzdvihuje hlavně ekologický přínos nasazení bezemisních vozidel, je ale vhodné říci, že Blaguss se s FlixBusem nepustil do projektu altruisticky a na osm z celkem 12 pořízených elektrobusů (a na nabíjecí infrastrukturu) čerpal dotaci EU skrze rakouský program *EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastruktur;* tj. bezemisní autobusy a infrastruktura), což bylo v rámci tiskové zprávy lakonicky přiznáno jedinou závěrečnou větou. Dotace přitom měla pokrýt až 80 % rozdílu nákladů mezi elektrobusem a dieselovým autobusem, nicméně v databázi projektu, jenž byl nazván jako *„Cityshuttle“* a oficiálně vstoupil do realizační fáze už od 1. 3. 2025, není konkrétní čerpaná částka kupodivu uvedena.

Blaguss vsadil na vozidla Yutong T12E, tedy 12m elektrické coache čínské provenience, které výrobce začal nabízet na evropském trhu postupně po roce 2020. Dopravce uvádí, že po vozidlech sáhnul na základě důkladné tržní analýzy a seznámení se s aktuální produkcí zájezdových elektrobusů a vlastnostmi vozidel. Na přetřes se pochopitelně dostala otázka, proč nebyl zvolen některý z evropských producentů, důvod je ale prozaický – z významných hráčů na trhu elektrické zájezdové vozy začal nabízet teprve nedávno MAN, kterému se snaží sekundovat Irizar a pouze v oblasti podvozků pro nástavbáře se o to pokouší také Scania. V průběhu roku 2025 mělo být v Evropě prodáno 267 elektrických zájezdových autobusů (meziročně šlo mimochodem o nárůst o 193 %), z nichž drtivá většina – 250 vozů – připadala na čínské dodavatele. Mezi nimi pak jednoznačně dominoval Yutong, který prodal 163 svých elektrických coachů. Pokud tedy chce

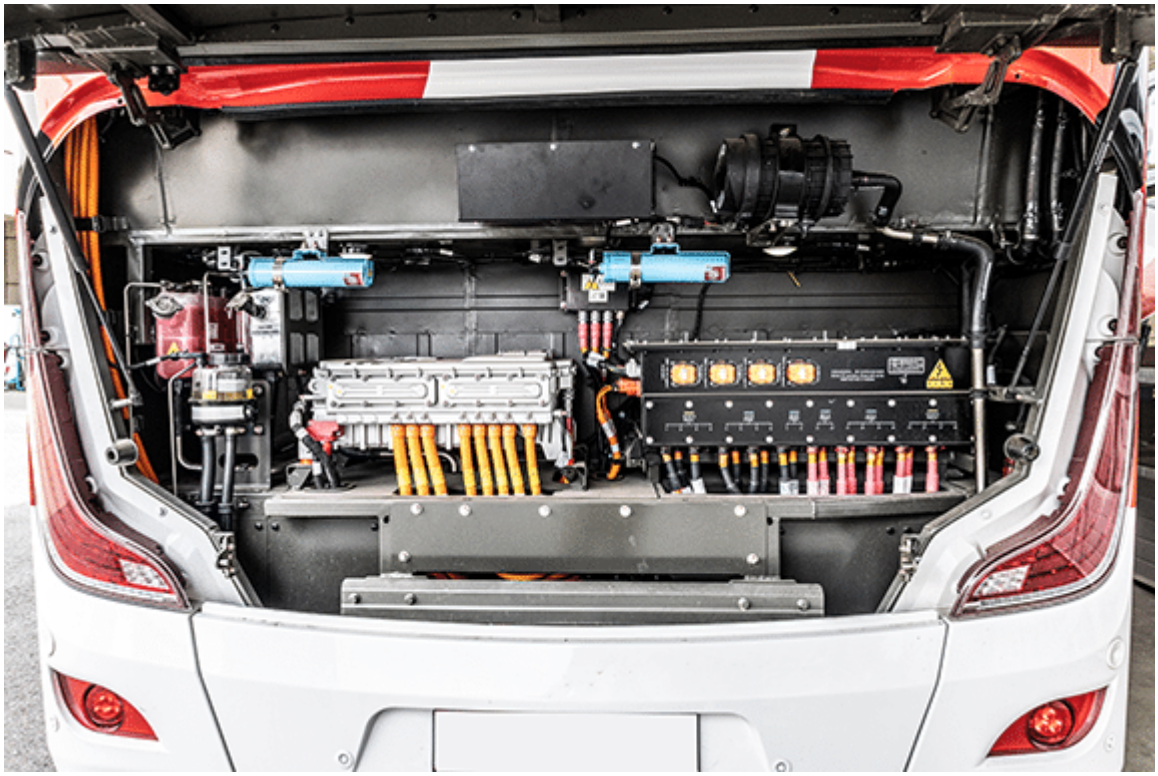
dopravce sáhnout po osvědčeném elektrobusu v kategorii zájezdových vozů, příliš na výběr vlastně nemá.



Pohled na elektrobusy Yutong T12E z rakouské části flotily. Na Slovensku je alokováno a přihlášeno 5 vozů. (zdroj: Blaguss)

Yutong T12E pro Blaguss má délku 12,25 m a pojme celkem 48 cestujících. Trakční baterie (na bázi článků LFP) má kapacitu 466 kWh, což má dle sdělení dopravce postačovat na jednorázový dojezd až 500 km, kdy průměrná spotřeba činí pouze 0,8 kWh/km. Tuto hodnotu prezentoval Blaguss nikoli jen jako parametr z certifikátu (známého testu SORT), ale ze zkušebních jízd v ostrém provozu s cestujícími především na trase Bratislava – Vídeň, které probíhaly během léta.

V praxi je provoz organizován tak, že každý z elektrobusů absolvuje dvakrát cestu mezi oběma hlavními městy, načež po příjezdu do Vídně zamíří do garáží Blagussu ve 23. vídeňském obvodě, kde bylo vybudováno celkem 16 nabíjecích míst, z nichž každé má zvládat nabíjecí výkon až 400 kW. Zde se elektrobusy během dvouhodinové pauzy, která se prolíná s bezpečnostní přestávkou řidičů, nabíjejí. Menší nabíječka pro nouzové pomalé (tzv. noční) nabíjení se má nacházet i v Bratislavě, o jejích parametrech ale Blaguss podrobnosti nesdělil. Součástí nabíjecí infrastruktury je také rozsáhlá fotovoltaická elektrárna (se špičkovým potenciálním výkonem až 235 kW, resp. přesněji 235 kWp) a bateriové úložiště.



Pohled do zadní části vozidla s elektroinstalací a bateriemi. (zdroj: Blaguss)

Zajímavostí je, že solární panely byly osazeny i na střechu samotných elektrobusů s cílem snížit spotřebu palubní sítě 24 V DC. Řešení se solárními panely (přesněji řečeno speciálními solárními fóliemi) na střechách autobusů bylo před několika lety populární v Polsku, většina zdejších měst od nich po první vlně nadšení ale ustoupila s ohledem na nicotné výsledky. Blaguss nicméně fotovoltaiku na střechách autobusů propaguje s tím, že lze díky nim ročně poslat do palubní sítě vozidel mezi 500–600 kWh elektrické energie (a uspořit – u dieselových vozů – zhruba 2 052 litrů nafty). Tyto údaje ale nelze ověřit – sám Blaguss žádnou detailní analýzu nezveřejnil (*autor článku měl možnost nahlédnout na reálné výsledky z jiného obdobného projektu a dosažené hodnoty byly zhruba poloviční, navíc přepočítané nesprávně na celý rok na základě výsledků naměřených na vrcholu června, pozn. autora*). Podle sdělení Blagussu má nyní ve flotile celkem 67 autobusů, které solární panely pro zásobování palubní sítě 24 V DC využívají.

Url: [První elektrobusy Yutong na Slovensku. Spojují Bratislavu s Vídní]