

První zakázka pro výrobce Arthur Bus. Dodá tři vodíkové autobusy do Świdniku

09.09 2023 19:12, Libor Hinčica, Autobusy

V loňském roce na veletrhu BUS2BUS v Berlíně zaujal mezi vystavovateli nový výrobce v podobě společnosti Arthur Bus, jež se prezentovala prototypem svého zbrusu nového vodíkového autobusu. Hlavním investorem pokusu dobýt trh autobusů se zcela novou značkou má být německý podnikatel Gerhard Mey, jenž se řadí mezi 250 nejbohatších občanů Německa a je spojován s významným dodavatelem pro automobilový průmysl – společností Webasto, v níž drží poloviční podíl.

Přestože na berlínském veletrhu bylo důsledně dbáno na to, aby byl Arthur Bus prezentován coby německá firma (ostatně v městečku Planneg u Mnichova, v němž žije okolo 10 500 obyvatel, má i své registrované sídlo), produkce vozidel s elektrickým pohonem (vedle vodíkového pohonu nabízí Arthur Bus formálně na svých webových stránkách i elektrobusy a trolejbusy) má probíhat v Polsku a na pozici šéfa technického oddělení je uváděna osoba Rafała Słomka, jenž seděl ve stejně pojmenovaném křesle i u zkrachovalého výrobce Ursus Bus. Při bližším pátrání je očividné, že od Ursus Busu si nově zrozený Arthur Bus převzal více než jen osiřelé pracovníky, konkrétně výrobní prostory v Lublinu, know-how, design a v neposlední řadě částečně i reference (společnost se například odkazuje na dvouleté testování vodíkového vozu v Nizozemsku, které ale absolvoval ještě vůz Ursus Bus CS12FCEB, nikoli Arthur Bus H2 Zero, jak je obchodně nazývaná loňská „novinka“).

První prezentace prototypového vozu zákazníkovi se konala v červnu 2022 v polském Chełmu, následně proběhly předváděcí jízdy ještě u dalších polských provozovatelů v Lublinu a Krakově, ale také v zahraničí (prokazatelně v Německu a Rakousku). Přestože se Arthur Bus snažil v polských tendrech na nákup vodíkových autobusů prosadit, první úspěch sklidil až nyní ve městě Świdnik, v němž žije okolo 40 000 obyvatel a jehož centrum je vzdáleno od bran výrobního závodu Arthur Busu příhodně zhruba 12 minut jízdy autem.

Świdnik vypsal soutěž na dodávku tří vodíkových autobusů, v níž o vítězi rozhodovala nabídková cena (80 %) a vybrané technické a provozní vlastnosti vozidla (20 %; do této kategorie byla mj. zanesena délka záruk, anebo spotřeba paliva). O dodávku spolufinancovanou z programu *Zielony transport publiczny* (Zelená veřejná doprava) projevila zájem hned čtveřice výrobců – všichni vyrábějící, resp. lépe řečeno působící, v Polsku. Solaris nacenil vozy (všechny dále uvedené ceny jsou včetně DPH a v závorce je uveden přibližný přepočet na české koruny) na 12,481 mil. zlotých (65,89 mil. Kč), Autosan na 12,409 mil. zlotých (65,52 mil. Kč) a společnost s poněkud šroubovaným názvem PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy, za níž stojí polský mediální magnát Zygmunt Solorz-Żak (vlastník Polsatu), požadovala nejvyšší sumu 12,505 mil. zlotých (66,03 mil. Kč). Oproti tomu Arthur Bus chtěl za trojici vodíkových vozů jen 9,855 mil. zlotých (52,03 mil. Kč), navíc si vítězství pojistil prodlouženou záruční dobou, když byl ochoten poskytnout na vozidla záruku v délce 7 let a na palivové články dokonce 10 let (Solaris, který z uvedené čtveřice dodavatelů má jako jediný skutečně reálné poznatky z provozu autobusů s vodíkovým pohonem, nabídl například záruky v délce 5 let na vozidlo a 6 let na palivové články).

S ohledem na výrazný bodový náskok oproti konkurenci tak Świdnik potvrdil jako vítěze Arthur Bus, jenž by měl vozidla dodat do 12 měsíců od podpisu smlouvy. Autobusy mají být – na rozdíl od prototypu, jenž využíval motorů v nábojích kol – vybaveny tentokrát jen jedním centrálním motorem. Obsaditelnost má činit min 85 cestujících, z toho musí být alespoň 29 míst k sezení. Požadovaný dojezd na jedno naplnění musí být alespoň 300 km.

Url: [První zakázka pro výrobce Arthur Bus. Dodá tři vodíkové autobusy do Świdniku]