

Rakouský Postbus pořídil vodíkové elektrobusy z Egypta

10.12 2025 19:18, Libor Hinčica, Autobusy

Rakouská společnost ÖBB Postbus, jež je největším provozovatelem linkové autobusové dopravy v Rakousku, převzala první z 35 objednaných vodíkových elektrobusů od egyptského výrobce MCV Bus & Coach. Ten se do širšího povědomí evropské veřejnosti (pomineme-li Britské ostrovy, kde již byl předtím známý coby nástavbář), dostal v souvislosti s kooperací se švédským Volvem. To po uzavření posledního vlastního výrobního závodu v Polsku oznámilo, že bude nadále probíhat výroba jeho městských a linkových autobusů právě v egyptské společnosti. Vznikla tak situace, kdy spolu oba výrobci na jedné straně úzce spolupracují (ostatně Volvo nadále dodává MCV i své podvozky pro další druhy vozidel), a současně se MCV rozhodlo, že se pokusí dobývat Evropu vozidly pod vlastní značkou.

Pro Evropu jsou konkrétně určeny dva modely elektrobusů s typovým označením MCV C 127 EV o délce 12,75 m a MCV C 107 EV, jenž dosahuje délky 10,7 m. První objednávka ze starého kontinentu přišla počátkem roku 2024 z Německa, konkrétně od dopravce Rheingold-Reisen z Wuppertalu, který si objednal 10 vozů v delší z nabízených variant.

Ještě v roce 2024 poté přišla další objednávka – velikostně větší, z hlediska marketingového dopadu atraktivnější a pro významnějšího dopravce (při vší úctě ke společnosti Rheingold-Reisen). Nikdo o ní ovšem překvapivě neinformoval a celý kontrakt vyplaval v podstatě nenápadně na povrch až během veletrhu Busworld v Belgii a více pak v listopadu letošního roku, kdy došlo k oficiální prezentaci a předání prvního vozu. Jeho odběratelem není nikdo menší než rakouská společnost ÖBB Postbus. Ta si objednala rovnou 35 těchto vozů, jež mají být nasazeny do provozu ve spolkové zemi Korutany.



Elektrobus MCV C127 EV na propagačním snímku výrobce. (foto: MCV)

V Korutanech běžel dříve projekt nazvaný H2Carinthia, v jehož rámci se počítalo s použitím odpadního vodíku vznikajícího jako vedlejší produkt ve společnosti Infineon. Tento vodík se měl vyčistit tak, aby jej bylo možné používat v pohonu autobusů, kterých mělo být celkem 40. Pět bylo jako pilotní projekt objednáno u Solarisu pro městskou dopravu ve Villachu, zbylých 35, které tvořily páteř celého záměru, si měl dopravce ÖBB Postbus koupit později, a to rovněž u španělsko-polského výrobce. Projekt se ale v roce 2024 dostal do slepé uličky, když bylo zjištěno, že vyčistit vodík na požadovaný level je možné jen za cenu obrovských nákladů, které by projekt učinily neudržitelným, a tak byla dopravní část projektu H2Carinthia v polovině roku 2024 odpískána.

Do médií tehdy pronikly i všeobecně známé informace o nákladnosti provozu vodíkových elektrobusů, spolková země Korutany i dopravce ÖBB Postbus nicméně obecně konstatovaly, že se pokusí najít cestu, jak v projektu pokračovat, a to kvůli již dříve přiklepnutým finančním prostředkům z Evropské unie i národní pokladnice. Ještě do konce roku 2024 bylo řešení nalezeno, když projekt H2Carinthia vystřídal nový s názvem DeCarB (což je zkratka pro *Decarbonising Carithian Bus Transport*), přičemž navzdory všem faktům bylo vyzdvihováno, že jde o *„nový start udržitelného vodíkového projektu“*. Zachránit se na něj podařilo celkem 28 mil. € (cca 680 mil. Kč).

Základem se stalo použití vodíku vyrobeného elektrolýzou. Oficiálně se hovoří o použití tzv. zeleného vodíku, což znamená, že by měla být použita elektrická energie z obnovitelných zdrojů. Ve skutečnosti ale plnička vzniká v sousedství spalovny odpadu, a právě z ní produkovaná elektřina bude pro výrobu vodíku sloužit (přičemž jistou vychytávkou má být, že odpadní teplo vznikající při této proceduře bude zase odváděno zpět do spalovny). Vodík vyrobený spalováním odpadů ale není obnovitelným zdrojem energie, přesto lze na něj jako na zelený kvůli pokřivení evropské legislativy nahlížet[1].



Propagační snímek vodíkového elektrobusu MCV C127 FC LE. (foto: MCV)

Dalším drobným nedostatkem znovuvzkříšeného vodíkového plánu je, že přímo v místě výroby nevznikne i samotná plnicí stanice na vodík. Ta má být situována ve Villachu, kam bude nutno vodík převážet trajlery. A protože současné znění Evropské dohody o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí (ADR) fakticky neumožňuje přepravu vodíku tahačem, který by byl sám jako vodíkový koncipován, přijde podle všeho ke slovu diesel, byť se hodí říct, že vzdálenost mezi spalovnou a plnicí stanicí nebude nikterak dramatická (cca 15 km jednosměrně).

Vodíkový sen se tedy podařilo Korutanům zachránit, a to včetně původního počtu 35 vodíkových elektrobusů, jež měly být pořízeny a nasazeny. V otázce jejich dodání ale došlo k překvapivé a nikterak ze strany dopravce (ÖBB Postbus) či jiných účastníků projektu komentované změně dodavatele. Jak jsme si již prozradili, původní sjednaná smlouva se Solarisem dávala možnost ÖBB Postbus oněch pětatřicet vozů zakoupit, přičemž opce nebyla vázána na konkrétní jméno projektu. Ještě v červnu 2024 bylo deklarováno, že sice k objednávce prozatím nedošlo, ale že jsou pro vozidla v Solarisu rezervovány výrobní sloty. V listopadu 2024 se pak bez dalších podrobností v rámci restartu projektu hovořilo v médiích obecně o tom, že jsou *„všechny smlouvy podepsány*“. O tom, že došlo k objednávce vozidel nikoli u Solarisu, ale u egyptské společnosti MCV, nepadlo ani slovo.



Pohled do interiéru vodíkové elektrobusu MCV. (zdroj: youtube.com)

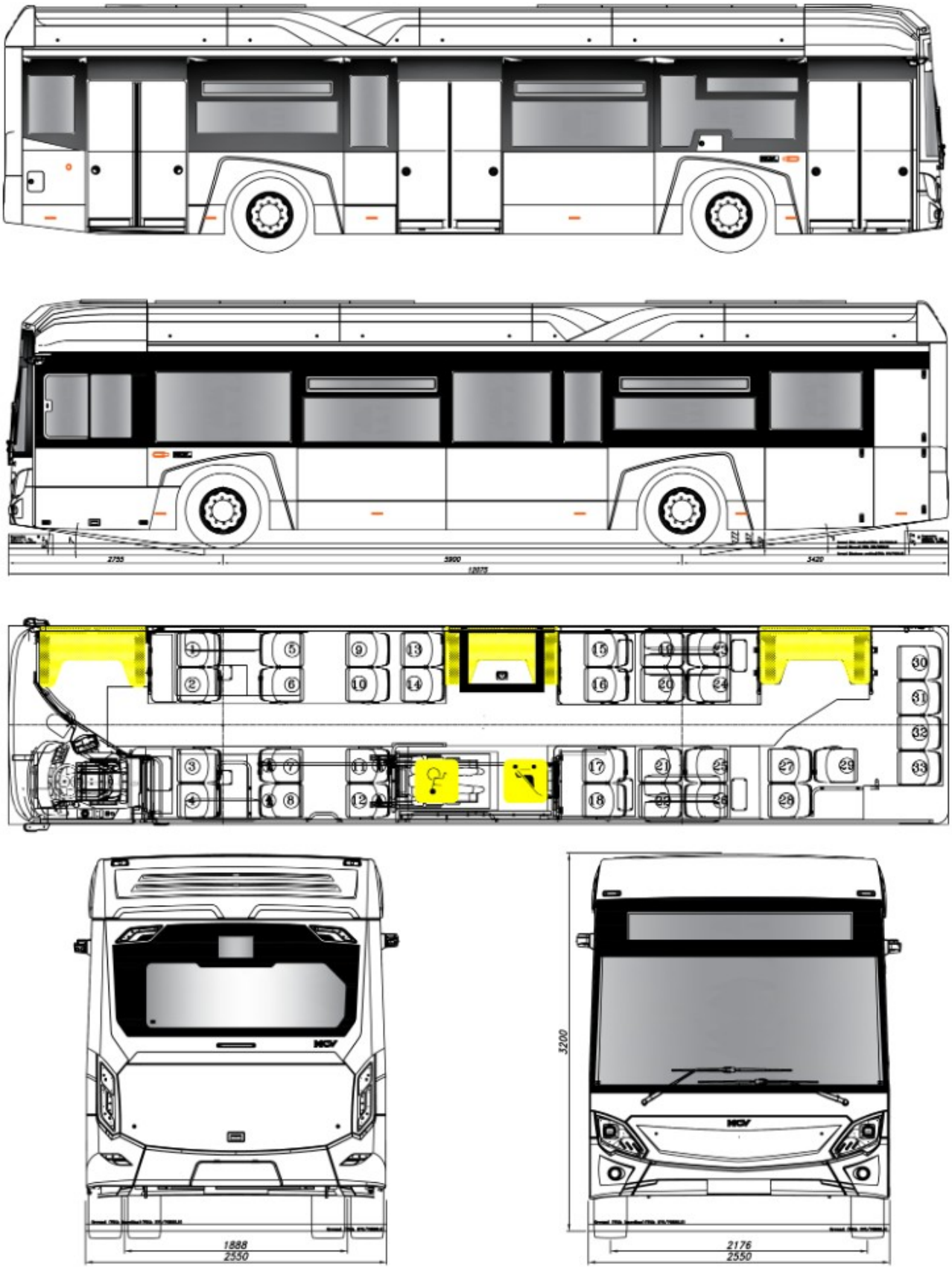
MCV nabídla svůj model C 127 FC LE, tedy v částečně nízkopodlažním provedení, které se ukázalo poprvé na veletrhu Busworld v Belgii v říjnu letošního roku. Lze předpokládat, že právě změna konceptu nasazení vozidel z městské a příměstské dopravy do linkové (regionální) mohla ovlivnit i výběr vozidel, na druhé straně vzhledem k realitě trhu si jde jen obtížně představit, že by ÖBB Postbus vyloučil možnost nasazení 100% nízkopodlažních autobusů, protože low entry vodíkové elektrobusy na trhu standardně nabízeny nejsou.

ÖBB Postbus neprozradil, zda uskutečnil nějakou interní soutěž, resp. jak se MCV k zakázce dostalo. Ballard coby dodavatel palivových článků oznámil partnerství s MCV počátkem března 2025 s tím, že tehdy informoval o rámcové zakázce na 50 sestav, z toho 35 závazně. Dnes je jasné, že oněch 35 kusů představovala objednávku pro rakouského zákazníka.

Elektrickou výzbroj pro vodíkové elektrobusy od MCV dodal Voith (včetně centrálně umístěného motoru o výkonu 310 kW), palivový článek pochází od kanadského Ballardu a nabízí výkon 100 kW. Chybět pochopitelně nemohou ani trakční baterie. Jejich dodavatel nebyl uveden, mělo by však jít o články LFP (lze předpokládat, že čínské provenience) o kapacitě elektrické energie 117 kWh. Tlakové lahve na vodík zvládnou pojmout až 40 kg vodíku (při 350 barech). Výměna cestujících bude zajištěna skrze dvoje dveře, z toho první jsou jednokřídlé a zadní dvoukřídlé (v obou případech vně předsuvné). Vůz pojme celkem 76 pasažérů, z toho 43 sedících. Hmotnost prázdného vozidla má činit 14 000 kg, rozměry karoserie – a to včetně maximální výšky (3 450 mm) – jsou plně převzaty ze 100% nízkopodlažní městské verze. Klimatizace je vybavena tepelným čerpadlem a autobusy mají v provedení pro ÖBB Postbus dvojité zasklení. Z dalších opčních prvků byly například použity kamery místo zpětných zrcátek, palubní deska odpovídající standardům VDV od Continentalu, vysoká sedadla cestujících Kiel Ligero 1000 HF, podlaha v dekoru dřeva, sedadlo řidiče ISRI (NTS 2), přídavné elektrické topení atp.

Slavnostní prezentace v Rakousku se konala dne 18. 11. 2025 na Red Bull Ringu ve Spielbergu ve Štýrsku, kdy také došlo k formálnímu předání prvního vozu v rámci lokální výstavy nazvané *Poleposition Bus*. Do provozu s cestujícími by však měla celá flotila vodíkových elektrobusů vyrazit

až v květnu 2026, kdy má být do provozu uvedena výše zmiňovaná výrobna „zeleného“ vodíku.



Základní rozměry vodíkového autobusu jsou identické jako v případě klasického elektrobusu (na obrázku), a to přesto, že je vodíkový autobus pojat jako částečně nízkopodlažní (LE). (foto: MCV)

[1] Evropská legislativa, která mnohdy ráda klame sebe sama, odpad vzala poněkud na milost a v případě, že je zhruba polovina odpadu tvořena biogenní složkou, tak je elektřinu z něj vyrobenou ochotna označovat za zelenou. Je to absurdní postup (druhá polovina může mít jakýkoli původ a legislativa ji zkrátka zanedbá), avšak při tiskových konferencích vysmátých politiků se jen málokdo blíže věnuje tomu, co se za pojmy o udržitelnosti a zelenosti vlastně skrývá.

Url: Rakouský Postbus pořídil vodíkové elektrobusy z Egypta