

Temsa hodlá vyrábět vodíkové dálkové autobusy

19.09 2023 19:21, Libor Hinčica, Autobusy

Turecký výrobce autobusů a užitkových vozidel nesoucí oficiální jméno *TEMSA Skoda Sabancı Ulaşım Araçları A.Ş.*, jenž je z poloviny vlastněný investiční skupinou PPF, hodlá na trh přijít s dálkovou verzí svého autobusu Temsa HD 12 s pohonem na vodík. Kooperovat má při tomto vývoji s portugalským producentem CaetanoBus, jenž je vlastněný japonskou Toyotou, která je držitelem know-how vlastního řešení vodíkového pohonu a palivových článků.

Ačkoli je Temsa spoluvlastněná gigantem PPF a z tohoto titulu je úzce provázána se skupinou Škoda Group (ostatně jméno „Skoda“ se poněkud překvapivě objevilo i v oficiálním názvu společnosti), vývoj vozidel si turecký závod stále diriguje do značné míry sám, čehož nejlepším důkazem je vlastní řešení elektrobusů vyvinuté s jinými partnery než se Škodovkou. Nyní se má štěpení vývoje projevit i v oblasti vodíkového pohonu, kde Škoda postavila na platformě městského modelu Temsa Avenue prototyp vodíkového autobusu Škoda H’City (Škoda 36 BB), který se při zvláštních příležitostech objevuje v ulicích Prahy, zatímco Temsa samotná hodlá při hrátkách s nejlehčím plynem kooperovat s CaetanoBus, potažmo Toyotou.

Temsa má podle vlastního sdělení po prožitém období nejistoty dále pokračovat v růstu prodejů, výrobce ovšem preferuje používání marketingově lépe vypadajících procentuálních přírůstků oproti reálným číslům. Například v červnu letošního roku se firma pochlubila, že za prvních pět měsíců roku 2023 registrovala na domácím/tureckém (a v daném případě nejvýznamnějším) trhu 952 vozidel, což má představovat 73% nárůst v porovnání se stejným obdobím v roce 2023. V uvedené cifře jsou ale nejen autobusy a minibusy, ale také užitková vozidla. Pokud bychom se zaměřili výhradně na autobusy (bez minibusů), tak zde při srovnání leden až květen 2022 a leden až květen 2023 došlo shodou okolností také k růstu o 73 %, avšak loňský základ představuje jen 70 prodaných vozů, zatímco letošní údaj zahrnoval 121 autobusů.



Jediná vizualizace uvolněná v rámci oznámení o kooperaci Temsy a CaetanoBus, potažmo Toyoty. (foto: Temsa)

Nárůst prodejů na tureckém trhu se navíc odehrál v prvních měsících roku 2023 napříč všemi lokálními značkami, protože v zemi panovala u dopravců nejistota v důsledku svérázné vládní měnové (resp. obecně ekonomické) politiky, jíž se někdy pro její zcela neotřelé pojetí přezdívá dle tureckého prezidenta *erdoganomika*. Nepředvídatelnost dalšího dění po květnových prezidentských volbách (jež nakonec opět ovládl Recep Tayyip Erdoğan) byla pro mnoho provozovatelů dostatečným stimulem k tomu, aby urychlili nákup nových vozidel, z čehož bezpochyby vytěžila i Temsa. Zajímavé tak bude sledovat až finální výsledky za rok 2023. V tom loňském měla Temsa nakonec prodat 759 autobusů a minibusů a 1 130 lehkých užitkových vozidel, přičemž 52 % produkce mělo zamířit na export. Tradičně se značce daří na trhu ve Spojených státech amerických, ale také třeba v regionu Pobaltí, kam například v závěru srpna letošního roku dodala dalších 50 midibusů Temsa MD9 LE do oblasti Kaunasu.

S oblibou se Temsa prezentuje jako leader v oblasti alternativních paliv, přičemž není bez zajímavosti, že na svých webových stránkách nabízí jen vlastní provedení vozidel, nikoli řešení se Škodou Electric (o existenci vodíkového vozu H’City se tak na webu Temsy nedočtete). Vodíkovou mánii se snaží Temsa zachytit ve spolupráci s Toyotou (CaetanoBus), s níž hodlá v roce 2024 postavit prototyp dálkového autobusu Temsa HD 12 a už od roku 2025 zahájit sériovou výrobu vozidel. Výrobce prozatím k plánovanému modelu neuvedl vůbec žádná technická data, kromě slibovaného dojezdu 1 000 km na jedno naplnění nádrží. Uvolněna poté byla jen jediná vizualizace, která patrně neukazuje reálnou podobu budoucího vozidla. Podle sdělení generálního ředitele Temsy Tolgy Kaana Doğancıoğlu představuje kooperace s portugalským partnerem: *„Společný krok, který podnikáme k řešení klimatické nouze.“* Pro samotného výrobce CaetanoBus je přínos spolupráce (tedy vedle

bezpochyby bohulibého a nezištného zájmu řešit klimatické změny) poněkud záhadou – hlavním vítězem bude jeho vlastník – Toyota, jež se snaží exportovat svou technologii vodíkového pohonu. Evropští výrobci (Van Hool, Solaris Bus & Coach, Wrightbus i Škoda Electric) totiž upřednostňují konkurenční palivové články kanadského Ballardu, pro Toyotu se tak stává jednou z málo možností exportu jejího řešení uzavírání strategických partnerství pod hlavičkou CaetanoBus. Kromě Temsy už zvládla podobným způsobem na jaře domluvit i společný vývoj s italským výrobcem IIA (*Industria Italiana Autobus*; výrobce vozů značky Menarinibus).

Temsa v současné době nabízí pro evropský trh formálně devět různých modelů svých zájezdových autobusů – od malého modelu Prestij SX o délce 7,1 m až po 13m vozy obchodních jmen Maraton a Temsa HD. Model Temsa HD byl v Česku v minulosti prodáván pod obchodním jménem Škoda D'Coach. Jedinou objednávku učinila Armáda ČR, která si pořídila v letech 2021 a 2022 celkem osm těchto vozů. Na domácím – tureckém trhu – je autobus nabízen pod obchodním jménem Safir Plus o délkách 12 276 mm (HD 12) a 13 076 mm (HD 13). Současná generace je (s nezbytnými úpravami týkajícími se bezpečnostních a emisních norem) vyráběna už od roku 2009. Původní generace Safiru byla výsledkem licenční dohody mezi Temsou a japonským Mitsubishi a vyráběla se od roku 1999 do roku 2008, kdy licence vypršela. Následně Temsa přišla s inovovaným modelem, který byl prost licenčních prvků.

Url: Temsa hodlá vyrábět vodíkové dálkové autobusy