

Bushersteller MCV startet elektrisch durch

Artikel vom **22. Mai 2026**

E-Busse

Mit MCV drängt ein weiterer Hersteller von Elektro- und Wasserstoffbussen auf den europäischen Markt. Das ursprünglich in Ägypten gegründete Unternehmen setzt dabei auf moderne Antriebstechnik, deutsche Vertriebsstrukturen und ehrgeizige Ausbaupläne.



Ganz neuer MCV »C 127 FC LE« Wasserstoffbus der Österreichischen Postbus AG auf dem Betriebshof in Villach (Bild: MCV).

1994 gründete der ägyptische Ingenieur Karim Ghabbour die Firma MCV (Manufacturing Commercial Vehicles). Aufgabe des Unternehmens war es zunächst, Nutzfahrzeuge von Mercedes-Benz in Ägypten zu vertreiben. Es bot sich die Gelegenheit, in Salheya in der Nähe von Kairo Fabrikhallen zu kaufen. Die Verwaltung von MCV bezog ihren Sitz in Obour City in der Nähe von Kairo. Man begann damit, auf Fahrgestellen von Mercedes-

Benz aus CKD-Bausätzen Mercedes-Lastwagen und Busse zu fertigen (CKD = completely knocked down = vollständig zerlegt). 1996 begann MCV damit, Busse unter dem eigenen Markennamen MCV zu bauen, wobei die noch immer auf Fahrgestellen von Mercedes-Benz basierten. Ende 2022 wurde im sauerländischen Bestwig die »MCV Deutschland GmbH« gegründet. Sie soll Elektro-Busse von MCV auf dem deutschen (europäischen) Markt verkaufen. An der Spitze von MCV Deutschland stehen Pierre Dellori, der von IVECO-Bus gekommen ist, der für das Marketing zuständige Jochen Grau, und Uwe Schneider, der mit der »Schneider Plus Bus GmbH« die nötige Werkstatt- und Servicekapazität einbringt.



Der batterieelektrische MCV »C127 EV« kann bis zu 90 Fahrgäste befördern (Bild: MCV).

Für den Start auf dem deutschen Markt konzentrierte sich MCV zunächst auf seine Typen »C 107 EV« und »C 127 EV«. Der kleinere »C 107 EV« misst 10.600 mm in der Länge, der »C 127 EV« ist ein 12 m langer Niederflur-Elektrobus. Beide sind 2550 mm breit und 3200 mm hoch. Der »C 127 EV« kann bis zu 90 Fahrgäste befördern. Bei der gekühlte Hochleistungs-Lithium-Ionen-Batterien mit der Zellchemie Nickel-Mangan-Kobalt (NMC) haben ihren Platz auf dem Dach des Busses gefunden. Damit sind sie der Gefahr, bei einem Unfall in Mitleidenschaft gezogen zu werden, weitestgehend entzogen. Die Wagen ist lieferbar mit vier oder sechs Batteriepaketen, die eine Speicherkapazität von 308 oder 462 kWh haben. Der Wagen kann über Nacht über CCS-Combo-Stecker nachgeladen werden, MCV bietet aber auch die Möglichkeit, mittels eines auf dem Dach montierten Pantographen auf der Linie nachzuladen. Der Aufbau des Wagens besteht aus Edelstahl. Als Antrieb dient ein Zentral-Synchronmotor, der seine Kraft mit einer Leistung von 250 kW auf eine Portalachse von ZF abgibt. Auch in der kalten Jahreszeit wird der Wagen rein elektrisch beheizt, und damit die Batterien dabei nicht zu schnell entleert werden, arbeitet die Heizung mit einem komplexen Thermo-Management in Kombination mit einer CO₂-Wärmepumpe und einer rein elektrischen Zusatzheizung. Erste Busse beider Typen hat MCV bereits erfolgreich in Deutschland verkauft. So gingen je drei »C 107 EV« und »C 127 EV« an Firma Stroh aus dem hessischen Altenstadt, die mit ihnen die Stadtverkehrslinien 11, 12 14 und 15 im bekannten hessischen Kurort Bad Nauheim bedient. Zehn weitere »C 127 EV« gingen an die Wuppertaler Firma »Rheingold-Reisen«, die mit ihnen im öffentlichen Linienverkehr im Raum Wuppertal tätig ist. Im Herbst gingen gleich 50 Wagen des ganz

neuen Wasserstoffbusses MCV »C 127 FC EV« an die Österreichische Postbus AG. Sie haben Brennstoffzellen des kanadischen Herstellers Ballard. In absehbarer Zukunft will MCV auch einen 18 m langen Gelenkbus auf den Markt bringen.

Hersteller aus dieser Kategorie
