

Ve Vídni vyjedou od 1. prosince vodíkové elektrobusy CaetanoBus

24.11 2025 18:31, Libor Hinčica, Autobusy

V pořadí již dvanáctá linka vídeňské městské autobusové dopravy bude využívat lokálně bezemisních vozidel. Na devíti z nich jsou provozovány klasické elektrobusy (Mercedes-Benz eCitaro), na dvou midibusy s vodíkovým prodlužovačem dojezdu od italského Rampiniho, a ona prozatím poslední dvanáctá linka bude jako první využívat „skutečné“ vodíkové elektrobusy z produkce portugalské společnosti CaetanoBus, jež je částečně vlastněna japonskou Toyotou.

Vídeň se pokusila koupit vodíkové autobusy poprvé již v roce 2021. Soutěž na jejich dodání byla vypsána dne 7. 10. 2021 a vítěz v podobě společnosti Solaris Bus & Coach byl oznámen o více než rok později – 2. 11. 2022. Dříve než došlo k závazné objednávce, rozhodly se Wiener Linien, že si nejprve jeden vůz Urbino 12 Hydrogen na lince č. 39A otestují. Tato linka spojující konečné *Bahnhof Heiligenstadt* a *Sievering* patří v rámci rakouské metropole k těm nejnáročnějším (jako jedna z mála se musí vypořádat s náročným stoupáním) a testovací Urbino na ní mělo při prováděných zkouškách

pohořet. Dopravce se proto na základě testů rozhodl, že k podpisu prováděcí smlouvy (objednávky) nepřistoupí. Solaris se naopak nechat slyšet, že to byl on, kdo od realizace zakázky odstoupil, a to údajně kvůli vysokému růstu cen v důsledku geopolitické situace a nepodepsání smlouvy ve stanoveném termínu ze strany Wiener Linien.

Výsledkem každopádně bylo, že Vídeň musela veřejnou zakázku opakovat. Znovu – tentokrát na až 12 vozů (z toho 10 fixně) – ji vypsala v dubnu 2023 a také v tomto případě se procedura výběru táhla takřka rok. Oznámení o výběru dodavatele bylo učiněno až v únoru 2024 s tím, že dodávka byla svěřena společnosti CaetanoBus, která prostřednictvím dealera Toyoty nabídla své vozy Caetano H2.City Gold. Jeden vůz vycházel na 1,04 mil. € (cca 25,2 mil. Kč), cenovka ale zahrnovala také veškerou údržbu na dobu 10 let (kterou lze navíc využitím opce dále prodloužit). Financování je pokryto z prostředků Wiener Linien, ministerstva pro inovaci, mobilitu a infrastrukturu a z Evropské unie.



Pohled do interiéru vodíkového autobusu portugalského původu. (foto: Wiener Linien; Maximilian Döringer)

Ačkoli CaetanoBus již začalo v letošním roce dodávat i první elektrobusy s novým designem, které stavějí na platformě čínské společnosti CRRC, do Vídně zamířily ještě vozy ve starším designovém provedení, jež obdržely ev. č. 8601–8610. V uplynulých týdnech byly testovány v režimu bez cestujících a sloužily pro školení řidičů, od 1. 12. 2025 zamíří do ostrého provozu na již zmíněnou linku 39A. Deponovány jsou v garáži Leopoldau, kde byla zřízena také plnicí vodíková stanice, která by měla poskytovat výhradně tzv. zelený vodík (tj. vyrobený z obnovitelných zdrojů).

Na rozdíl od letos do provozu zařazených midielektrobusů s vodíkovým prodlužovačem dojezdu jsou elektrobusy (Toyota) Caetano H2.City Gold koncipovány tak, že u nich v pohonu hraje prim právě elektřina vyráběná v palivových článcích od Toyoty. Baterie mají kapacitu elektrické energie pouze

44 kWh (postaveny jsou na bázi článků LTO), palivový článek poté nabízí výkon 70 kW. S ohledem na přetížitelnost LTO baterií jsou na první pohled poměrně nízké hodnoty výkonu palivového článku a kapacity baterií pro provoz dostatečné. Motor z produkce Siemensu má výkon 180 kW. Vodík je ukládán do pěti lahví situovaných na střeše, z nichž každá pojme 7,5 kg vodíku (celkem tedy 37,5 kg). To by mělo vozidlu zaručovat dojezd min. 400 km na jedno naplnění. Závěrem doplňme, že do každého z vodíkových elektrobusů o délce 11 995 mm se vejde až 78 osob, z toho 33 sedících.

Url: Ve Vídni vyjedou od 1. prosince vodíkové elektrobusy CaetanoBus