

Vídeň nasadí od pondělí „vodíkové“ Rampini HYDRON

21.09 2025 20:02, Libor Hinčica, Autobusy

Kapitola malých elektrobusů Rampini Alè EL s elektrickou výzbrojí od Siemense v rakouské metropoli se chýlí ke konci. V pondělí 22. 9. 2025 by měly na linky 2A a 3A v centru Vídně vyrazit poprvé nově dodané autobusy Rampini HYDRON, jež jsou označovány ze strany výrobce i dopravce coby vodíkové autobusy, nicméně ve skutečnosti se jedná nadále primárně o elektrobusy, které jsou vybaveny pouze tzv. vodíkovým prodlužovačem dojezdu (v angličtině se pro tento druh zařízení a konfiguraci vozidel používá sousloví *Range Extender*).

Elektrobusy Rampini Alè EL pořídily *Wiener Linien* v roce 2013. Svět tehdy zaujaly netradičním provedením nabíjení, jež bylo řešeno z troleje trolejbusového typu, tj. bylo pouze dvoupólové. Výhodou měla být možnost jednoduché montáže nabíjecích stop s využitím synergie z tramvajového provozu. Vídeň však ve větší míře tento způsob nabíjení elektrobusů nerozšířila. Po letech přešlapování nakonec zvolila nákup elektrobusů se standardní obsaditelností (60 eCitar od Mercedesu), jež využívají klasický a rozšířený způsob nabíjení skrze čtyřpólový pantograf (alternativně zásuvkou CCS2). Dvoupólové nabíjení zůstalo doménou pouze 12 midielektrobusů italské provenience, jejichž éra by se měla nyní uzavřít.



Pohled do interiéru „vodíkového“ vozu Rampini HYDRON. (foto: Wiener Linien; Simon Wöhrer)

Náhradou za tucet elektrických autobusků se stane deset vozů od téhož výrobce (*Rampini Carlo SpA*), jež nesou obchodní pojmenování Rampini HYDRON. Producent experimentoval s vodíkem už od roku 2010, ovšem bez jediného obchodního úspěchu. V roce 2018 dokonce oznámil, že s dalším vývojem v této oblasti končí, po pouhých dvou letech ale vodík opět do výrobního programu zařadil a v roce 2021 si mohl připsat i první objednávku na v té době ještě fyzicky neexistující produkt od přístavního města Civitavecchia, které si objednalo dva kusy. Základem vodíkového modelu se stal elektrobus Rampini E80 (v mezičase přejmenovaný na ELTRON). Premiéra hotového vozidla se odehrála na podzim 2022 a o rok později – v říjnu 2023 – se s ním mohli poprvé seznámit i ve Vídni, kde byl testován v ostrém provozu s pasažéry předváděcí vůz od Rampiniho.

Následně se *Wiener Linien* rozhodly, že právě tento typ kombinace klasického elektrobusu a vodíkového pohonu budou požadovat v nadcházejícím výběrovém řízení, jehož cílem bylo vybrat náhradu za vozidla Rampini Alè EL. Do soutěže se podle očekávání vzhledem ke specifickým požadavkům přihlásil pouze jediný uchazeč, jenž nabídl jeden vůz včetně údržby po dobu životnosti za částku 1,197 mil. € (tj. více než 30 mil. Kč). Většinu nákladů má uhradit EU v rámci programu EBIN. Smlouva s vítězným uchazečem byla podepsána dne 10. 7. 2024 a v souladu s jejími podmínkami začaly v létě letošního roku dodávky. Po nezbytných zkouškách a školeních bylo možné stanovit datum zahájení provozu s cestujícími na 22. 9. 2025.



Elektrobusy Rampini HYDRON s vodíkovým prodlužovačem dojezdu dorazily do Vídně již v průběhu léta. (foto: Wiener Linien; Simon Wöhrer)

Jak již zaznělo v úvodu, nové vozy nepředstavují klasické vodíkové elektrobusy, v nichž hraje prim palivový článek a baterie může mít pouze menší kapacitu. Rampini HYDRON (též označovaný jako typ E-H2) v provedení pro Vídeň je vybaven bateriemi o celkové kapacitě elektrické energie 175 kWh (na bázi článků LiFePO4) a palivový článek má výkon pouze 30 kW. Tímto výkonem jsou baterie průběžně nabíjeny, čímž je dosaženo onoho prodlužování dojezdu. Průběžné nabíjení z troleje či nabíjecích stanic je tak nahrazeno malou elektrárnou přímo na palubě vozidla, v níž probíhá chemická reakce přeměny vodíku (resp. v něm uložené energie) na energii elektrickou. S ohledem na to, že vodík má v řešení od Rampiniho jen sekundární roli, jsou použity i pouze malé plynové lahve (celkem tři o celkovém objemu 10,8 kg; *Wiener Linien* ovšem v rozporu se specifikací výrobce uvádějí 15 kg, pozn. autora).

Délka každého z nově dodaných elektrobusů s vodíkovým prodlužovačem dojezdu činí 8 000 mm, šířka 2 200 mm a výška 3 250 mm. Obsaditelnost je stanovena na 14 sedících a 28 stojících pasažérů (+ 1 vozíčkář), jejichž výměna probíhá skrze dvoje dveře (přední jednokřídlé o šířce 730 mm a druhé taktéž jednokřídlé o šířce 1 180 mm). Kostra vozidla je pouze ocelová s ošetřením antikorozními přípravky, nerezové jsou jen podběhy kol. Motor má výkon 230 kW a je produktem společnosti MT4. Dojezd na jedno nabití a naplnění má činit – bez použití klimatizace a topení – až 400 km. Plnění vodíkem bude probíhat v městské části Simmering, kde byla vybudována plnicí stanice. Vodík je vyráběn elektrolýzou a je označován jako tzv. zelený, tj. vyrobený pouze z obnovitelných zdrojů.

Url: Vídeň nasadí od pondělí „vodíkové“ Rampini HYDRON