

**Solaris Alpino – mit Kompaktformat
und leistungsstarkem Antrieb
ein Hans-Dampf-in-allen-Gassen**



Die Bergziege

FAHRBERICHT SOLARIS ALPINO Wo es eng zugeht, haben große Busse keine Chance. Jetzt verstärkt ein kompakter und stark motorisierter Midi die Urbino-Niederflurfamilie von Solaris.



**2,80 m hinterer Überhang für den Antrieb –
schnell wechselbare Anfahrerelemente rundum**

Schweizer Verhältnisse erfordern oft eigene Wege. Deshalb galt vor Jahren noch die Fahrzeugbreite von 2,30 m als Maß aller Dinge. Enge Straßen und steile Kehren gibt es noch immer, und die Anforderungen der Fremdenverkehrsorte werden nicht weniger. Ein Omnibus soll da wie dort stufenlos zu besteigen sein. Bei der Motorleistung möchte man nicht sparen, um am Berg keine Schwächen zu zeigen. Die Abmessungen sollten möglichst knapp gehalten werden und doch reichen, um 50 bis 60 Fahrgäste aufzunehmen. Ein klarer Fall für den Alpino, den die polnischen Techniker vorerst für Schweizer Kunden entwickelten. Natürlich bedienen sich die Entwickler aus dem Urbino-Baukasten, auch wenn 2,40 m Breitenmaß einige Änderungen verlangten. Von vorn bleibt alles wie gehabt, der Alpino zeigt sein Familiengesicht mit freundlich lächelnder Bugmaske und zweiteiligen, asymmetri-

schen Frontscheiben. Natürlich stechen die großen 22,5er-Räder ins Auge, die Format füllend in den Radhäusern stehen. Vorn bleibt es bei der Standardbereifung mit 275/70 R 22,5, hinten trägt der Kleine Super-Single im Format 385/55 R 22,5, die unter allen Verkehrsbedingungen gute Traktion bieten sollen. Der Niederflur-Innenraum ist gewohnt sauber verarbeitet, wengleich die Konstrukteure bei der Raumökonomie Kompromisse eingehen mussten. Mit 2,40 m Breite reduziert sich die Durchgangsbreite vorn, zumal der 165-l-Dieseltank plus 40 l Ad-Blue auf dem rechten vorderen Radhaus Platz und Sicht weiter einschränken. 13 Sitzplätze hat der zweitürige Alpino zu bieten plus eine Rollstuhlrampe an der doppelflügeligen Tür 2.

Druckvoller Antriebssatz. Links hinten im Heck dominiert, wie im Urbino, der Motor samt Kühlerurm. Zum Einsatz

kommt der kompakte Cummins-Reihensechszylinder ISBe 4 mit 6,7 l Hubraum, wie er auch bei den DAF-Produkten Verwendung findet. Er hat mit 250 PS Nennleistung und 1.020 Nm Drehmoment genügend Feuer, um dem maximal 15.500 kg schweren Midi zu ansprechenden Fahrleistungen zu verhelfen. Die Übertragung der Kraft an die ZF-Portalachse übernimmt ein vierstufiger Diwa-5-Getriebeautomat von Voith, der in unserem Probanden noch etwas Feinschliff vermissen ließ.

Wenig Anlass zur Kritik gibt dagegen das Fahrwerk. Mit Einzelradaufhängung vorn, Portalachse hinten und Stabilisatoren an beiden Achsen nimmt der luftgefederte Alpino schnell durchheilte Kurven ohne große Seitenneigung, folgt den



Stehender Euro-4-Sechszylinder im Heck – auch Solaris setzt auf SCR-Abgastechnik.
rechts: 13 Sitzplätze plus (rein rechnerische) 68 Stehplätze lässt die Nutzlast des Alpino zu.



Lenkbefehlen exakt und leistet sich auf minderen Fahrbahnen keine Schwächen. Reichen an manchen Auffahrten 7° Böschungswinkel nicht, lässt sich der Alpino etwa 60 mm weit anheben. Für besondere Präferenzen bietet Solaris für den Alpino gleich zwei Vorderachsen – von Voith die IFS-Einzelradaufhängung, von ZF die mittlerweile bewährte Doppelquerlenker-Achse RL 75 EC. Schon aufgrund der Abmessungen darf man ein einfaches Handling erwarten – mit 8,60 m Länge, 2,40 m Breite und 4,80 m Radstand hat ein erfahrener Omnibusfahrer leichtes Spiel. Gleichteile mit dem Urbino finden beim Bremssystem Verwendung –

der Alpino verzögert mit den elektronisch angesteuerten Druckluft-Scheibenbremsen der Urbino-Familie. Großen Anlass zu Korrosionsorgen bietet auch der Alpino nicht. Das Gerippe und die Verblechung der Seitenwände werden in Nirosa-Stahl ausgeführt.

Die Urbino-Familie wächst. Mit dem Alpino besetzt der polnische Linienbus-Spezialist eine weitere Nische, die andere Hersteller eher stiefmütterlich behandeln. Nur MAN, Irisbus und van Hool führen vergleichbare Produkte im Portfolio, die aber auf den meisten Märkten weitgehend unbekannt sind. So ist es auch

nicht verwunderlich, dass sich die Solaris-Verkäufer für ihren Kleinen nicht nur in den Bergen gute Chancen ausrechnen. Währenddessen krepeln in Bolechowo die Techniker ihre Ärmel weiter hoch. Schließlich gibt es noch viel zu tun, um die angekündigten Großraum-Busse bis zum UITP-Kongress Ende Mai 2007 auf die Räder zu stellen. Man spricht dort von 18,75 und 20 m Länge – die Erfolgsgeschichte des polnischen Urbino geht in die nächste Runde.

WOLFGANG TSCHAKERT



Alle Tests, alle Fahrberichte
www.busfahrt.com