



Das neue Gesicht in der Stadt: Die nächste Generation des Solaris Urbino zeigt klare Kante.

Gut in Form

Auf der IAA wurde er als Newcomer des Jahres gefeiert. Hält der neue Urbino auf der Straße, was die kühne Solaris-Optik verspricht? Der Fortschritt ist greifbar, wir haben viel Licht und wenig Schatten gesehen.

Es ist das Spiel mit Linien, Radien und Kanten, das die Aufmerksamkeit des Betrachters sofort fesselt. Eine härtere Note kommt ins Spiel, der neue Solaris-Stadtbus zeigt klare Kante. Gepfeilte Radläufe und eine ansteigende Fensterlinie verleihen dem Quader Dynamik, die optische Dachkontur kaschiert geschickt das Air-Conditioning-Paket und andere Aufbauten. Es bleibt beim asymmetrischen Gesicht, und das ist gut so – kaum ein Wettbewerber bietet so guten Einblick nach rechts vorn wie ein Solaris. Der neue Urbino ist gut in Form, die Modernität ausstrahlt und gefällt – vielleicht auch nicht, aber vom Betrachter eine Meinung fordert.

Die IAA-Premiere war ein Erfolg, jetzt soll der neue Urbino schnell die Orderbücher füllen. Doch vorher drängen sich noch viele

Fragen auf: Wie fährt sich der Neue, wo liegen seine Stärken? Bleibt es bei der bekannten Solidität und Qualität? Solaris hat sich jedenfalls mutig einer ersten Fahrerprobung gestellt. Noch mit den ersten Baumustern, die durchaus noch Vorseriencharakter hatten, aber schon zuverlässig funktionieren. Schon auf den ersten Metern beeindruckt der stabile Fahrzeugkasten, der keinerlei Klapper- und Knistergeräusche von sich gibt. Das müsste sich ja dann auf der Waage niederschlagen, doch weit gefehlt: Das neue Urbino-Modell soll gegenüber seinem Vorgänger 700 Kilo einsparen, beim Gelenkbus sogar 850. Dabei erfüllt der Stadtbus jetzt die neue ECE-Umsturznorm R 66-02, fällt spürbar steifer aus. Was sich auch positiv auf die Fahreigenschaften auswirkt, dazu später mehr. Die polnischen Techniker verwenden jetzt eine Bodengruppe mit Stahllinnenboden, der integraler Bestandteil der Gerippestruktur ist. Gezielt wurden die horizontalen und vertikalen Verbindungen verstärkt, für den Rohbau wird korrosionsfreier Edelstahl der Güte 1.4003/EN 10688



Damit dem Kunden unangenehme Erfahrungen erspart bleiben, musste sich der neue Solaris einer ultraharten Erprobung unterziehen.

verwendet, der eine aufwändige Nachbehandlung spart. Damit dem Kunden unangenehme Erfahrungen erspart bleiben, musste sich der neue Solaris einer ultraharten Erprobung unterziehen. Die Techniker sprechen von einer Million Testkilometer, ein Teil davon wurde auf der berühmten Tatra-Martererstrecke in Tschechien absolviert.

Mehr Fahrkomfort im Urbino

Der kantige Urbino kommt jetzt nicht nur leichter, sondern auch 150 mm niedriger daher, ohne die Innenstehhöhe zu reduzieren. Mit 3,10 m Höhe inklusive Klimaanlage bereitet er unter den meisten städtischen Tun-



nels oder Unterführungen keine Probleme. Kritische Achslasten soll es auch nicht geben, Tanks und Luftkessel belasten jetzt die ZF-Vorderachse, die jetzt mehr als 8 t verträgt.

Auch von hinten nicht ohne: Die Handschrift der Urbino-Designer kommt ohne Zierrat daher.

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Anlasser u. Lichtmaschinen
- Gebläse, Lüfter, E-Motoren
- Umwälz u. Wasserpumpen
- Heizungsersatzteile
- Achs- u. Bremsersatzteile
- Heizungs- u. Wasserkühler

D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
 Telefon 03529/5743-0 · Fax -28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de
 D-12487 Berlin · Großberliner Damm 81
 Telefon 030/21808755 · Fax 030/40899683

Technik in Kürze

Motoren

Cummins-Reihensechszylinder Typ ISB6,7 Euro 6, links stehend im Heck, 6,7 l Hubraum, 187/254 oder 209/280 kW/PS, 1.000/1.100 Nm

DAF-Reihensechszylinder Typ MX11 Euro 6, links stehend im Heck, 10,8 l Hubraum, 210/286, 240/326 oder 271/368 kW/PS, 1.200/1.400/1650 Nm.

Getriebe

Voith Diwa 6, optional ZF Ecolife

Fahrwerk

Vorderachse ZF RL 82 EC mit Doppelquerlenkern, Hinterachse ZF-Portalachse AV 132, optional adaptive Stoßdämpfer Bereifung 275/70 R 22,5

Bremsanlage

Zweikreis-Druckluft-Bremssystem EBS, ABS, ASR, ESP optional

Klimatechnik

Konvekta UL500

Maße und Gewichte

Länge	12.000 mm
Breite	2.550 mm
Höhe	3.100 mm
Radstand	5.900 mm
Überhang vorn	2.700 mm
Überhang hinten	3.400 mm
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Fahrgastplätze	33
Stehplätze	77



Mehr Zugangsbreite vorn ...



... selbst an Tür 3 wird nicht gespart.



Ein Schuss Premiumqualität für den Innenraum: großzügiges Raumgefühl, hochwertige Materialien

Eine verstärkte Einzelradaufhängung feiert im neuen Urbino Premiere und fällt dort sofort mit feinen Manieren auf. Das Fahrwerk wurde komplett neu komponiert und zeigt auf, wo bei Niederflurbussen noch Reserven mobilisiert werden können. Der Urbino kommt ohne Stabilisatoren aus und verneigt sich in schnell gefahrenen Kurven noch zivil zur Seite. Selbst wenn man es ziemlich bunt treibt wie wir – auf einem abgesperrten Rundkurs bei Barcelona zeigte der Urbino, dass er hohe Kurvengeschwindigkeiten locker wegsteckt. Ein sanftes Untersteuern, das sich rechtzeitig ankündigt – dann greift das (optionale) ESP-System korrigierend ein. Die beruhigende Fahrsicherheit wird nicht durch eine sportliche Härte erkauft. Die adaptiven Dämpfer, übrigens eine absolute Empfehlung, kompen-

ANZEIGE



sieren auf Schlechtwegstrecken die harten Schläge ins Gebälk und vermindern Nick- wie Wankbewegungen des Aufbaus.

Diesel von Cummins und DAF

Den Fahrgästen wird die neue Komfortnote gefallen, sie fühlen sich auch sonst gut aufgehoben. Das beginnt schon mit verbreiterten und höheren Türausschnitten, der Hersteller bietet ein breites Programm an Portalen und Tür-Antrieben an. Der Innenraum bleibt sachlich, jetzt bringen die Polen neue Automotive-Qualitäten ins Spiel: hochwertige Deckenkomponenten, feine Verkleidungen an den Fenstersäulen und Seitenwänden, eine attraktive Beleuchtung. Gläserne Notausstiegsluken bringen zusätzlich Licht in den Fahrgastraum, der ohnehin von einer bauarttypisch großzügigen Seitenverglasung profitiert. Der Antrieb, gleich welcher Motor, sitzt konsequent links hinten im Motorturm. Hier hat sich der polnische Hersteller frühzeitig festgelegt: Die Euro-6-Diesels stammen von Cummins und DAF. Fürs Flachland und geringe topografische Anforderungen wird der 6,7 l kleine Sechszylinder von Cummins empfohlen, der wahlweise 250 oder 280 PS leistet. Maximal 1.000 oder 1.100 Nm Drehmoment werden geboten, die von Diwa-6- oder Ecolife-Getriebeautomaten der Hersteller Voith oder ZF ver-

arbeitet werden. Mehr Leistung und deutlich mehr Gewicht bringt der brandneue MX11-Sechszylinder von DAF auf die Hinterachse. Aus 10,8 l Hubraum werden milde 368 PS und 1.650 Nm geholt, das niederländische Kraftpaket bietet Kraft genug für dreiachsige Gelenkzüge. Mit welchen Fahrleistungen und Kraftstoffverbräuchen zu rechnen ist, kann erst ein ordentlicher Test klären. Beide Motoren hängen ordentlich am Gas, der Cummins-Diesel lässt noch Luft nach oben. Und das moderne DAF-Aggregat wirkt etwas überdimensioniert, eine Antriebslösung für die goldene Mitte fehlt zum Glück. Und noch eine Beschwerde: Nach außen flüstern beide Motoren geradezu, nach innen lärmen sie lautstark. Hier ist dringender Handlungsbedarf geboten. Alternative Antriebsarten sind bereits angekündigt: ein CNG-Verbrenner von Cummins, Hybridantriebe und vollelektrische Modelle.

Auch der Urbino-Fahrer wird vom Fortschritt nicht vernachlässigt. Er sitzt bequem, jetzt 50 mm höher, fast auf Augenhöhe mit einsteigenden Fahrgästen. Auch der Armaturenräger ist neu, der Kunde hat die Wahl. Erste Wahl dürfte das VDV-konforme Cockpit sein, das mit hochwertiger Optik und Haptik gefällt und sich auf Anrieb einfach bedienen lässt. Nicht so ganz hat uns der innovative Arbeitsplatz mit neuer Touchscreen-Oberfläche überzeugt. Bei tiefstehender Sonne kann der Fahrer die Bediensymbolik nur noch erahnen. Und wie die Monitore nach Jahren vieler Hände Arbeit aussehen, muss erst die Praxis zeigen. Was uns besser gefällt: Statt eines Frontspiegels ist hier ein Kamerasystem installiert – über der Frontscheibe, auch an den Türen.

Unser Fazit

Wir ziehen den Hut, der Urbino hat eine erste glänzende Kostprobe gegeben. Er lässt manche Wettbewerber ziemlich alt aussehen, wenn es um Fahreigenschaften und Komfort geht. Geht es um Kraftstoffeffizienz, bringt der neue Solaris sein geringes Eigengewicht in Stellung. Reparaturfreundlich ist er ohnehin: Seine Seitenwandmodule werden geschraubt, Bug und Heck sind mehrteilig konzipiert, das Heck lässt sich leicht entblättern. Der markante Urbino geht im Frühjahr 2015 als Solist und als Gelenkbus an den Start, weitere Modelle wie Low-Entry, Midi oder Dreiaxser sollen bald folgen.

Wolfgang Tschakert

Alle Tests und Fahrberichte auch unter
www.busfahrt.com

Die Bus-Fahrt auf Ihrem Tablet!

Lesen Sie ab sofort die Bus-Fahrt auch auf Ihrem Smartphone oder Tablet! Wir bieten Ihnen eine App, die für alle Smartphones und Tablets mit iOS- und Android-Systemen optimiert ist. Sie können die App kostenfrei im Apple App-Store oder im Google Play Store herunterladen. Anschließend können Sie die digitalen Ausgaben in der Kiosk-App freischalten oder kaufen!

**JETZT
3 AUSGABEN
GRATIS TESTEN!**

Freischaltcode:
Bus-Fahrt-Neujahr

Nutzen Sie sämtliche Vorteile der Magazin-App:

- Gesamtes Heft auf Ihrem Tablet
- Feedback- und Empfehlungsfunktionen
- Archiv
- Seitenvorschau
- Lesezeichen
- Inhaltsverzeichnis
- Offline-Magazin



Medien für
die Omnibusbranche

bus-fahrt.com

