



Nowa twarz Urbino

Ostrzejsze linie, nowszy design, idealnie pasujący do europejskich metropolii. Właśnie w jednej z nich, w Barcelonie, sprawdziliśmy jak się sprawuje nowy Solaris Urbino. Rozwiązaliśmy także kilka niewiadomych...

Miejski też może być ładny

Na pierwszy rzut oka widać, że nowy Solaris to gra linii prostych i owali. Tak zaaranżowane nadwozie składa się w spójną całość, miłą dla oka. Już po pierwszych paru minutach trudno się oprzeć wrażeniu, że nowy design jest bardziej wyrazisty w porównaniu z poprzednią generacją tego modelu. „Spilowane” nadkole i wznosząca się linia szyb, łagodzą kwadratową, z natury rzeczy, bryłę autobusu miejskiego. Dopracowany kontur dachu ze smakiem skrywa urządzenia, w tym agregat klimatyzujący. Solaris pozostał jednak przy swoim znaku rozpoznawczym – asymetrycznej linii przodu. To dobry ruch, bo znak rozpoznawczy naszego rodzimego producenta jest doskonale kojarzony w całej Europie.

Nowy Urbino z zewnątrz jest zgrabnym autobusem, w którym nowoczesność formy jest elementem dominującym. Przy tym jednak nie ztracono cechy głównej wszystkich modeli z Bolechowa – proporcje karoserii zostały zachowane. Nowy autobus Solaris Urbino to zgrabny pojazd, który może naprawdę się podobać.

Milion kilometrów testów

Premiera na targach IAA była niewątpliwym sukcesem Solarisa. Jednak pokaz statyczny nie zastąpi weryfikacji w praktyce. Każdy, jak zwykle w przypadku nowego modelu, zadaje sobie wiele pytań dotyczących codziennej eksploatacji, jakie są mocne strony nowej konstrukcji, czy za nowoczesną linią nadwozia kryje się solidne wykonanie, jakość do której przyzwyczaił użytkowników producent z Bolechowa?

Odpowiedzi na te pytania mogliśmy poszukać w terenie. Niedługo po premierze Solaris udostępnił swój pojazd do pierwszych jazd próbnych. Do dyspozycji dziennikarzy podstawiono egzemplarz premierowy, przedprodukcyjny. Testy zapowiadały się interesująco...

Już od pierwszych przejechanych metrów można poczuć stabilność konstrukcji, choć tu i ówdzie pojawił się „anemiczny” świerszcz. Nieznaczne szmery nieco drażniły ucho. Mogą one jednak wynikać z „odchudzenia konstrukcji”, ponieważ w stosunku do poprzedniego modelu, 12-metrowy po-



NOWY SOLARIS URBINO 12

Długość	12 000 mm
Szerokość	2 550 mm
Wysokość do krawędzi dachu	2 750 mm
Wysokość całkowita	3 100 mm
Rozstaw osi	5 900 mm
Zwis przedni	2 700 mm
Zwis tylni	3 400 mm
Silnik Diesel: Cummins ISB Euro 6 6.7 l	
pojemności 209 kW (280 KM) 2100 rpm 1100 Nm	at 1200-1600 rpm
Skrzynia biegów: Voith Diwa 6 Automatyčna	skrzynia biegów
Zbiornik paliwa	350 l
Zbiornik AdBlue	50 l
Oś przednia	ZF RL 75 EC
	oś niezależna
Oś napędowa	ZF AV 132 87
	Przełożenie = 5,74
Miejsca siedzące	33
Miejsca siedzące dostępne z niskiej podłogi	16
Klimatyzacja	1x Konvekta UL500

Tył z ściętymi narożnikami górnej części karoserii nadaje nowemu Urbino świeżego wyglądu autobusu z metropolii



Zarówno z przodu jak z tyłu Urbino prezentuje się wyjątkowo nowocześnie, pasując do miejskiego klimatu od Lizbony po Warszawę



jazd waży o 700 kg mniej. Producent z Bolechowa jest konserwatywny i pozostał przy stali, z której są zbudowane główne elementy konstrukcyjne podłogi i kratownicy pojazdu. Złącza głównych elementów konstrukcyjnych pojazdu zostały również wzmocnione. Do konstrukcji kratownicy wykorzystano wytrzymałe stale 1.4003/EN 10688. Taka mocna baza przekłada się na stabilność prowadzenia nowego autobusu.

Podczas prac konstrukcyjnych wprowadzono wiele innowacyjnych rozwiązań, w tym zastosowano łączenia wzmacniające obszar, w którym pionowe profile szkieletu stykają się z poziomymi. Dodatkowym wzmocnieniem i usztywnieniem szkieletu jest blaszana podłoga. Aby użytkownik nie przeżywał rozczarowań, finyzyjna konstrukcja kratownicy nowego Urbino przeszła wiele prób, jak m.in. ta z toru doświadczalnego Tatry w Czechach, gdzie nowy autobus przeszedł test odpowiadający przejechaniu miliona kilometrów.

Pewnie jak osobowym

„Kanciasty” Urbino jest nie tylko lżejszy od poprzednika, lecz również o 150 mm niższy, przy zachowaniu tej samej wysokości wnętrza. Mierzący 3,1 m, włączając urządzenie klimatyzacyjne, autobus pokonuje bez przeszkód miejskie tunele, czy przejazdy pod mostami. Nie powinny być już straszne także krytyczne naciski na oś, a to dzięki zastosowaniu w autobusie osi przedniej ZF, mogącej wytrzymać do 8 ton. Wzmocnione zawieszenie przednie zamontowane w nowym Urbino przeżywa również swoją, wydaje się udaną, premierę. Skonstruowane na nowo podwozie pojazdu nawet bez dodatkowych systemów stabilizacji (ESP), podczas jazdy zachowuje się całkiem przyzwoicie. Przy pokonywaniu

ostrych zakrętów uderza jego przyjemnie łagodne wychylenie na zewnątrz.

Podczas jazdy testowej niedaleko Barcelony autobus niejednokrotnie pokazywał, że zakręty może pokonywać szybko i sprawnie, bez zbędnego naciskania na pedał hamulca. Wyczuwalna jest lekka podsterowność nowego Urbino. Korektą toru jazdy zajmuje się jednak ESP, które jest na liście opcjonalnego wyposażenia nowego modelu z Bolechowa.

Autobus jednak prowadzi się pewnie od poprzednika, co wynika z zastosowania miechów o charakterystyce progresywnej i nowoczesnych amortyzatorów. Jako opcję Solaris oferuje amortyzatory adaptacyjne. Sprawiają one, że pojazd elastycznie dostosowuje się do zmiennych warunków drogowych i prędkości. Rozwiązanie to doceni na pewno kierowca poruszający się po drogach o kiepskiej nawierzchni.

Miło w środku

Wsiadając do nowego Solarisa pasażer może być mile zaskoczony. Zdecydowanie poprawiono komfort podróżowania. Już na przystanku widać różnicę. Wejścia do autobusu poszerzono i podwyższono.

Pod względem jakości wykończenia wnętrza producent z Bolechowa plasuje się w absolutnej europejskiej szpicie. Wysoka jakość wykończenia elementów dachu, wysokojakościowe poszycia po bokach autobusu, przyjemne oświetlenie wnętrza, to jedne z wielu elementów, sprawiających że pasażer nie czuje się tu obco. Dodatkowe poczucie przestrzenności daje, typowe dla Solarisa, duże przeszklenie nadwozia, a tym samym mnóstwo światła w środku.

Napęd dobrany do potrzeb

Napęd, niezależnie od zastosowanego silnika, umiejscowiono pionowo w tylnej części

Solidne materiały i precyzja montażu nowego Urbino – wyjątkowo mocne strony nowego modelu z Bolechowa



pojazdu. Wybór silników do nowych autobusów padł na Cummins i DAF. Dla terenów płaskich, z niewielkimi różnicami wzniesień, dedykowana jest 6,7-litrowa jednostka. Jest to „mały” 6-cylindrowy silnik Cummins o mocy 250 lub 280 KM, o maksymalnym momencie obrotowym 1000 lub 1100 Nm. Silniki te współpracują z automatycznymi skrzyniami Voith Diva-6 lub opcjonalnie z ZF.

Więcej mocy oferuje nowy sześciocylindrowy silnik DAF MX 11 o pojemności 10,8 l, mocy 368 KM i maksymalnym momencie obrotowym 1650 Nm. Silnik posiada wystarczające parametry, by napędzać cięższe jednostki, nawet te przegubowe, trzyosiowe.

Obydwa silniki równie żwawo reagują na naciśnięcie pedału gazu, przy czym jednostka Cummins zdaje się mieć przy pełnym obciążeniu niewiele rezerwy mocy. Z kolei silnik DAF posiada tej rezerwy aż nadto. To jak się te silniki sprawują pokaże praktyczna eksploatacja nowych Urbino.

Producent z Bolechowa myśli jednak o innych źródłach napędu, jak np. o skojarze-

niu instalacji CNG z silnikiem Cummins, hybrydzie czy też elektrycznym.

Solaris w swoich nowych autobusach nie zapomina o komforcie pracy kierowcy. Miejsce jego pracy podwyższone zostało o 50 mm, by posiadał nieskrępowany kontakt wzrokowy z wsiadającymi pasażerami. Także kokpit może robić wrażenie. Kierowca ma przed sobą dotykowy ekran, który obsługiwany jest w sposób intuicyjny. Wygląda to wszystko przekonująco, ale jak dotykowy ekran sprawował się będzie po latach eksploatacji? To pokaże czas. I to nie koniec nowości, w które może być wyposażony nowy Urbino, ponieważ na życzenie autobus ten może być wyposażony w szereg kamer, które informują kierowcę co dzieje się wokół pojazdu. Zamontowanie kamery z przodu wyeliminować może potrzebę wyposażenia autobusu w przednie lustro. Czy system się przyjmie? Pokaże praktyka, ale na pewno może wpływać na bezpieczeństwo.

Nowy Solaris jest przyjemny w serwisowaniu. Technologia budowy pojazdu „skin

on skin” pozwala zwiększyć efektywność procesów produkcyjnych oraz zapewnia jeszcze wyższą estetykę wykończenia co sprawia, że autobus jest łatwiejszy w serwisowaniu. Panele boczne są przykręcane do siebie, co umożliwia prostszy montaż oraz wymianę w przypadku uszkodzenia części nadwozia.

Podsumowanie

Widząc nowy produkt Solarisa wypadałoby ściągnąć czapki z głów. Polski producent po raz kolejny udowadnia, że w sferze autobusów miejskich nie tylko ma wiele do powiedzenia, lecz wyznacza nowe trendy. Przy nowym Solarisie autobusy niektórych konkurentów, choć poprawne technicznie, pod względem komfortu jazdy i designu, wyglądają jak z przeszłej epoki. Nowoczesne jednostki napędowe i obniżona masa własna pojazdu, powinny prowadzić do oszczędności w spalaniu. Konstrukcja nowego Urbino umacnia Solarisa w gronie liderów wśród europejskich producentów autobusów.

Zbigniew Witamborski