



Niżej, lżej, bardziej komfortowo

12-metrowy „solista” Solarisa doczekał się większego brata. Pierwsza, próbna jazda przegubowcem Urbino 18 okazała się ekscytująca. Już dawno nie zdarzyło się, że autobus wzbudzał zainteresowanie przechodniów.

Na obrzeżach Mediolanu, gdzie dominuje ruch samochodów osobowych, a mieszkańcy nie są do końca przyzwyczajeni do komunikacji publicznej, nowy Urbino wyróżniał się z tłumu. Spotykało się wprawdzie autobusy, które w porównaniu z nowym Solarisem, wydawały się z epoki Drupiego.

Ciekawość Włochów wzbudzał wygląd autobusu, który obiecuje nowe wartości. Na pierwszy rzut oka podkreśla się harmonię wyraźnych, ostrych kształtów z długimi proporcjami przegubowca, które komponują się lepiej niż w 12-metrowcu. Nisko toczący się długi Urbino tryska dynamiką zamiast nudy. A warto dodać, że nowa generacja przegubowych Solarisów jest niższa, bez zmniejszenia wysokości wnętrza autobusu. Boczne kontury dachu, szczególnie na przodzie i z tyłu służą przy okazji, jako elementy zabudowy dachu i całkiem przy okazji zaoszczędzono na ciężarze. I to wcale niemało. Asymetryczny przód autobusu, tak charakterystyczny dla tej marki, dziś już nie szokuje. Spojrzenie na

ten element autobusu robi jeszcze lepsze wrażenie i na pewno niejedna nagroda za design jest już pewna.

Wnętrze raczej konwencjonalne

Wnętrze autobusu, w porównaniu z wyglądem zewnętrznym, nie zawiedzie wysoko postawionych oczekiwań. Szersze i wyższe drzwi pozwalają na wygodne wejście do środka. Drugie drzwi, w przedniej części autobusu, są nieco przesunięte do tyłu, by poprawić przepływ pasażerów. Szerokość drzwi w nowym Urbino to 1250 mm, jednak w opcji producent oferuje drzwi o szerokości 1350 mm. Wysokość drzwi wynosi od 1970 mm do 2000 mm.

Jasna, przyjazna atmosfera w części pasażerskiej możliwa jest także dzięki zastosowaniu wysokowartościowych materiałów na podłodze i ścianach bocznych, suficie. Te elementy są wykonane w sposób mistrzowski i bez błędów montażowych. Ale nie tylko optycznie. Podczas pokonywania zakrętów na lokalnych drogach, autobus bez problemu



Nowy wygląd przodu z charakterystyczną szybą – mistrzowski design



Jasna, przyjazna atmosfera w części pasażerskiej możliwa jest także dzięki zastosowaniu wysokowartościowych materiałów

łamał się, sufit i krawędź dachu zachowywały się spokojnie, bez niepożądanych trzasków, skrzypień.

Nowy Urbino oferuje więcej komfortu podróżującym. Liczba siedzeń na płaskiej podłodze została zwiększona z 17 na 24. Łącznie pasażerowie mogą korzystać z ponad 40 siedzeń. Zbiornik na paliwo umiejscowiony jest teraz nad przednim nadkolem.

Zmieniło się także stanowisko pracy kierowcy. Szofer siedzi 5 cm wyżej, na wysokości oczu z wsiadającymi pasażerami. Przed kierowcą znajduje się nowa deska rozdzielcza VDO Siemens, oferująca poręczny dostęp

do instrumentów i ergonomię na wysokim poziomie. Na życzenie dostępne jest rozwiązanie Hightech z programowanym ekranem dotykowym, łączącym teraźniejszość z przyszłością. Minusem jest wygląd pedałów gazu i hamulca. Te przeszczepiono do Solarisa z poprzedniej epoki.

Więcej komfortu podróżowania

Układ jezdny został zaprojektowany od podstaw. Modernizacja rozpoczęła się od rozstawu kół, zastosowanego dla modelu 12-metrowego. Dla przegubowego Urbino o długości 18,75 m przedłużono tylko „drugi”



Miejsce pracy kierowcy – proste, przejrzyste, funkcjonalne

Solaris Urbino 18 dane techniczne w skrócie:

Silnik: DAF rzędowy, typ MK 11, umieszczony z lewej strony tylnej części autobusu, pojemność skokowa: 10,8 l, moc: 240 kW/326 KM przy 1650 obr./min, moment obrotowy: 1400 Nm od 1000 do 1650 obr./min.

Skrzynia biegów: ZF Ecolife-automat 6-bieg. z oprogramem dla różnych topografii terenu.

Podwozie: Oś przednia, niezależna ZF RL 82 EC, środkowa: ZF aVN 132, tylna oś napędowa: portalowa ZF AV 132, opcjonalnie adoptujący amortyzatory CDC, ogumienie 275/70 R 22,5.

Rozmiary i masy:

długość/szerokość/wysokość: 8 000/2550/3100 mm
rozstaw osi: 5900/6000 mm

Pojemność zbiornika paliwa: 350 l
Zbiornik AdBlue: 50 l

DMC: 28000 kg

Liczba pasażerów: 44 siedzeń i 110 miejsc stojących

Hamulce: dwuobwodowe, pneumatyczne z EBS 5, ABS, ASR, elektroniczny system sterowania kąta przegubu ACU

Klimatyzacja: Convecta UL 500



rozstaw kół, przez co Solaris lepiej mógł kontrolować koszty produkcji. Ciężkie komponenty, jak zbiorniki na paliwo, umieszczone zostały z przodu. Nowa oś przednia ZF RL 82 EC (2 + 2 amortyzatory i miechy powietrzne) o nacisku do 8,5 tony jest zawieszona niezależnie. Osie środkowa i napędowa są dobrze znane. Solaris postawił na alternatywne osie portalowe ZF AV 132 bez napędu na oś środkową. Dla pewności, w środkowej części pojazdu zastosowano optymalny pod względem ciężaru, przegub Huebner typu HNGK 19,5 eco (590 zamiast 700 kg), z elektronicznym systemem sterowania kąta przegubu ACU.

Przegubowy Solaris jest wyposażony w systemy ESP i ESC. Na mało zadbanych drogach bocznych Mediolanu, Solaris prezentował się bardzo dobrze. Spisywał się prawidłowo zarówno podczas jazdy na wprost, jak i też przy pokonywaniu zakrętów. Równie dobrze radził sobie z nierównymi drogami. Także tylna, wleczona część pojazdu, za spr-

wą regulowanych amortyzatorów, zachowywała się spokojnie.

Do 370 KM z 6-cylindrów

Do uczucia aktywnej jazdy przyczynia się także mocny 6-cylindrowy silnik o pojemności 10,8 litra, zlokalizowany z tyłu autobusu. Znany z pojazdów ciężarowych MX11, dostępny jest w wersjach 290, 326 i 370 KM. Jeżeli odbiorca zażyczy sobie silnik z napędem LNG – Solaris ma 6-cylindrowego Cumminsa ISLG 8,9 o mocy 320 KM i momencie obrotowym 1350 Nm.

W przypadku silników wysokoprężnych moce są tak dobrane, aby sprostać wymaganiom miejskich firm transportowych. 326 KM i 1400 Nm w pełni wystarczają, by przegubowy autobus poruszał się z odpowiednią dynamiką. Silnik współpracuje z automatyczną skrzynią ZF i w sytuacji, np. ruszenia z przystanku, przeskakiwanie biegów jest praktycznie nieodczuwalne, a pojazd przy-

spiesza z zadowalającą dynamiką. Tylko w tylnej części autobusu, przy pełnym jego obciążeniu, może być nieprzyjemnie głośno. Z uwagi na to, że metalowa osłona wieży silnika nagrzewa się przy dłuższej jeździe, konstruktorzy Solarisa powinni zmodyfikować koncepcję tej części autobusu. Także praca klimatyzacji (produkt Konvekty) nie należy do cichych. Wymuszony przez wysoką temperaturę obieg schłodzonego powietrza nad głowami pasażerów jest jednoznacznie zbyt głośny.

Podsumowanie

Solaris idzie konsekwentnie nową drogą. Nowa generacja Urbino dobrze wpisuje się w przyszłość. Z tradycyjnymi silnikami wysokoprężnymi, gazowymi CNG, napędami hybrydowymi i bardzo zaawansowanymi elektrycznymi, polski producent wyznacza nowe standardy, nie ustępując innym producentom.

Opr. Redakcja



Dostęp serwisowy jest wręcz wzorowy

