Gelenk- und Doppelgelenkbusse

Artikel vom **1. August 2018**
Omnibusse im Linienverkehr

Solaris Bus & Coach Deutschland GmbH 13437 Berlin

Mit beachtlichem Erfolg ist der polnische Hersteller Solaris auf dem deutschen Markt unterwegs. Längst hat man es hierzulande zum größten Busimporteur gebracht. Mehr noch, lange Jahre wurde rund die Hälfte aller Busse, die Solaris im polnischen Bolechowo baute, an deutsche Kunden ausgeliefert. Die Diesel-Gelenkbusse, die die deutsche Vertriebstochter in Berlin anbietet, stammen aus der bekannten Urbino Baureihe. Sie sind 18 m lang und heißen dementsprechend Urbino 18. Das Fahrzeug ist ein Niederflur-Schubgelenkbus, der seine Kraft an der Achse des Hinterwagens auf die Straße bringt. Der Motor steht links im Heck des Hinterwagens, der Kühler ist wie beim Solowagen über dem Motor montiert, wobei beide zusammen ihren Platz in einem Motorschrank finden. Diese Anordnung des Motors ermöglicht es, den Urbino 18 nicht nur als Dreitürer, sondern auch mit einer vierten Tür ganz im Heck zu liefern, ohne dass die Fahrgäste an dieser vierten Tür eine oder gar mehrere Stufen hinaufsteigen müssten. Wie alle Solaris-Busse folgt auch der Urbino 18 dem Prinzip, moderne

westliche Technik mit den Kostenvorteilen eines Herstellungsortes in Polen zu kombinieren. So stammt zum Beispiel sein Gelenk von Hübner in Kassel. Der Urbino 18 wird wahlweise in den Dieselmotor-Leistungsstufen mit 240 kW (326 PS) bzw. 271 kW (369 PS) angeboten. Beide Dieselmotoren stammen von DAF/Paccar (Typ MX 11) und entsprechen Euro VI Standard. Seit dem Herbst 2012 ist der Urbino Gelenkbus auch als Urbino 18.75 erhältlich. Dieser wird nur mit der Leistungsstufe 271 kW (368 PS) des DAF MX 11 Motors angeboten. Wie die Typbezeichnung schon verrät, handelt es sich hier um die um 75 cm verlängerte Version des Urbino 18. Der Längenzuwachs wurde im Vorderwagen realisiert, in dem zwischen Achse eins und zwei ein Karosserieelement von 75 cm Länge eingefügt wurde. Der Hinterwagen blieb in seinen Abmessungen unverändert. Damit ist Solaris in den Markt der Gelenkbusse mit Maximallänge (ohne Ausnahmegenehmigung nach StVZO) eingestiegen, der freilich nicht von allen Großserienherstellern bedient wird. Zur IAA 2014 wurde der neue Urbino 18 Gelenkbus vorgestellt. Er kommt in einem völlig neuen Design daher und bietet zudem auch beim Interieur zahlreiche Verbesserungen. Wesentlicher Unterschied zum Vorgängermodell in der 18.000 mm langen Version, ist nun der gleiche Radstand wie beim 12.000 mm langen Solowagen. Damit fällt nun der Hinterwagen kürzer aus. Dies bedeutet, dass bei einer Version mit 18.750 mm Länge in Zukunft der Hinterwagen des Gelenkbusses verlängert werden muss. Beim Vorgängermodell ging man den umgekehrten Weg. Zunächst gibt es den Stückzahlbringer Gelenkbus in der zumeist nachgefragten Länge mit 18.000 mm. Bis Ende 2016 sollen dann alle Modelle auf die neue Produktplattform umgestellt sein. Eine 18.750 mm lange Variante des neuen Urbino ist derzeit noch nicht vorgesehen. An den bekannten Motorisierungen mit Dieselmotoren in der Euro VI Norm ändert sich vorerst nichts. Den Gelenkwagen gibt es auch in der Diesel-Hybridversion in der Standardlänge von 18.000 mm. Er ist mit einem Cummins Euro ISB 6.7 Euro VI Dieselmotor mit 209 kW (280 PS) Leistung ausgerüstet. Der elektrische Antrieb erfolgt über das Allison E 50 System. Ferner wird der Gelenkwagen auch als Urbino Electric in den Längenversionen mit 18.000 und 18.750 mm angeboten. Wie die Hybridversion derzeit nur als Urbino III. Ob es mit der Umstellung auf den Urbino IV (New Urbino) noch eine Electric Version mit 18.750 mm Länge geben wird, ist derzeit unklar. Die Konstruktion eines 24 m langen Doppelgelenk-Brennstoffzellen-Hybridbusses ist abgeschlossen. Bei diesem Fahrzeug kann – entsprechende Kundenaufträge vorausgesetzt – jederzeit mit der Produktion begonnen werden. Im Bau befindet sich derzeit ein Doppelgelenk-Hybridtrolleybus. Mit Batterien als Energiespeicher für oberleitungsunabhängigen Betrieb kann das Fahrzeug längere Abschnitte außerhalb des Fahrleitungsnetzes betrieben werden. Die Traktionsbatterien werden dann beim Befahren der mit Oberleitung ausgestatteten Streckenabschnitte kontinuierlich nachgeladen.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag