Doppeldeckerbus mit Elektroantrieb

Artikel vom **23. November 2023**
E-Busse

Neuheiten von UNVI auf der »Busworld 2023« – aus dem »RegioTrans«-Review (Teil 2) von Bus-Fachautor Christian Marquordt.



Elektro-Doppeldecker mit der Typenbezeichnung »BYD/UNVI 13 DD« (Bild: C. Marquordt).

Aus dem spanischen Ourense kommt der Karosseur und Omnibushersteller UNVI. Der Name steht für »Unidad Vehiculos Industriales«. Das Unternehmen ist noch recht jung, es wurde 1994 gegründet, wird im kommenden Jahr also 30 Jahre alt. Hierzulande bekannt ist UNVI vor allem durch seine Open-Top-Sightseeing-Doppeldecker vom Typ »Urbis 2.5 DD«, bei denen sich das Dach des Oberdecks vollständig öffnen lässt, indem man die Plane, die es »in Ruhestellung« verschließt, vollständig aufrollt. Solche Unvi sind in mehreren deutschen Städten im Einsatz. Gothas privater Stadtverkehrsbetrieb

Steinbrück hatte auch zwei »Urbis 2.5 DD« mit festem Dach, die auf ganz normaler Stadtlinie unterwegs waren.

Minibus und Elektro-Doppeldecker

Nach Brüssel hatte das Unternehmen zwei Fahrzeuge mitgebracht, die unterschiedlicher kaum hätten sein können. Auf einem kleinen eigenen Stand in Halle 5 zeigte man einen Minibus, der stark in Richtung autonom fahrender Shuttle tendiert, und auf dem Stand von BYD wurde das genaue Gegenteil präsentiert: ein 13 Meter langer Elektro-Doppeldecker mit der Typenbezeichnung »BYD/UNVI 13 DD«, der auf einem Elektrobus-Fahrgestell von BYD aus China basiert und für einen Kunden in Südfrankreich bestimmt war.



Minibus UNVI »EC 24« (Bild: C. Marqourdt)

Von seinen Abmessungen erinnert der Minibus an autonome Minibusse wie den Araiv von ZF, den EasyMile 10 aus Toulouse, den Holon aus Paderborn und den Arma von Gama-Navya aus der Nachbarschaft von Lyon. Er ist ausgelegt für 29 Fahrgäste – für einen Wagen seiner Größe wahrlich nicht schlecht – von denen zwölf einen Sitzplatz vorfinden. Ein ganz anderes Format hat da der Doppeldecker »13 DD«, der auf einem Elektrobus-Fahrgestell von BYD basiert. Er ist 13.700 mm lang, 2550 mm breit und 3999 mm hoch. Ausgelegt ist er für 77 Fahrgäste; für jeden von ihnen gibt es einen Sitzplatz. Öffentlicher Verkehr also auf hohem Niveau. Sein zulässiges Gesamtgewicht beläuft sich auf 26,1 Tonnen. Der Abstand von Achse 1 zu Achse 2 beträgt 6565 mm, der von zweiten zur dritten Achse 1500 mm. Der Wagen hat eine Batteriekapazität von 484 kWh, was ihm nach SORT (Standardised On Road Test) eine Reichweite von bis zu 350 Kilometern verleiht. Die Batterien arbeiten mit der Zellchemie Lithium-Eisen-Phosphat (LiFePh). Vorgesehen ist der Wagen für Nachladung auf dem Betriebshof über Kabel und CCS-Combo-Strecker. Das ist auch logisch, denn mit einem Dachpantographen zur Nachladung auf der Linie würde der Bus etwas zu hoch. Die Elektro-Traktion des Busses stammt von BYD. Schließlich begann BYD ursprünglich als Unternehmen der Elektroindustrie, das seine Technologie später auch für elektrische Kraftfahrzeuge genutzt hat. Europäische Mitbewerber aus der Automobilbranche sehen in diesem Unternehmen aus dem chinesischen Shenzhen schon heute einen ernstzunehmenden Konkurrenten auf Augenhöhe.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag