

# Bus-Blickpunkt-Test: der neue Solaris Urbino 720 Kilogramm abgespeckt

Mit optischer Delikatesse feiert der neue Urbino von Solaris seinen Einstand. Standen bisher vor allem günstige Preise und hoher Nutzwert für die Marke, so soll sich die neue Generation der polnischen Stadtbusse deutlich höher positionieren.

Der Auftritt des neuen Solaris Urbino polarisiert, fordert vom Betrachter eine Meinung. Eine härtere Note kommt ins Spiel, der neue Solaris-Stadtbus zeigt klare Kante. Es ist das Spiel mit Linien, Radien und Kanten, gepfeilte Radläufe und eine ansteigende Fensterlinie verleihen dem Stadtbusquader Dynamik. Optische Konturen am Dach kaschieren die Dachaufbauten. Ausgesprochen selbstbewusst zeigt der neue Urbino dem Wettbewerb, dass mit ihm nicht zu spaßen ist. Was sich bewährt hat, bleibt. Beispielsweise das asymmetrische Gesicht, und das ist gut so. Kein Wettbewerber bietet so freien Blick in die Ecke rechts vorn wie der Solaris, dort wo sich schon mal Passanten verbergen. Und wie bisher stimmen die Proportionen - beim Solofahrzeug, aber auch beim Gelenkbus, dessen vorderer Radstand jetzt dem des Urbino 12 entspricht. Für die 18,75 m lange Variante muss es ein verlängerter Nachläufer richten. Es soll auch bei der breiten Angebotspalette bleiben, im nächsten Schritt soll ein neuer batterieelektrischer Urbino 12 Electric an den Start gehen.



Klares Layout im Heck – die Dämmung des Motorturms lässt noch zu wünschen übrig.

pert, knistert oder knarzt, obwohl die ersten Baumuster noch Vorseriencharakter hatten. Dabei sprechen die Entwickler von wesentlichen Gewichtseinsparungen. Der neue Urbino 12 soll 720 Kilogramm leichter als sein Vorgänger ausfallen, der Gelenkbus sogar 850 Kilo sparen. Ganz nebenbei erfüllt der Solaris-Stadtbus jetzt die neue ECE-Umsturznorm R66-02, er fühlt sich spürbar steifer an. Mitverantwortlich zeichnet die neue Bodengruppe, die als eine Art Wanne konstruiert ist. Der Stahlboden trägt mit, so kann das Gerippe neu gerechnet werden. Neue Verbindungselemente zwischen horizontalen und vertikalen Streben wurden gezielt verstärkt, der Rohbau wird aus hochwertigem Edelstahl der Güte 1.4003/EN 10688 gefertigt.

### Der Aufbau: leichter und steifer

Vorerst soll der neue Urbino parallel zu den Vorgängertypen die Orderbücher füllen. Doch das könnte sich schnell ändern, denn Vieles spricht für den Newcomer. Was sich bereits auf den ersten Metern zeigt: Auf schlaglochübersäten Nebenstraßen beeindruckt der stabile Fahrzeugkasten, nichts klap-

Eine aufwändige Rostschutz-Nachbehandlung spart sich der Hersteller, dennoch soll der Urbino nicht rosten. Die produzierte Qualität soll von Anfang an stimmen, deshalb musste der Solaris-Stadtbus eine ultraharte Erprobung absolvieren. Eine Million Testkilometer liegen bereits hinter der neuen Generation, selbst auf der berühmten Tatra-Teststrecke wurde der Urbino gequält.

### Das Fahrwerk: sanft und sicher

Der kantige Urbino spart nicht nur beim Gewicht, sondern auch bei der Höhe. Ohne im Innenraum an der Stehhöhe zu knauern, hier machen die polnischen Konstrukteure Nägel mit Köpfen. Nur 3,10 Meter Höhe inklusive Klimagerät misst der neue Solaris jetzt, er passt unter alle handelsüblichen Tunnels oder Unterführungen. Kritische Achslasten soll es auch nicht geben, Tanks und Luftkessel belasten jetzt die neue ZF-Vorderachse RL 82 EC, die mehr als acht Tonnen verträgt und die Hinterachse spürbar entlastet. Eine verstärkte Einzelradaufhängung, die im neuen Urbino Premiere feiert und dort sofort mit feinen Manieren auffällt. 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 dennoch zivil zur Seite. Tatort des Tests ist ein abgesperrter Rundkurs bei Barcelona: Stadtbus-untypisch wird der Urbino zu einer sportlichen Gangart genötigt. Und zeigt, dass er hohe Kurvengeschwindigkeiten locker wegsteckt. Ein sanftes Untersteuern, das sich rechtzeitig ankündigt – dann greift das (optionale) ESP-System sanft korrigierend ein. Das Gefühl uneingeschränkter Fahrsicherheit wird nicht durch sportliche Härte erkaufte. Die adaptiven CDC-Dämpfer, übrigens eine absolute Empfehlung, kompensieren auf Schlechtwegstrecken die erwarteten Schläge ins Gebälk. Und was auf tiefen Bodenwellen auffällt: Nick- wie Wankbewegungen des Aufbaus sowie das Eintauchen beim Bremsen bleiben weitgehend aus.

### Im Fahrgastraum: Automobil-Standard

Das Wichtigste: Die Fahrgäste fühlen sich gut aufgehoben, die neue Solaris-Komfortnote wird ihnen gefallen. Schon der Einstieg ist bequemer, die Türen machen breitere und höhere Ausschnitte frei. Der Hersteller bietet dafür ein breites Programm an Portalen und Tür-Antrieben an. Der Innenraum bleibt zwar sachlich, doch jetzt bringen die Polen neue Auto-



Der neue Urbino mit hohen Sicherheitsreserven und geringer Seitenneigung



Der VDV-konforme Arbeitsplatz im Solaris Urbino sorgt für eine einfache Bedienung



Automotive-Qualität für den Innenraum: großzügiges Raumgefühl, hochwertige Materialien

motive-Qualitäten ins Spiel. Hochwertige Deckenkomponenten in wählbaren Farben, dazu passende Verkleidungen an den Fenstersäulen und Seitenwänden. Eine attraktive LED-Innenraumbelichtung darf natürlich nicht fehlen. Die gläsernen Notausstiegsluken werden elektrisch betätigt, sie bringen zusätzlich Licht in den Fahrgastraum. Die Anzahl der podestfreien Sitze konnte deutlich gesteigert werden, im Solo-Urbino sind es jetzt 16 statt 10. Dafür haben die Techniker die Dieseltanks auf die Radkästen verlegt. Auch der Urbino-Fahrer wurde vom Fortschritt nicht vergessen. Er sitzt jetzt 50 Millimeter höher, auf Augenhöhe mit einsteigenden Fahrgästen. Eine bessere Isolierung der Kabine soll den Fahrer gegen Kälte besser schützen. 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 Anhieb einfach bedienen lässt. Nicht so ganz hat uns der innovative Arbeitsplatz mit neuer Touchscreen-Oberfläche überzeugt. Bei tief stehender Sonne kann der Fahrer die Bediensymbole 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 Kame-

rasystem installiert – über der Frontscheibe, auch an den Türen. So hat der Fahrer bei jeder Haltestellenabfahrt den gesamten Bus im Blick.

### Wie gehabt: Zwei Motoren

Verbrenner-Motoren, gleich welche Maschine, sitzen jetzt immer links hinten im Motorturm. Die Euro 6-Diesel stammen von Cummins und DAF. Fürs Flachland und geringe topografische Anforderungen setzt Solaris auf 6,7 Liter kleine Sechszylinder von Cummins, die wahlweise 250 oder 280 PS leisten. Maximal 1.000 oder 1.100 Newtonmeter Drehmoment werden geboten, die von Diwa 6- oder Ecolife-Getriebeautomaten der Hersteller Voith oder ZF verarbeitet werden. Wer mehr Leistung und Drehmoment möchte, muss mit deutlich mehr Gewicht auf der Antriebsachse kalkulieren. Alternativlos wird hier der neue MX11-Sechszylinder von DAF angeboten, der aus 10,8 Liter Hubraum milde 368 PS und 1.650 Newtonmeter generiert - zweifelsohne kann das niederländische Kraftpaket auch dreiachsige Gelenkzüge befeuern. Nach ersten Kilometern notiert der Testfahrer: Beide Motoren hängen ordentlich am Gas, der Cummins-Diesel lässt noch etwas Luft nach oben. Und das moderne DAF-Aggregat wirkt etwas überdimensioniert, wir sehen noch Platz für eine Antriebslösung in der goldenen Mitte. Zu guter Letzt noch eine Beschwerde: Nach außen mögen beide Motoren geradezu flüstern, nach innen und vor allem im Heck

lärmern sie lautstark. Für eine bessere Dämmung des Motorturms ist Handlungsbedarf angezeigt. Leiser dürfte es mit den alternativen Antriebsarten zugehen, die für den neuen Urbino angekündigt wurden: ein CNG-Verbrenner von Cummins, Hybridantriebe und vollelektrische Modelle.



Gleicher Name, ein neuer Auftritt: verwegene Linien und Kanten für einen profanen Stadtbus

## Die technischen Daten

### Solaris Urbino 12

#### Motoren

**Cummins Reihensechszylinder** Typ ISB6,7 Euro 6, links stehend im Heck, 6,7 l Hubraum, 187/254 oder 209/280 kW/PS, max. Drehmomente: 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, max. Drehmomente: 1.200/1.400/1600 Nm.

#### Getriebe

Voith Diwa 6, optional ZF Ecolife

#### Fahrwerk

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

#### Fahrwerk

Vorder

#### Bremsanlage

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

#### Klimatechnik

Konvekta UL500

#### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	12.000 / 2.550 / 3.100 mm
Radstand	5.900 mm
Überhänge v/h	2.700 mm / 3.400 mm
Kraftstofftank	350 l
Adblue-Behälter	50 l
Leergewicht lt. Hersteller	10.900 kg
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Fahrgastkapazität	33 Sitz- und 77 Stehplätze



Links stehend im Heck: MX11-Sechszylinder von DAF

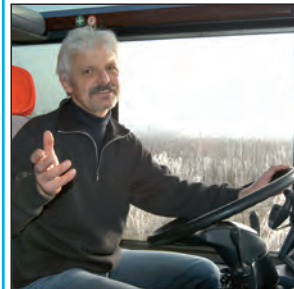
### Bewertung

#### Solaris Urbino 12

Von 40 möglichen Pluspunkten (●) wurden 32 erreicht.

Antrieb	●●●●○
Ausstattung	●●●●○
Bedienung	●●●●○
Fahrsicherheit	●●●●○
Qualität	●●●●○
Komfort	●●●●○
Wirtschaftlichkeit	●●●●○
Optik	●●●●●

## Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Über ein hervorragendes Preis-Leistungsverhältnis hat sich Solaris als feste Größe unter den europäischen Stadtbus-Herstellern etabliert. Im nächsten Schritt geht es um eine Mehr-Wert-Positionierung, das Design spielt dabei keine unwesentliche Rolle. So soll die Marke aus der Ecke nutzwerter aber kreuzlangweiliger und austauschbarer Fahrzeuge herausgeführt werden. Der Charakter wird geschärft, ohne die Marken-DNA mit Nutzwert und Praktikabilität zu vernachlässigen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, der neue Urbino hat eine glänzende Kostprobe gegeben. Er lässt manche Wettbewerber alt aussehen, auch wenn es um Fahreigenschaften und Komfort geht. Geht es um Kraftstoffeffizienz, bringt der neue Solaris sein geringes Eigengewicht in Stellung. Die Techniker in den Werkstätten werden ihn lieben: 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 Dreiachsler sollen bald folgen.