



## **PRESSEMITTEILUNG**

### **InnoTrans 2014 - Solaris Urbino 18 electric**

Bolechowo, 23.09.2014

**Urbino 18 electric mit System zur induktiven Ladung ist der erste Gelenk-Elektrobus von Solaris. Der Gelenk-Elektrobus ist auf der äußeren Ausstellfläche, auf dem Stand Nr. FB/10 (beim Südeingang) zu sehen. Vier Gelenk-Elektrobusse von Solaris fahren bereits dieses Jahr in Braunschweig auf Linie. Solaris bietet einen Gelenk-Elektrobus Solaris Urbino 18,75 mit Brennstoffzelle, die zur Erhöhung seiner Reichweite dient, an. Zwei von den längsten bisher Solaris-Elektrobussen werden dieses Jahr nach Hamburg geliefert werden.**

- **mp;auml;ußeren Ausstellfläche, auf dem Stand Nr. FB/10 (beim Südeingang) zu sehen**
- **Vier Gelenk-Elektrobusse von Solaris fahren bereits dieses Jahr in Braunschweig auf Linie**
- **Solaris bietet einen Gelenk-Elektrobus Solaris Urbino 18,75 mit Brennstoffzelle, die zur Erhöhung seiner Reichweite dient, an**
- **Zwei von den längsten bisher Solaris-Elektrobussen werden dieses Jahr nach Hamburg geliefert werden**

Die Konfiguration des elektrischen Antriebs und des Ladesystems kann im Solaris-Elektrobus auf jeden Kunden zugeschnitten werden. Alle Bus-Eigenschaften werden an die Route angepasst, an der der Elektrobus fahren wird. Der Kunde gibt die Charakteristik und Länge der Buslinie bekannt und die Ingenieure von Solaris entwickeln ein maßgeschneidertes Fahrzeug. Sie empfehlen eine entsprechende Buslänge, Batteriegröße und das passende Ladesystem. Das Ergebnis ihrer Arbeit ist ein Urbino electric, der speziell für die angegebene Route konzipiert ist und weite betriebliche Möglichkeiten aufweist.

Der in Berlin präsentierte Solaris Urbino 18 electric ist ein sehr gutes Beispiel eines maßgeschneiderten Fahrzeugs. Es ist einer von vier Gelenk-Elektrobussen von Solaris, die von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH gekauft wurden. Sie werden damit die längsten Elektrobusse sein, die in Deutschland verkehren. Das System der berührungslosen Ladung ließ es zu, in den Elektrofahrzeugen eine verhältnismäßig kleine Batterie zu installieren. Sie wird lediglich eine Kapazität von 90 kWh haben. Sie befindet sich auf dem Dach hinter der Antriebsachse. Diese Lösung sorgt dafür, dass der Elektrobus keinen "Motorturm" hat. So bietet das Fahrzeug über 50 Sitzplätze.

Der Gelenk-Elektrobus für Braunschweig ist in einen Traktionsmotor mit einer Stärke von 240 kW und das System zur induktiven Ladung von Bombardier ausgestattet. Dazu wird unter dem Fahrzeug eine spezielle Vorrichtung montiert. Die Technologie setzt auf berührungslose Stromübertragung zwischen im Boden und im Fahrzeug verlegten Spulen. Die Ladung erfolgt während des Aufenthalts des Busses auf den ausgewählten Haltestellen. Schon ein paar Minuten reichen, um die Fahrt fortzusetzen. Vier Solaris Urbino 18 electric werden in Braunschweig auf der Linie M19, die um das Stadtzentrum herum führt, in Betrieb. Sie werden in Braunschweig im Rahmen des Projekts "Emil" fahren, was Elektromobilität mittels induktiver Ladung bedeutet und eine große Steigerung der Anzahl von elektrisch angetriebenen und induktiv geladenen Fahrzeugen im ÖPNV-Segment hat.

Langfristig betrachtet ist es sehr schwer, sich eine bessere Lösung für den ÖPNV vorzustellen als leise und emissionsfreie Elektrobusse, die wesentlich weniger Energie als ihre Diesel-Pendants nutzen.

Durch die wiederholte Batterie-Nachladung im Tagesverlauf sind ihre betrieblichen Möglichkeiten ähnlich derer von Dieselmotoren. Der Vertrag mit Braunschweiger Verkehrs-GmbH ist nicht der einzige, der die Lieferung von Gelenk-Elektrobussen umfasst. Die Hamburger Hochbahn AG kauft von Solaris zwei Gelenk-Batteriebusse Urbino 18,75 electric. Die Fahrzeuge sind jeweils mit einer Brennstoffzelle ausgestattet, die zur Erhöhung der Reichweite dient. Sie besitzen Batterien mit einer Kapazität von 120 kWh. Eine technische Neuheit von Solaris ist, dass die Batterien mittels 101 kWh starken Brennstoffzellen von Ballard geladen werden. Die Häufigkeit, mit der die Batterie während der Fahrt geladen wird, ist im Vorhinein programmiert. Sie beruht auf der Annahme, dass sich die Brennstoffzelle nur dann einschaltet, wenn 100% ihrer Stärke benutzt wird. Das verlängert wesentlich ihre Lebensdauer. Der Bus wird lediglich ein Mal pro Tag mit Wasserstoff betankt. Das Fahrzeug wird dazu in der Lage sein, 300 km pro Tag zu fahren.

Solaris realisiert konsequent das gesetzte Ziel, welches die alljährliche Steigerung des Anteils von Elektrobussen an der gesamten Produktion ist. In diesem Segment ist das polnische Unternehmen besonders auf deutschem Markt tätig, wo der Bedarf nach Bussen mit unkonventionellen Antrieben dynamisch steigt. Berlin stößt zu einer ganzen Reihe von Städten, die mutig auf Elektromobilität setzen. In der deutschen Hauptstadt werden Elektrobusse mit einem System zur induktiven Ladung eingeführt. Gemäß des Projekts wird Solaris den Berlinern Verkehrsbetrieben vier Solaris Urbino 12 electric liefern. Ein Solaris-Elektrobus mit Pantograph-Ladung fand ebenfalls einen ersten Kunden. Der Solaris Urbino 12 electric mit einem automatischen, induktiven Ladesystem, das auf dem Dach des Fahrzeugs installiert wird, wurde von der Dresdner Verkehrsbetriebe AG gekauft. Auch in Düsseldorf und schwedischem Västerås werden in Kürze Solaris-Elektrobusse auf Linie fahren.

Wer sich mit den Lösungen von Solaris im Bereich der Elektrobusse vertraut machen will, sollte sich bald auf Reise durch Deutschland begeben - mit Start in Düsseldorf, über Braunschweig, Hamburg, Berlin und mit Ende in Dresden. Es sind lediglich 1000 km Route, während der man sich in der Praxis von den verschiedenen Möglichkeiten von Solaris im Bereich der Elektrobusse überzeugen kann.

#### **Zusätzliche Informationen:**

*Solaris ist ein führender europäischer Anbieter innovativer Nahverkehrsfahrzeuge für Straße und Schiene. Seit Produktionsbeginn 1996 hat das von Krzysztof und Solange Olszewski gegründete Familienunternehmen über 11.000 Busse an Kunden in 28 Ländern ausgeliefert. Solaris spezialisiert sich auf moderne Stadt- und Überlandlinienbusse und bietet das weltweit größte Angebot diesel-elektrischer Hybridbusse. Am Einsatzort emissionsfrei unterwegs sind Oberleitungsbusse und Elektrobusse. Die Niederflurstraßenbahn Solaris Tramino sorgt für attraktiven Nahverkehr auf der Schiene.*

Mateusz Figaszewski  
Leiter Public Relations  
[mateusz.figaszewski@solarisbus.com](mailto:mateusz.figaszewski@solarisbus.com)  
Mobil: +48 601 652 179

#### **Sonstige Informationen**

**Mateusz Figaszewski**  
Institutional Partnerships and External Relations Director  
Tel.: +48 61 66 72 347  
Mobil: +48 601 652 179  
Fax: 48 61 66 72 345  
email: [mateusz.figaszewski@solarisbus.com](mailto:mateusz.figaszewski@solarisbus.com)

#### **Über die Firma**

Solaris Bus & Coach sp. z o.o. ist einer der führenden europäischen Hersteller von Stadt- und Überlandbussen mit Schwerpunkt auf die Entwicklung von emissionsfreien Fahrzeugen, d. h. Elektro-, Wasserstoff- und Oberleitungsbussen. Dies bedeutet zugleich das breiteste Angebot an emissionsfreien Fahrzeugen auf dem europäischen Markt und die Position des Marktführers in diesem Marktsegment mit einem Anteil von 15,2%. Knapp 25.000 bisher gelieferte Solaris-Fahrzeuge sind bereits in 33 Ländern und 850 Städten in ganz Europa und außerhalb im Einsatz. Solaris ist Teil der spanischen Gruppe CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) S.A. Vom Konzept über die Entwicklung bis hin zur Fertigung entstehen Solaris-Busse in Polen. Alle Aktivitäten des Herstellers stehen im Einklang mit seiner Markenbotschaft: „Wir ändern das Gesicht des ÖPNV“. Solaris ist auch ein aktiver Partner für städtische Verkehrsbetriebe und bietet ihnen umfassende Unterstützung bei der Umstellung auf emissionsfreie Mobilität.