



INFORMACJA PRASOWA

Solarisy doskonale przygotowane na trudne, zimowe warunki

Bolechowo, 07.02.2019

Autobusy Solaris przemierzają ulice w najmroźniejszych rejonach Europy. Można je spotkać w miastach na dalekiej północy, gdzie niebo rozświetla zorza polarna, gdy przecinają szczypiące, wilgotne powietrze w Finlandii, a także jak wspinają się po drogach w alpejskich rejonach Tyrolu. Wszędzie tam, gdzie niska temperatura daje się mocno we znaki, a śnieg przysłania widok za oknem, pojazdy marki Solaris dowożą podróżujących do celu i radzą sobie bez zarzutu.

Raptem 100 kilometrów od Koła Podbiegunowego, pod mieniącą się zielonkawo zorzą polarną mroźne powietrze przecinają autobusy Solaris. Luleå to najbardziej oddalona na północ miejscowość, gdzie można spotkać pojazdy z logo firmy. W tym malowniczym szwedzkim miasteczku grudniowy dzień trwa nieco ponad 3 godziny, zaś przez niemal 6 miesięcy w roku temperatura nie podnosi się ponad poziom 0°C. Ów arktyczny i niezwykle surowy klimat nie jest przeszkodą dla Solarisów zaopatrzonych w tzw. pakiet skandynawski. Jest to ni mniej, ni więcej, co szereg elementów wyposażenia i izolacji termicznej, specjalnie zaprojektowanych, aby autobus stawiał czoła zimie i umożliwił komfortową podróż pasażerom i kierowcy, a także – co nie mniej istotne – zużywał mniej energii.

I choć tylko kilka miast na Solarisowej mapie, takich jak szwedzkie Umeå i Skellefteå czy norweskie Trondheim, dzieli tak niewielka odległość od kręgu polarnego, wszystkie autobusy z logo zielonego jamnika w kilkudziesięciu ośrodkach Półwyspu Skandynawskiego przystosowane są do pokonywania tras w największe mrozy. Każdy z ponad tysiąca „północnych” Urbino dla ochrony przed utratą ciepła ma podwójną izolację ścian bocznych i sufitu, a także dodatkowo izolowane podwozie w okolicach nadkoli. Podwójne są także szyby boczne. Podłoga autobusów przeznaczonych do krajów skandynawskich jest dodatkowo konserwowana, aby wilgoć nie naruszała jej struktury. Skrajne warunki drogowe i klimatyczne wymagają także zamontowania w podłodze autobusu dodatkowych połączeń, które umożliwiają nocne podładowywanie akumulatorów. Często przewoźnicy rejonów dalekiej północy decydują się także na ogrzewanie podłogowe, standardem zaś są podgrzewane lusterka i boczna szyba przy kierowcy. Ze względu na szybko zapadający zmierzch podczas zimowych miesięcy, przewoźnicy często decydują się także na dodatkowe zewnętrzne oświetlenie nad drzwiami. Na wypadek obfitych opadów śniegu koła Urbino w krajach nordyckich posiadają specjalne uchwyty na łańcuchy, dzięki którym autobus nie straci przyczepności. Dodatkową ochroną przed śniegiem mogą stać się również szczotki montowane na nadkolach.

W Szwecji, Norwegii czy Finlandii temperatura potrafi sięgać 40 stopni poniżej zera, co mogłoby stanowić nie lada kłopot przy uruchomieniu silnika pojazdu. Silniki montowane w Solarisach radzą sobie co prawda z mrozem sięgającym nawet do -25°C, ale już popularne w Szwecji silniki przystosowane do paliwa CNG, potrzebują co najmniej -12°C. Szwedzi rozwiązują problem, stosując tzw. system wodnego ogrzewania zajezdniowego. W przedniej części autobusu umiejscowione jest połączenie do wymiennika ciepłej wody, który ogrzewa płyn układu chłodzenia silnika i tym samym silnik oraz układ ogrzewania wnętrza pojazdu. Dzięki temu kierowcy i podróżujący rozpoczynają dzień komfortowo i w cieple. W Norwegii bardziej popularne są montowane przy silniku grzałki elektryczne, podnoszące w pojeździe temperaturę płynu chłodniczego i oleju. Oczywiście każdy autobus posiada

także tradycyjny system ogrzewania, ale w krajach nordyckich ma ono nieco zwiększoną moc grzewczą.

Srogi, mroźny klimat nie jest przeszkodą także dla bateryjnych Urbino electric, których 15 przemierza drogi Krajów Skandynawskich. Wyposażone są w podobne rozwiązania, jak Solarisy spalinowe i są tak samo niezawodne. Elektrobusy w Tampere w Finlandii pokonują w dużej mierze brukowane trasy w ścisłym centrum miasta, a bliskość jeziora i rzeki powoduje, że powietrze mocno nasycone jest wilgocią. Właśnie z powodu wilgotności, która w mroźne dni mocno daje się we znaki mieszkańcom miasta, ale może i przysporzyć problemów podczas ładowania baterii autobusów, pantografy Urbino electric są ogrzewane. Pojawienie się lodu w miejscach styków elektrycznych mogłoby doprowadzić do uszkodzenia pantografu, dlatego też podgrzewane są ruchome elementy urządzenia i przyłącza elektryczne, a także szyna, po której porusza się głowica urządzenia. Aby jeszcze bardziej ograniczyć wpływ zimowej aury na operacyjność e-busów, miasto zdecydowało się również na ogrzewanie podłoża pod stacją pantografową.

Ciekawe i niestandardowe rozwiązanie w zakresie gospodarki cieplnej autobusu zastosowano również w Urbino 12 electric kursującym wahadłowo w szwedzkim porcie Ystad. W pojeździe zaprogramowano stałą temperaturę, która ma panować we wnętrzu Urbino, kiedy rozpoczyna on swoje kursy wczesnym rankiem. Podczas nocnego ładowania baterii, codziennie o godzinie 5:00 rano automatycznie włącza się ogrzewanie lub chłodzenie postojowe autobusu, które umożliwia osiągnięcie pożądanej temperatury. Dzięki temu nie jest konieczne zużywanie cennej energii w bateriach na ewentualne ogrzewanie lub chłodzenie autobusu i przygotowanie go do codziennej pracy.

Solarisy walczą z niełatwą zimową pogodą także znacznie wyżej – na serpentynach tyrolskich zboczy czy w wąskich uliczkach miasteczek pod ośnieżonymi szczytami Alp w Austrii. Jednak najbardziej spektakularna widokowo trasa, na której można przejechać się Urbino znajduje się w niezwykle malowniczym regionie Sölden. Linia autobusowa wiedzie do najwyższego położonego przystanku w Europie – aż do podnóża lodowca Rettenbach na wysokości 2675 m n.p.m. Nieprzekonanym warto wspomnieć, że imponujące górskie krajobrazy tyrolskich Alp posłużyły za scenerię dla kaskaderskich umiejętności Jamesa Bonda w ostatnim blockbusterze z jego udziałem – filmie „Spectre”. Alpejskie widoki z okien można podziwiać z Solarisów w barwach rozmaitych przewoźników w Tyrolu. W sezonie zimowym pojazdy z Bolechowa często służą jako ski busy, wożąc wielbicieli białego szaleństwa na najpopularniejsze na świecie stoki narciarskie w okolicach Schwaz czy Kufstein. Ośnieżone drogi obficie sypie się w tym regionie solą, dlatego też autobusy austriackie lakierowanie są 3 warstwami dla lepszego zabezpieczenia przed jej szkodliwym działaniem, a zawory EBS w podwoziu są dodatkowo konserwowane. Wszystkie koła pojazdów dostosowane są także do wykorzystania łańcuchów śniegowych. U podnóża Alp można spotkać niemal każdy z modeli Urbino, a także InterUrbino. Wszystkie doskonale radzą sobie w niełatwym górskim klimacie i terenie.

Dodatkowe informacje

Mateusz Figaszewski

E-mobility Development & Market Intelligence Director
tel.: +48 61 66 72 347
tel. kom.: +48 601 652 179
fax: +48 61 66 72 345
email: mateusz.figaszewski@solarisbus.com

Informacje o firmie

Solaris Bus & Coach sp. z o.o. to jeden z czołowych europejskich producentów autobusów miejskich i podmiejskich, swoją działalność koncentruje zwłaszcza na rozwoju pojazdów zeroemisyjnych – elektrycznych, wodorowych i trolejbusów. Przekłada się to na najszerze bezemisyjne portfolio produktowe na europejskim rynku i pozycję lidera w tym segmencie z udziałem 15,2%. Blisko 25 000 dostarczonych do tej pory pojazdów marki Solaris jeździ w 33 krajach i 850 miastach w całej Europie i poza nią. Solaris należy do hiszpańskiej Grupy CAF (Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles) S.A. Pojazdy marki, od idei, poprzez fazę projektową i wykonawczą, powstają w Polsce. Cała działalność producenta jest spójna z misją marki zawartą w hasle: „Zmieniamy oblicze transportu publicznego”. Solaris jest także aktywnym partnerem dla operatorów komunikacji miejskiej, oferując kompleksowe wsparcie w procesie transformacji transportu na bezemisyjny.