

Solaris, Medcom, Ekonergetyka, Barcelona! Polski ZeEUS

InfoBus.pl - Opublikowano: 07.10.2016 12:49:45 ¹ [komentarz](#)

fot. Pep Herrero



Dwa tygodnie temu w Barcelonie zaprezentowano dwa elektryczne Solarisy Urbino 18. Tamtejszy operator, Transports Metropolitans de Barcelona pozyskał je w ramach programu ZeEUS. Autobusy mają wybitnie polską duszę. Odpowiadamy dlaczego.

Przegubowe Urbino 18 umożliwiają podróż 110 pasażerom. 37 osób może podróżować na miejscach siedzących. Z niskiej podłogi dostępnych jest dziesięć foteli. Na pokładzie elektrobusu są ponadto dwie platformy dla wózków inwalidzkich lub dziecięcych. Do autobusu można dostać się dzięki czterem wejściom w układzie 2-2-2-2. Drzwi od drugich do końca są odskokowo-przesuwne. Jedynie pierwsze otwierają się do środka pojazdu. Ich producentem oraz napędów do nich jest hiszpański Masats.

Czas na mechanikę i napęd. Układ jezdny oparto na trzech osiach firmy ZF. Pierwsza to niezależna RL82EC, środkowa AVN132/80, a tylna to portalowy wolny most napędowy AV132/80. Jednostkę napędową stanowi silnik asynchroniczny austriackiej firmy TSA typu TMF 35-44-4. Jej moc to 240 kW. Silnik osiąga maksymalny moment obrotowy 2100 Nm. Barcelońskie Urbino 18 electric wyposażono w baterie o pojemności 125 kWh, które zgrupowano w pięciu pakietach.

Napęd do sterowania silnikiem trakcyjnym dostarczyła warszawska firma Medcom. Składa się on z falownika, kompletu przetwornic zasilania pomocniczego oraz urządzeń STG i RWN. Warto przy tym zwrócić uwagę, że Solaris coraz częściej stawia na Medcom przy projektach eksportowych. To dowód na to, że stołeczna firma jest w stanie zaoferować portfolio produktowe, które spełnia wysokie oczekiwania zachodnich klientów. Medcom wyposażył w napędy elektryczne Urbino m.in. dla Hanoweru i Drezna.

Elektrobus został zbudowany z myślą o częstych i szybkich ładowaniach przez pantograf. W tym celu wykorzystano ładowarkę cityCHARGER. Urządzenie wyprodukowała firma Ekoenergetyka z Zielonej Góry. Ładowarka może ładować elektrobus prądem o mocy nawet 400 kW. Dzięki temu ładowanie zostaje skrócone do kilku minut, a pojazd może bez problemu przejeździć w ciągu dnia brygadę, na której przebieg to nawet 200 km. Kolejną zaletą cityCHARGER'a jest fakt, że dzięki temu rozładowanie baterii nie spada poniżej 40%. Dzięki temu zwiększa się żywotność zasobnika energii.

Solarisy i ładowarka rozpoczęły fazę testów na linii H16 w Barcelonie. TMB planuje rozpocząć ich regularną eksploatację w listopadzie tego roku. Urządzenie i pojazdy, które sprzedano do Barcelony są częścią europejskiego projektu ZeEUS, w ramach którego 10 miast w Europie testuje autobusy elektryczne i hybrydowe oraz ich systemy ładowania.

Wspólna kooperacja Solarisa, Medcomu i Ekoenergetyki kolejny raz dowiodła, że polskiej firmy już wypracowały swój pewny udział w elektrycznej rewolucji transportu publicznego. To ważne tym bardziej, że powinno nam uzmysławiać, w którym kierunku powinniśmy rozwijać nasz przemysł.