



Los autobuses urbanos híbridos de MAN comienzan a demostrar su eficiencia energética

Madrid, 13.03.2012

La eficiencia energética y la mejora de la calidad de vida en las ciudades se conjugan en los autobuses híbridos de MAN. De hecho, son varias las ciudades nacionales que ya confían en este vehículo, confianza que se ha visto rápidamente justificada al comenzar a prestar servicio.

MAN Truck & Bus Iberia
Marketing & Comunicación
Avd. De la Cañada, 52
28823 Coslada

Para cualquier consulta:

Jean-Paul Ocquidant
Tel. 91 660 20 66
jeanpaul.ocquidant@man.eu

Miryam Torrecilla
Tel. 91 660 20 40
miryam.torrecilla@man.eu

www.mantruckandbus.es

MAN Truck & Bus tiene circulando por España un total de cinco urbanos híbridos, uno en San Sebastián, otro en Valladolid y dos más en las afueras de Barcelona, operados por Baixbus, un quinto entregado a Tusgsal y otros 10 adjudicados para ser entregados este mismo año a TMB. Todos ellos, MAN Lion's City Hybrid, corresponden al modelo IDEAS 2 del fabricante, vehículo de serie.

El primero en llegar a las calles fue el de San Sebastián. Eduardo González, jefe de Talleres de Dbus, y Gerardo Lertxundi, gerente de la empresa municipal, aseguran que “el híbrido circula desde Junio de 2011 por las líneas de Dbus. Las líneas preferentes en las que circula fueron previamente identificadas en la fase de prueba como las más adecuadas, en cuanto a trazado, orografía y velocidad comercial, obteniendo los mejores resultados iniciales de consumo”.

Y los primeros resultados indican que “tanto en las pruebas iniciales como en la actualidad en servicio, el comportamiento del autobús híbrido y su consumo se comparan directamente con un vehículo diesel de prestaciones similares en las mismas condiciones de trabajo. Hasta el momento, el autobús híbrido de MAN ha demostrado un ahorro considerable de combustible, que ha ido mejorando desde el prototipo inicial hasta el vehículo de serie actualmente en circulación. Ya podemos hablar de cifras de ahorro de combustible afianzadas en torno al 30% de media con respecto al vehículo de comparación, incluso con mayores ahorros si cabe en las líneas que mejor se adaptan a esta tecnología”.

Tanto sobre el prototipo IDEAS I (en 2008) como con el preserie MAN Lions City Hybrid, en junio 2011 se llevó a cabo un proceso de prueba de la

tecnología híbrida en la líneas de Dbus. Entre las conclusiones extraídas, se identificaron las líneas que mejor se adaptan al vehículo híbrido y de las que se puede obtener el máximo rendimiento en cuanto a ahorro de combustible y reducción de emisiones. Tanto el preserie de 2011 como el propio vehículo de serie están demostrando una mayor eficiencia del sistema híbrido que en los test de hace tres años, alcanzando la cifra media del 30% de ahorro de combustible en comparación con un vehículo de prestaciones similares (MAN Lion's City EEV). "A medida que el periodo de muestreo sea mayor, estos datos serán más fiables de lo que lo son actualmente", apuntan Lertxundi y González.

Y todo ello, con una fiabilidad muy apreciable, pues "no se ha llegado a producir en estos ocho meses de trabajo, ninguna avería correctiva que haya provocado inmovilizaciones prolongadas", indican sus responsables.

Los conductores se han adaptado al manejo del autobús híbrido con suma facilidad tras una breve formación específica. La suavidad de las aceleraciones ausentes de la brusquedad de los cambios, la reducción de ruido y la facilidad de manejo han sido clave en este éxito, señalan desde Dbus, añadiendo que la ciudadanía ha recibido puntual información acerca de las características peculiares de este vehículo. "Por todo esto y por el boca a boca, desde el primer momento de su aparición en la calle, el vehículo ha sido un éxito entre los viajeros que ya preguntan cuándo se incorporarán más vehículos de estas características".

Ante tal reto, los responsables de Dbus indican que "dentro de la austeridad que va a caracterizar los próximos años, de cara a las próximas adquisiciones se valorarán todas las alternativas de propulsión existentes, su disponibilidad, nivel de desarrollo, coste de adquisición, beneficio medioambiental... y entre ellas estará la tecnología híbrida. La ventaja de esta última con respecto al resto será claramente la experiencia acumulada por Dbus hasta el momento".

Durante el mes de noviembre, tanto Auvasa en Valladolid, como Baixbus recibieron sus urbanos híbridos. En el caso de la ciudad castellana, fue a finales de mes, "y enseguida comenzó a operar, concretamente en la línea 7 y compartiendo el servicio con otras unidades de propulsión convencional", asegura Fernando de la Cruz, gerente de la compañía.

La elección de la línea 7 no fue casual, dado que durante los test previos "vimos que era la que mejor aprovechaba las características del vehículo, por su nivel de ocupación, porque no encuentra túneles en su recorrido, porque es una línea llana sin grandes pendientes y porque pasa por el centro, con tramos

de mayor congestión donde puede desarrollar todo su potencial en cuanto a ahorro de combustible“.

Y es que dicha reducción del consumo, junto con el aumento del confort a bordo por su menor ruido en semáforos y paradas, además de las mejoras que genera en la calidad del aire, fueron los criterios esgrimidos por Auvasa a la hora de decantarse por la adquisición de un híbrido. Las primeras impresiones son “muy positivas“, según De la Cruz, ya que “tanto los conductores como los usuarios y los operarios del taller han notado la diferencia en positivo. No hemos detectado ninguna incidencia más allá de las que genera un producto innovador, y aunque todavía estamos trabajando en el consumo, ajustando la gestión del motor, ya hemos comenzado a observar los ahorros reales que supone el híbrido“.

El planteamiento en Valladolid es seguir apostando por la eficiencia energética, a pesar de la delicada situación que atraviesa la economía, ya que el vehículo se podría amortizar en un plazo máximo de 10 años, siempre y cuando el petróleo no se dispare. Entonces, el periodo se acortaría.

Esos mismos plazos de amortización (10 años) se manejan en Baixbus. En su caso, la adquisición de las dos unidades híbridas es una responsabilidad compartida con el Area Metropolitana de Barcelona (AMB), entidad encargada del transporte urbano en los alrededores de la ciudad, de la que Baixbus es concesionaria, tal y como explica José Martos, responsable de explotación. A finales de diciembre entraron en operación ambas unidades, y las primeras impresiones son muy positivas, “sobre todo para los conductores, que las encuentran muy cómodas y fáciles de manejar“. Una unidad cubre la línea entre l’Hospitalet y Barcelona y la otra une Sant Boi con Castelldefells. “Son recorridos casi urbanos, porque en nuestra zona, todas estas poblaciones están muy cercanas“, indica Martos.

Por su parte, Víctor Canosa, el director de Baixbus, asegura que “el futuro apunta hacia las nuevas tecnologías y las propulsiones alternativas, y nosotros estamos muy convencidos, aunque la decisión final sea del Área Metropolitana de Barcelona (AMB).

Precisamente TMB, la empresa de transporte público de Barcelona, espera recibir 10 unidades del híbrido de MAN el próximo mes de junio. Francisco Balmas, director del Area de Buses de TMB, asegura que “la reducción de hasta un 30% del consumo, del nivel de ruido y la suavidad de conducción son

las claves que manejamos para su adquisición. Además, las pruebas realizadas con el prototipo han demostrado que también los usuarios lo prefieren, sobre todo por el sistema start & stop“.

TMB no se ha fijado en el precio de los vehículos, sino “en el coste del ciclo de vida. Nuestros vehículos pueden estar en operación hasta 14 años, y en dicho periodo seguro que se compensa con creces el coste de adquisición“.

Y es que desde hace tres años, la empresa no adquiere ningún vehículo diesel puro. Se ha decantado por los híbridos y por el GNC, y su intención „a priori es seguir esta misma línea. Compramos los vehículos por leasing, pero la diferencia es que, en el caso de los híbridos, la factura del gasoil se ve muy disminuida“, apuntan Balmas.

En Barcelona han observado que el ahorro máximo obtenido es de hasta el 30%.

Para más información:

www.mantruckandbus.es

El programa de eficiencia en el transporte de MAN Truck & Bus

El volumen de transporte y de tráfico vial seguirá aumentando en las carreteras europeas. Al mismo tiempo, los transportes se van encareciendo debido a los recursos de energía cada vez más escasos. MAN Truck & Bus, como uno de los fabricantes líderes de camiones y autobuses a escala mundial, contribuye esencialmente a incrementar continuamente la eficiencia en el transporte. Para conseguirlo, MAN ofrece un amplio programa de reducción de los gastos totales de explotación (Total Costs of Ownership). La eficiencia en el transporte, combinada con los campos de tecnología, servicio, conductor y futura experiencia, protege el medio ambiente y constituye un valor añadido para nuestros clientes.

EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN Truck & Bus AG, con domicilio en Múnich (Alemania), es la empresa más grande del grupo MAN y uno de los líderes mundiales en ofrecer vehículos industriales eficientes y soluciones de transporte innovadoras. La empresa, que cuenta con unos 34.000 empleados, vendió, durante el ejercicio 2011, más de 77.600 camiones y 5.700 autobuses y chasis de autobús de las marcas MAN y NEOPLAN, con una facturación de 9 mil millones de euros.