



S.A. HEULIEZ BUS - La Crenuère - 79700 RORTHAIS - FRANCE  
Tél. 33 (0)5 49 81 07 07 - Télécopie 33 (0)5 49 81 09 91  
[www.heuliezbus.com](http://www.heuliezbus.com)

10/17 - Conception graphique : *Magnanime* - imprimé sur Cocoon Gloss 250 gr (60% recyclé) avec encres à bases végétales.  
Document non contractuel. Le constructeur se réserve le droit de modifier sans préavis les spécifications techniques.



GX HVB

# UMWELTFREUNDLICHE FAHRZEUGE

Mit seinem Engagement für den Umweltschutz hat **HEULIEZ BUS** als führender Anbieter von Hybridbussen in Frankreich eine neue Generation von seriellen Hybridbussen entwickelt. Als Standard- oder Gelenkbus bieten diese Fahrzeuge Lösungen für jedes Streckenprofil.

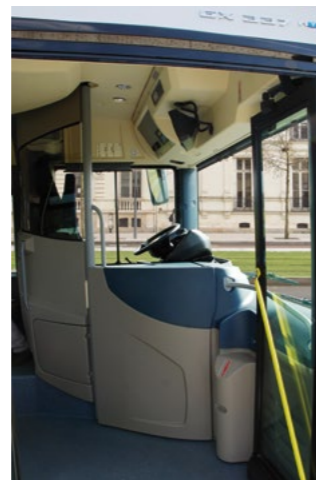
## WOHLBEFINDEN FÜR DIE FAHRGÄSTE UND DIE ANWOHNER

Geringere Lärm- und Schadstoffemissionen dank der «Arrive & Go» Funktion. Diese bietet eine rein elektrische An- und Abfahrt an und von Bushaltestellen.

Eine konstante und sanfte Beschleunigung bedeutet einen besseren Fahrkomfort für Fahrgäste und Fahrer.

## LEISTUNGSUMFANG

- Bremsenergierückgewinnung
- Ultra Kondensatoren und Batterien erfüllen die Norm R100.02
- Gewichts- und Höhenreduktion des Fahrzeugs
- Einfacher Wartungsplan
- Standardisierte Energiespeicher



## EINFACH ZU FAHREN

Die Integrierte Berganfahrhilfe bewirkt, dass das Fahrzeug ohne Bremsunterstützung am Hang steht.

# ANGEPASST AN REDUZIERTERE GESCHWINDIGKEITEN UND HÄUFIGE STOPPS

Stadtbusse befinden sich permanent in Beschleunigungs- und Bremsphasen und verursachen dadurch einen enormen Energieverbrauch. Die serielle-Hybrid-Technologie ist für diese Art von Fahrzeugeinsätzen die ideale Lösung um Energie zurück zu gewinnen.

## INTEGRATION DER KOMPONENTEN AUF DEM DACH

Standardisierte Bauweise für die Unterbringung der Komponenten.

### Energiespeicher

12 m	18 m	18 m
Ultrakondensator EDLC (elektrischer Doppelschichtkondensator) - 0.82kWh : 500-750 VDC, 200 kW		Batterie Li NMC (Lithium-Nickel-Mangan-Kobalt) 32kWh an Bord, 665 V, 200 kW

### Elektrischer Antriebsmotor

Während der Geschwindigkeitsreduktionsphasen, wird der Elektromotor als Generator zum Nachladen der Batterien verwendet.

12 m Ultrakondensatoren	18 m Ultrakondensatoren	18 m Batterie
Elektromotor mit Dauermagnet, Leistungsspitze 195 kW (Drehmoment 2134 Nm)	Elektrischer Antriebsmotor, Leistungsspitze 200 kW (Drehmoment 5100 Nm)	

**Integrierter Anlasser im Generatororder**, dadurch wird der Dieselmotor über den Generator gestartet, Standardversion besitzt der Generator 140 kW, in der Gelenkbusversion 200 kW.

**Tector 7 Diesel Motor mit 210 kW (285 PS)**, 6 Zylinder, hinten links in Längsrichtung verbaut.

