

Wenn Batterien unter den Boden wandern

Artikel vom **4. Juni 2026**

Solobusse

Mit innovativer Leichtbauweise und ungewöhnlicher Batterietechnik geht VDL bei seinen Elektrobussen eigene Wege. Der niederländische Hersteller setzt dabei auf ein modernes »Citea«-Programm und erweitert nach der Van-Hool-Insolvenz zugleich seine Position im europäischen Busmarkt.



Dank Composite-Karosserie und Unterflurbatterien bietet der »Citea LF-122« mehr Platz für Fahrgäste bei reduziertem Eigengewicht (Bild: Christian Marquardt).

Der niederländische Busbauer VDL ist ein Musterbeispiel für einen Hersteller, der aus mehreren älteren Firmen zusammengewachsen ist. Der Markenname geht auf die Eigentümerfamilie van der Leegte zurück. Die van der Leegtes führen einen breit aufgestellten Industriekonzern. In den 1990er-Jahren stiegen sie in den Busbau ein und übernahmen dafür Berkhof aus Heerenveen, Bova aus Valkenswaard (mit dem

bekannten Reisebus »Futura«), Denolf & Depla sowie Jonckheere aus dem belgischen Roeselare und Kusters aus Venlo. Aus diesen Unternehmen entstand die neue Marke VDL. Da sowohl Denolf & Depla als auch Kusters Mini- und Midibusse bauten, verschwand Denolf & Depla schon bald wieder.

Bemerkenswert schnell gelang es VDL, aus den unterschiedlichen Marken ein einheitliches und gut abgestimmtes Programm zu formen. Mit der Insolvenz des belgischen Herstellers Van Hool kommt nun ein weiteres Kapitel hinzu: VDL übernimmt dessen Werk im nordmazedonischen Skopje und will dort den Bau der Van-Hool-Reisebusse fortsetzen. Für die Linienbusse der Belgier ist dagegen kein Platz mehr – schade um den kurz vor der Insolvenz vorgestellten Stadtbus »A 12«.

Das aktuelle Linienbusprogramm besteht aus der Baureihe »Citea«, die die früheren Typen SLF (Standard Low Floor) und LLE (Light Low Entry) ersetzt. Angeboten werden der Niederflurbus LF-122 (12,2 m), der Gelenkbus LF-181 (18,1 m) sowie die Low-Entry-Modelle LE-122, LE-135 und LE-149 mit Längen von 12,2, 13,5 beziehungsweise 14,9 m. Eine Besonderheit des neuen »Citea« ist seine Karosserie aus Kunststoff-Composite statt Stahl. Ein Geflecht aus Kunststofffasern wird dabei mit flüssigem Kunststoff zu einer geschlossenen Struktur verbunden. Das reduziert das Eigengewicht deutlich und ermöglicht eine höhere Fahrgastkapazität bei gleichem zulässigem Gesamtgewicht.

Auch bei der Batterietechnik geht VDL einen ungewöhnlichen Weg. Statt die Batterien auf dem Dach zu montieren, werden sie unter dem Fahrzeugboden untergebracht, ohne die Niederflureigenschaft einzuschränken. Das bringt Vorteile an Stellen mit geringer Durchfahrthöhe, etwa in der Unterführung Rheinallee im Bonner Stadtteil Godesberg. Während viele Elektrobuse dort nicht passieren können, fährt der neue »Citea« problemlos hindurch.

Hersteller aus dieser Kategorie
