Neue Generation des Mercedes-Benz eCitaro startet ab 2028

Artikel vom **12. November 2026**
E-Busse

Daimler Buses zeigt bei den eMobility Days 3.0 einen seriennahen Prototypen der nächsten Generation des Mercedes-Benz eCitaro. Die neue Stadtbusplattform ist elektrisch ausgelegt und kombiniert LFP-Batterien, digitales Cockpit, neue Antriebstechnik und flexible Ladeoptionen.



Daimler Buses präsentiert ersten seriennahen Prototypen der nächsten Generation des Mercedes-Benz eCitaro (Bild: Daimler Truck AG)

Daimler Buses gibt mit einem seriennahen Prototypen einen Ausblick auf die nächste Generation des »Mercedes-Benz eCitaro«. Die neue Stadtbusgeneration wurde von Grund auf für den batterieelektrischen Betrieb entwickelt. Grundlage ist eine neue Fahrzeugplattform, die Längen vom Zehn-Meter-Solobus bis zum 18-Meter-Gelenkbus abdeckt und Komponenten aus dem Mercedes-Benz-Trucks-Portfolio busspezifisch

nutzt. Die Markteinführung ist für 2028 geplant, die Weltpremiere für Oktober 2027 auf der Busworld Europe in Brüssel. **Elektrische Plattform und neue Fahrzeugstruktur** Die neue Architektur ist konsequent auf den Elektroantrieb ausgelegt. Beim Gelenkbus sinkt das Leergewicht um rund 750 Kilogramm. Das schafft Potenzial für mehr Fahrgastkapazität und geringeren Energieverbrauch. Ein modulares Baukastenprinzip mit einheitlichem Vorderwagen- und Heckmodul ermöglicht sieben Baumuster: drei Niederflurvarianten und vier Low-Entry-Ausführungen für Stadtlinien- und Überlandeinsatz. Rohbau, Dach und Unterboden wurden neu konzipiert. Ein mehrschichtiges Sandwichdach übernimmt tragende, isolierende und gestalterische Funktionen in einem Bauteil. Es ist mit rund 42 Millimetern flacher als das bisherige Stahldach und reduziert das Fahrzeuggewicht je nach Variante um etwa 100 bis 150 Kilogramm. Die durchgehend gerade Seitenwand erleichtert die Standardisierung von Dach und Unterboden über die Baureihe hinweg. Definierte Crashzonen schützen Hochvoltkomponenten, vorne bleibt der Front-Aufprallschutz Bestandteil des Sicherheitskonzepts. **Batterie, Laden und Antrieb** Bei der Batterietechnik wechselt die neue Generation von NMC- auf LFP-Zellchemie. Basis ist ein einheitliches Kompaktbatterie-Paket mit rund 50 Kilowattstunden Bruttoenergieinhalt. Je nach Fahrzeuglänge und Einsatzprofil sind beim Solobus sechs bis zwölf Pakete möglich, beim Gelenkbus acht bis 14. Die Batterien werden im Unterboden und auf dem Dach platziert. Bis zu drei kombinierbare Ladeschnittstellen sorgen für Flexibilität: CCS2 mit bis zu 400 Kilowatt sowie Stromabnehmer oder Ladeschiene mit bis zu 450 Kilowatt. Für die Niederflurversion ist die elektrische Portalachse ZF »AxTrax 2 LF« mit radnahen Elektromotoren vorgesehen. Sie erreicht bis zu 360 Kilowatt Systemleistung. Beim Gelenkbus reicht dadurch eine Antriebsachse aus, was Gewicht und Komplexität reduziert. Die Low-Entry-Variante nutzt einen Zentralmotor mit der Mercedes-Benz-Hinterachse »RO 440« und ist für Geschwindigkeiten bis 100 km/h ausgelegt. Das System »MMTI« steuert Antrieb und Bremse radindividuell in Echtzeit, unterstützt längere Rekuperationsphasen und kann Bremsenverschleiß sowie Fahrstabilität verbessern. **Innenraum, Sicherheit und digitale Dienste** Der Wegfall des klassischen Motorturms schafft im Heck zusätzliche Fläche. Je nach Ausführung ist ein durchgehend niederfluriger Fahrgastraum bis zum Fahrzeugende möglich. Der Mehrzweckbereich lässt sich unter anderem für Kinderwagen, Rollatoren oder Gepäck nutzen. Das Thermomanagement »ThexMO« bündelt Heizung, Lüftung und Klimatisierung. Es nutzt eine Propan-Wärmepumpe mit dem Kältemittel R290 und bindet Abwärme aus Antrieb und Nebenverbrauchern ein. Am Fahrerarbeitsplatz kommen zwei 12-Zoll-Displays des »Multimedia Cockpit Interactive« zum Einsatz. Fahrdaten, Assistenzsysteme, Kamerabilder und Bedienfunktionen werden gebündelt dargestellt. Fahrer- und Betriebshofprofile sollen Wechselzeiten verkürzen. Over-the-Air-Updates ermöglichen Softwareaktualisierungen und die spätere Freischaltung ausgewählter Funktionen. Zum Sicherheitskonzept zählen unter anderem »Preventive Brake Assist 2«, »Sideguard Assist 2«, »Frontguard Assist«, Rückfahrkamera beziehungsweise 360-Grad-Kamerasystem sowie »Attention Assist 2«. Ergänzend begleiten »Omniplus« und »Omniplus Charge« Betreiber mit Servicediensten, digitalen Funktionen, Batteriekonzepten und Leistungen rund um Ladeinfrastruktur.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag