

Stadtbusse

Artikel vom 18. Oktober 2020

E-Busse



VDL Citea SLF 120 electric (Bild: VDL Bus & Coach).

Das Angebot an Stadtbussen umfasst Diesel- und batterieelektrische Busse der Citea-Baureihe. Dabei werden Dieselfahrzeuge nur als LLE (Light Low Entry) Seminiederflurbusse mit Hochbodenanteil im Fahrzeugheck angeboten. Der Citea LLE steht in den Längenvarianten 12.000 mm und 12.700 mm bei jeweils 2500 mm Fahrzeugbreite zur Verfügung. Die Euro-6d-Dieselmotoren stammen von Cummins. Die SLF (Standard Low Floor) Vollniederflurbusse gibt es nur noch mit batterieelektrischem Antrieb. Im Bereich der Solobusse gibt es den Typ SLF 120 mit 12.000 mm Länge und 2550 mm Breite. Ferner werden die Typen SLE 120 und SLE 129 als Low-Entry-Busse mit 12.000 bzw. 12.900 mm Fahrzeuglänge und jeweils 2550 mm Breite sowie der LLE 115 (Light Low-Entry) mit 11.500 mm Länge und 2500 mm Breite und batterieelektrischem Antrieb angeboten. Für die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) werden 21 Citea SLF 120 electric bis Ende 2020 ausgeliefert. Die Busse sind mit einem Batteriepaket mit 216 kWh ausgestattet und werden tagsüber und nachts im Depot

mittels eines Pantographen auf dem Fahrzeugdach nachgeladen. Sehr interessant ist außerdem das Giantleap-Projekt (großer Sprung), das im Rahmen eines EU-Förderprogramms stattfindet. Hier hat VDL mit Komponenten des deutschen Herstellers Ellring Klinger deren Brennstoffzellen und einen Tank für den gasförmigen Wasserstoff in einem einachsigen Anhänger untergebracht.



VDL Citea SLF 120 electric mit BzH Range-Extender-Anhänger im Rahmen des Giantleap-Projekts (Bild: EllringKlinger).

Der Anhänger dient als Range-Extender. Er wird ganz normal über eine Maulkupplung an den Batteriebus Citea SLF 120 angekuppelt. Über eine Hochvoltsteckverbindung zum Zugfahrzeug gelangt die von den beiden Brennstoffzellen erzeugte elektrische Energie in die Speicher des Busses. Somit kann die Reichweite bedarfsweise erheblich vergrößert werden. Das Projekt verläuft sehr zufriedenstellend und wird derzeit in den Niederlanden mit vier Bussen und der gleichen Zahl an Range-Extender-Anhängern im Alltagsbetrieb ausgiebig erprobt. Der Vorteil gegenüber einem batterieelektrischen Bus mit im Fahrzeug integrierter Brennstoffzelle als Range-Extender ergibt sich durch ein niedrigeres Eigengewicht und einer höheren Transportkapazität an Fahrgästen.

Hersteller aus dieser Kategorie
