Großraum-Gelenkbusse

Artikel vom **18. Oktober 2020**
Busse mit Verbrennungsmotor



Mercedes-Benz Citaro G, Gelenkbus mit Euro-VI-Dieselmotor OM 936 h und 260 kW (354 PS) Leistung (Bild: ICB GmbH, Frankfurt am Main).

Deutschlands größter Bushersteller hat drei Gelenkbustypen im Programm, nämlich den 18,1 m langen Citaro G (C 2), den vierachsigen Großraumgelenkbus CapaCity mit 19,73 m Länge (im Herbst 2016 als Nachfolger des 19,54 m langen CapaCity vorgestellt) und den CapaCity L, der mit 20,99 m Länge, das größte Modell darstellt. Alle Gelenkbusmodelle basieren auf dem Stadtbus Citaro. Ein Baukastensystem macht es möglich, alle drei Längenvarianten des Gelenkbusses darzustellen. Eine Knickwinkelsteuerung, die im Wesentlichen hydraulisch arbeitet, sorgt dafür, dass der Hinterwagen bei Kurvenfahrt brav dem Vorderwagen folgt. Motorisiert werden kann der Citaro G mit Triebwerken, die Leistungen von 265 kW bis 290 kW erbringen. Neben dem serienmäßigen 10,7-l-Dieselmotor OM 470 wird wahlweise auch ein 7,7-l-Dieselmotor OM 936 h (liegende Version) mit 260 kW (354 PS) für den Einsatz im Citaro G angeboten. Damit genügend Leistung (Drehmoment)vor allem beim Anfahren geliefert werden kann, wurde dieser Motor mit einem sogenannten Power-Boost-System ausgestattet, welches durch Drucklufteinblasung den Drehmomentaufbau im unteren Bereich verkürzt. Damit kann – bei topographisch nicht allzu anspruchsvollen Anforderungen – auch der kleinere, 1400 Nm max. Drehmoment liefernde Motor

eingesetzt werden. Durch den liegenden Einbau und das geringere Gewicht gegenüber dem 10,7-l-Triebwerk, entsteht so mehr Raum und eine höhere Zuladung (Transportkapazität)des Gelenkbusses. Neu ist der Citaro G NGT, die CNG-Variante des Gelenkbusses in Standardlänge. Vorgestellt wurde zunächst der Solobus. Nachdem bereits im Dezember 2015 ein erster Gelenkwagen an die Stadtwerke Augsburg übergeben wurde, folgten ein Lieferlos von 12 Gas-Gelenkbussen. Insgesamt 53 Gelenkbusse Citaro G NGT und 15 Solobusse Citaro NGT wurden von den Stadtwerken Augsburg bestellt. Von der Motorisierung her unterscheidet sich der Gelenkwagen nicht vom Solobus. Beide haben den – auch in der Leistung identischen – Gasmotor M 936 G mit 7,7 l Hubraum und 222 kW (302 PS) Motorleistung. Den vierachsigen Gelenkwagen CapaCity gibt es mit 19.730 mm Länge und als CapaCity L mit 20.995 mm Länge. Die Längenvariante mit 19.730 mm ist als Nachfolgemodell des zuvor 19.540 mm langen im Programm. Anfang 2018 erhielten die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) 10 CapaCity mit 19.730 mm Länge und mit der Motorleistung von 265 kW (360 PS / Motor OM 470) in der EURO-Vid-Ausführung. Diese lösen die neun vorhandenen CapaCity der Ursprungsversion mit 19.540 mm Länge ab, die von der SSB ausgemustert wurden. Ein Exemplar dieser Längenvariante ging im Jahr 2017 an die Fa. Willy Hummert, die Regionalverkehre im Raum Osnabrück (VOS)durchführt. Dieses Unternehmen besitzt nun drei CapaCity (zwei in der Ursprungslänge mit 19.540 mm Länge und einen mit der neuen Länge von 19.730 mm). Vom CapaCity L (20.995 mm lang) sind mittlerweile 30 Fahrzeuge bei der Hamburger Hochbahn und 12 Stück bei den Dresdner Verkehrsbetrieben im Einsatz. Die Serienlieferung erfolgte 2016 (Hamburg) bzw. Februar 2017 (Dresden). Die Hamburger Hochbahn hat weitere 60 Stück CapaCity L bestellt, die auf weiteren Metrobuslinien zum Einsatz kommen sollen. Der CapaCity ist hauptsächlich für den Einsatz in BRT-Systemen konzipiert worden, kann aber auch - mit Ausnahmegenehmigung – auf dafür geeigneten Stadtbuslinien betrieben werden. Vom CapaCity in der Ursprungsform mit 19.540 mm Länge (ab 2007 gebaut, Basis Citaro facelift) wurden 250 Exemplare für das BRT-System in Istanbul (Türkei) geliefert. In Deutschland hingegen waren es nur 34 Exemplare, die vorwiegend an städtische Verkehrsbetriebe (z. B. neun Stück SSB Stuttgart, sechs Stück TüBus Tübingen, sieben Stück ASEAG Aachen und fünf Stück HEAG Mobilo Darmstadt) geliefert wurden, um nur die wichtigsten Abnehmer dieses Typs zu nennen. Im November 2018 erhielt Regiobus Potsdam Mittelmark sechs CapaCity L für den Einsatz auf stark nachgefragten Buslinien zwischen Berlin und Potsdam. Es handelt sich hierbei um viertürige Fahrzeuge. Die max. Transportleistung wird für den CapaCity L mit 191 Personen (7,4 Stehplätze je m²) sowie für den CapaCity mit 181 Personen angegeben. Bei 4 Personen je m² Stehfläche sind es 125 Personen (CapaCity L) bzw. 115 Personen für den CapaCity. Motorisiert sind beiden Varianten des CapaCity mit dem Euro VI Dieselmotor, der Baureihe OM 470, der wahlweise 265 kW (360 PS) oder 290 kW (394 PS) leistet. Das zul. Gesamtgewicht beträgt bei beiden Varianten 32.000 kg.



eCitaro G, batterieelektrischer Gelenkbus (Bild: Daimler Media Services).

Mit dem eCitaro G erhält die Gelenkbuspalette nun auch ein Familienmitglied, das emissionsfrei betrieben wird. Der eCitaro G kann mit drei oder vier Türen ausgestattet werden. Die Maße betragen 18.125 mm (L), 2550 mm (B) und 3400 mm (H). Das max. Fassungsvermögen liegt bei 145 Fahrgästen, bei zehn Batterien. Bei zwölf Batterien reduziert sich das Fassungsvermögen auf 136 Fahrgäste. 45 Sitzplätze sind in der dreitürigen Version, 41 in der viertürigen Ausführung maximal möglich. Das zul. Gesamtgewicht beträgt 30.000 kg. Angetrieben wird das Fahrzeug durch zwei Radnabenmotoren, die in der Antriebsachse AVE 130 von ZF verbaut sind. Die Leistung beträgt 2 x 125 kW. Es handelt sich um einen Schubgelenkbus, d. h. die dritte Achse ist angetrieben. Auf Wunsch kann auch die zweite Achse im Vorderwagen mit einer AVE 130 geordert werden. In diesem Fall stünde dann die doppelte Leistung, also insgesamt 500 kW zur Verfügung. Der eCitaro G kann auch optional mit einem Pantographen auf dem Dach des Vorderwagens geliefert werden. Serienmäßig ist jedoch die Nachladung im Depot mittels Steckerlösung vorgesehen. Der eCitaro G ist seit der Busworld 2019 bestellbar. Die ersten Auslieferungen sind für den Herbst 2020 vorgesehen.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag