Schubgelenkbus

Artikel vom **19. Oktober 2020**
E-Busse



VDL Citea SLFA 181 Electric (BRT-Design) Gelenkbus mit 18,1 m Länge in Diensten der KVB Köln (Bild: VDL Bus & Coach).

Der niederländisch-belgische VDL (van der Leghte) hat mit den Typen Citea SLFA (Standard Low Floor Articulated) 180 bzw. Citea SLFA 187 einen modernen und völlig neu entwickelten Schubgelenkbus im Angebot, welcher im Jahr 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die Zahlen hinter den Typbezeichnungen belegen – wie bei VDL üblich – die Längenabmessungen. So gibt es die Citea-SLFA-Gelenkbusse in 18.000 mm und 18.750 mm Länge. Die Breite beträgt in beiden Fällen 2550 mm und die Höhe jeweils 3120 mm (inkl. Aufdachklimaanlage). Die kürzere Version der SLFA 180, hat einen Radstand von 5200 mm zwischen Achse 1 und 2 des Vorderwagens, während die längere Version, der SLFA 187, hier einen Radstand von 6000 mm aufweist. Bei beiden Modellen beträgt der Radstand zwischen Achse zwei (Vorderwagen) und Achse drei (Hinterwagen) identische 6750 mm. Die beiden Gelenkbusvarianten werden mit dem FPT (Fiat Power Train) Iveco Cursor 9 (8,7 l Hubraum) Dieselmotor in Euro-VI-Version mit wahlweise 228 kW (310 PS) bzw. 265 kW (360 PS) angeboten. Mit den beiden

SLFA-Gelenkbusmodellen ist die Stadtbusfamilie von VDL nun komplett und hat ein einheitliches, recht gefälliges Aussehen erhalten. Im Jahr 2014 wurde mit den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) ein Vertrag über die Lieferung von acht Citea-SLFA-Electric-Gelenkbussen mit Batterien als Energiespeicher geschlossen. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge im BRT Design (Bus Rapid Transit), die eine Länge von 18.000 mm und 2550 mm Breite aufweisen. Eine abgeschrägte Front sowie Radverkleidungen an den Achsen 2 und 3 sind dabei die signifikantesten Formänderungen gegenüber der Dieselversion. Das Fahrzeug verfügt über vier Türen, wobei die erste nur einflügelig, dafür aber extra breit ausgeführt ist. Im ganzen Innenraum gibt es eine Cantilever-Aufhängung der Fahrgastsitze, was eine schnelle Reinigung des Fahrzeugs ermöglicht. Der Bus ist zudem mit einem – verdeckt auf dem Fahrzeugdach angeordneten – Pantographen ausgerüstet. An definierten Stellen auf dem Linienweg, vorzugsweise an den Linienendpunkten, kann der Bus dann an einem Lademast schnell mit Energie nachgeladen werden. Während der ersten Jahreshälfte 2016 erhielt die KVB acht Citea SLFA-E-Elektrogelenkbusse mit 18.100 mm Länge. Ab dem Fahrplanwechsel für das Fahrplanjahr 2017, im Dezember 2016, wurde der Betrieb der KVB Buslinie 133 auf rein elektrischen Betrieb umgestellt. Eine Nachladeinfrastruktur mit Lademasten war zu diesem Zeitpunkt ebenfalls komplett verfügbar. 2018 haben die Stadtwerke Osnabrück 13 Citea-SLFA-E-Elektrogelenkbusse mit 18,1 m Länge für die Metrobuslinie M 1 in Betrieb genommen. VDL ist dabei Systemlieferant. Das umfasst auch das Pantogrpahenladesystem mittels an der Stecke aufgestellter Lademasten. Anders als die Kölner Citea-SLFA-E sind die Osnabrücker Fahrzeuge jedoch mit einer Radverkleidung an der zweiten und dritten Achse ausgestattet. Im Januar 2020 bestellten die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) 48 VDL Citea SLFA 181 electric, um weitere Buslinien auf elektrischen Betrieb umzustellen. Die Fahrzeuge werden im BRT-Design geliefert. Erste Auslieferungen sind für das vierte Quartal 2020 geplant.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag