Stadtbusse mit Elektroantrieb

Artikel vom **7. Dezember 2023**
Omnibusse im Linienverkehr

Neuheiten von Daimler Buses auf der »Busworld 2023« – aus dem »RegioTrans«-Review (Teil 3) von Bus-Fachautor Christian Marquordt.



Mercedes »eCitaro G REX« (Bild: C. Marquordt).

Mercedes-Benz und Setra, die beiden Marken von Daimler Buses, residierten vereint auf einem großen Stand in Halle 5 auf der »Busworld 2023«. Mercedes beschränkte sich in seiner Präsentation darauf, Stadtbusse mit Elektroantrieb zu zeigen. So etwa den »eCitaro«, von dem die Marke mit dem Stern unterdessen schon mehr als 1000 Wagen an Kunden ausgeliefert hat. Und einen Prototyp des batterie-elektrischen Gelenk-»Citaro« mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle von Toyota. Er fährt immer mit dem Strom aus seinen Batterien, und die Brennstoffzelle läuft immer mit und lädt so die Batterien nach. Das verleiht dem Bus eine Reichweite von rund 400 km, und damit kann er in fast jedem Verkehrsbetrieb fast jeden Kurs vom frühen Morgen bis spät in die Nacht fahren, ohne unterwegs nachladen zu müssen. Vorbei die Zeiten, in denen

Elektrobusse nur auf kurzen Kursen eingesetzt werden konnten. Erste Wagen dieses Mercedes-Benz »eCitaro G REX« hat die Marke mit dem Stern schon nach Paderborn und Heidelberg ausgeliefert, im Bau seien je zwei Wagen für Stuttgarts SSB und Hamburgs HHA.

Low-Entry-Bus »S 500 LE Multiclass«

Konzernschwester Setra präsentierte seine neue Baureihe von Low-Entry-Bussen, die »S 500 LE Multiclass«. Sie haben von vorne bis einschließlich der Mitteltür einen Niederflurbereich, danach geht es Richtung Heck drei Stufen hinauf auf das Fußbodenniveau eines Hochboden-Busses. Diese Bauweise bietet einen nicht uninteressanten Vorteil, denn dank des in diesem Bereich hohen Wagenbodens braucht der Bus als Hinter- und mithin Antriebsachse keine Niederflur-Portalachse; vielmehr kann eine gebräuchliche, gerade Achse eingebaut werden. Schon mit dem Vorgängermodell, dem »S 400 LE business«, war und ist Setra sehr erfolgreich. Wie er werden auch Setras neue Low-Entry-Busse im türkischen Werk von Mercedes in Hosdere bei Istanbul gebaut.



Setra »S 510 LE« (Bild: Daimler Buses).

Die neue Baureihe »S 500 LE« zeichnet sich durch eine ungewöhnliche Optik aus. Die Stufe zwischen Niederflur- und Hochbodenbereich des Busses gibt es nicht nur im Wageninneren, sie wird auch im äußeren Erscheinungsbild betont. Das mag ein wenig gewöhnungsbedürftig sein, denn fast alle Wettbewerber bemühen sich, bei ihren Low-Entry-Bussen die Stufe im Wagen äußerlich gerade nicht sehen zu lassen. Aber Stefan Handt, der Chefdesigner von Daimler Buses, erklärt: »Wir wollten das Wesen des Low-Entry-Busses nicht verstecken, sondern seinen Charakter zur Geltung bringen.« Dementsprechend zieht er einen Vergleich mit dem Theater: »Vorne Parkett, hinten Loge.« Gegenüber der Vorgänger-Baureihe »S 400 LE business« ist die Palette der Low-Entry-Busse von Setra deutlich größer geworden. Gab es die bisherige Baureihe nur in den drei Längen von 12, 13 und 14,6 m, so gibt es die neuen Typen jetzt in den Längen von 10,51 m (»S 510 LE«), 12,21 m (»S 515 LE«), 12,92 m (»S 516 LE«) und 14,52 m (»S 518 LE«). Die neue Baureihe gibt es jetzt auch als Dreitürer mit einer schmalen Tür im Heck. Und weil diese Tür ja im Hochbodenbereich liegt, sind hier beim Ein- und Aussteigen natürlich auch Stufen zu überwinden. Neu ist auch eine Version

»Stadt«, die sich vorne beim Fahrer durch eine breite Tür mit Doppelspur-Einstieg auszeichnet. Das ist insoweit bemerkenswert, als Setra damit dazu zurückkehrt, einen Wagen anzubieten, der bewusst für den Stadtverkehr konzipiert ist: Der letzte Stadtbus aus diesem Haus war der »S 415 NF«, und der war so etwas wie der Zwillingsbruder des Mercedes »Citaro«.



Setra »S 515 LE Stadt« (Bild: Daimler Buses).

»S 510 LE«, »S 515 LE« und »S 516 LE« werden angetrieben vom Mercedes-Motor OM 936, der mit Leistungen von 220 kW oder 260 kW lieferbar ist. Der große »S 518 LE« hat das Mercedes-Triebwerk OM 470 mit einer Leistung von 290 kW.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag