

Weltpremiere des e-Citaro

Mercedes-Benz hat heute den e-Citaro, einen vollelektrischen Stadtbuss vorgestellt. Der auf dem Citaro basierende Linienbus soll zukünftig mit einer Brennstoffzelle als Range Extender annähernd 100 Prozent aller Strecken für Stadtbusse (Reichweite 150 - 250 Kilometer) abdecken. Daimler wird bis 2020 rund 200 Millionen Euro in elektrisches, vernetztes und automatisiertes Fahren investieren. Erste bestellte Fahrzeuge sollen noch in diesem Jahr übergeben werden.

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH hat im November 2017 eine entsprechende Absichtserklärung mit der Daimler-Tochter Evo-Bus unterzeichnet. Ende des Jahres startet im Mannheimer Bus-Werk dann die Serienfertigung des Mercedes-Benz Citaro mit vollelektrischem Antrieb. Die Verkehrsbetriebe in Hamburg und Berlin haben bereits insgesamt 35 e-Citaro bestellt.

Der elektrische Citaro ist Teil des Gesamtsystems e-Mobility von Daimler Buses. Fachleute von Evo-Bus analysieren jede Linie des Kunden, ein Simulationsprogramm errechnet dann den Strombedarf für die künftigen Elektrobusse im System. Ergebnis dieser Beratung sollen präzise Empfehlungen und Kalkulationen zum Energieverbrauch, der erforderlichen Lade-Infrastruktur und der empfohlenen Anschlussleistung für die Stromversorgung der Depots sowie Empfehlungen für das Lademanagement sein.

Für Service, Wartung und Reparatur steht zukünftig ein spezieller e-Mobility-Service der Dienstleistungsmarke Omniplus zur Verfügung. Daimler Buses investiert allein bis 2020 rund 200 Millionen Euro in die Umsetzung der CASE-Strategie. Ein wesentlicher Anteil fließt dabei in Kompetenzaufbau, Entwicklung und Produktion von Elektro-Bussen. Der Mercedes-Benz e-Citaro wird im Mannheimer Produktionswerk in Serie gefertigt werden. Die in Neu-Ulm ansässige Entwicklungsmannschaft wird sich auch zukünftig stark dem teilautomatisierten und autonomen Fahren widmen.

Plattform des neuen Mercedes-Benz e-Citaro ist der Citaro. Lithium-Ionen-Batterien mit einer Gesamtkapazität von bis zu 243 kWh übernehmen im e-Citaro die Stromversorgung. Sie sind modular aufgebaut: Die Batterien teilen sich in maximal zehn Module mit jeweils etwa 25 kWh. Neben zwei Batteriemodulen auf dem Fahrzeugdach gehören vier Batteriemodule im Heck zur Grundausstattung. Mit minimal sechs bis maximal zehn Batteriemodulen können Verkehrsbetriebe ihre Einsatz- und Ladestrategie exakt dem individuellen Bedarf anpassen.

Bei Vollbestückung mit zehn Batteriemodulen wiegt der e-Citaro in Serienausführung etwa 13,44 Tonnen. Das entspricht bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 19,5 Tonnen einer Zuladung von mehr als sechs Tonnen oder rund 88 Fahrgastplätzen. Zum Serienanlauf ist eine Ladung über Stecker vorgesehen. Hierfür verfügt der Stadtbus serienmäßig über einen Anschluss für Combo-2-Stecker. Ist zur Vergrößerung der Reichweite eine Zwischenladung gewünscht, kann der e-Citaro außerdem optional per Dachstromabnehmer aufgeladen werden.

Der Citaro soll mit Batterie-Vollbestückung eine Reichweite von rund 150 Kilometern im Sommer erreichen (SORT2). Unter Idealbedingungen fährt der e-Citaro rund 250 Kilometer ohne Zwischenladung.

Der e-Citaro wird auf der IAA Nutzfahrzeuge (20. - 27.09.2018) dem breiten Publikum vorgestellt. Mit auf der Messe werden außerdem der Sprinter F-Cell und der dort der Weltöffentlichkeit erstmals gezeigte Doppelstockbus Setra S 531 DT sein. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz e-Citaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Von links nach rechts: Ulrich Bastert, Leiter Marketing, Vertrieb & Kundenservice Daimler Buses, Gustav Tuschen, Leiter Entwicklung Daimler Buses, Till Oberwörder, Leiter Daimler Buses und Vorsitzender der Geschäftsleitung der EvoBus GmbH, sowie Martin Daum, Mitglied des Vorstandes der Daimler AG, verantwortlich für Daimler Trucks & Buses, bei der Weltpremiere für den vollelektrischen Stadtbus Mercedes-Benz e-Citaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz e-Citaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler