



Foto: VDA

IAA 2018/Innotrans

## ZEITENWENDE mit Ansage

Die diesjährige IAA ist ein Stück unwichtiger für den Busbereich geworden, da viele kleinerer Hersteller zur Berliner Innotrans abgewandert sind. Dabei starten die deutschen Hersteller in Hannover gerade auf dem Gebiet am kräftigsten durch, das in der Hauptstadt im Fokus steht: den Elektrobussen.

Die IAA war über Jahre hinweg das Highlight in den Messekalendern der großen Lkw- und Bushersteller. Sehen und gesehen werden ist das Motto, und das natürlich mit dem gesamten Portfolio. Das war auch in diesem Jahr wieder so – gerade bei Volkswagen Truck & Bus in Halle 12, das seit kurzem unter dem Label Traton firmiert und dieses bald eine SE an die Börse bringen will, war man besonders stolz, jetzt alle Konzernmarken in einer Halle vereint zeigen zu können. Entsprechend lautsprecherisch ging es schon beim „Housewarming“ am Vorabend des Pressetages zu, bei dem Andreas Rentschler seinen CEOs aus aller Welt ein artiges Defilé auf dem Sofa ermöglichte. Ganz anders sieht es allerdings bei den kleinen Herstellern aus, die weder Lkw-, Trailer- noch Motorenproduktion

im Rücken haben. Viele dieser Busbauer haben auf den langen und kostspieligen Messeauftritt in Hannover verzichtet und stattdessen die Innotrans in Berlin genutzt, auf der vor allem die globale ÖPNV-Welt massiv vertreten ist. Dabei ist die Stimmung auf der Freifläche, auf der die Busse im Sommergarten auch rollend präsentiert werden, beinahe schon urlaubsartig zu nennen. Diese gechillte Atmosphäre nutzten neben den größeren Herstellern wie Solaris, VDL und Sileo auch Ebusco, Voith, der eBus-Cluster und weitere. Der echte Durchbruch bei den Elektrobussen spielte sich dann aber doch in Hannover ab, wo sowohl Mercedes-Benz als auch MAN erstmals ihre Batteriebusse der Öffentlichkeit vorstellten,

auch wenn die Münchener erst in zwei Jahren liefern können. Entsprechend verhalten gestaltete sich die Enthüllung des Lion's City 12 E weitgehend ohne Pauken und Trompeten. Der Star der Pressekonferenz und der Messe war vielmehr die elektrische Verteiler-Lkw

**MAN: Batteriebusse kommen erst 2020**

Studie im Low Entry-Stil, die einige Teile des Triebstrangs vom Stadtbus über-

nehmen könnte, wenn er denn auf die entsprechende Nachfrage stößt. Dabei ist der dynamisch gestaltete E-Stadtbus – dessen Dieselvariante leider erst 2019 ausgeliefert wird – ein gelungenes Konzept, das dank fehlendem Motorturm bis zu vier Fahrgäste mehr sitzend befördern kann. Die massiven NMC-Batterien aus dem VW-Konzernbaukasten leisten 480 bzw. 640 kWh

und sollen dem Wagen genug zischendes Futter für den Umlauf eines Tages mit auf den Weg geben. Ein Pantograf als Stromabnehmer ist nicht geplant.

Man darf gespannt sein, ob man sich mit dieser Selbstbeschränkung einen Gefallen tut, zumal man zusammen mit Konzernschwester Scania als letzter auf den Markt kommt. Die allerdings setzt – typisch skandinavisch – ausschließlich auf die invertierte Pantografen-Ladung von ABB und zeigt den Testwagen, der bereits seit einiger Zeit in einer kleinen Flotte in Schweden seinen Dienst tut, als Besucher-Shuttle auf dem Messegelände in Hannover. Einen deutlich anderen Ansatz hat Daimler für seinen eCitaro gewählt, dessen Solovariante noch Ende 2018 in Mannheim in Dienst gehen soll. Statt auf Zentralmotoren setzen die Mannheimer auf die neueste Version der elektrischen AVE 130 von ZF, die immer noch deutlicher im Innenraum zu vernehmen ist als die Zentralmotoren anderer Hersteller. Zudem ist das Motordrehmoment mit 2 x 485 Nm nicht sehr hoch. Beim Thema Batterien hat

Mercedes-Benz wiederum einen ganzen Reigen von Varianten angekündigt, die von 2018 bis 2022 (Brennstoffzellen-Rangeextender) in Serie gehen sollen. Neue Batterien mit rund 30 % mehr Leistung stellte auch **VDL** auf der Innotrans vor. Zudem bieten die Holländer erstmals einen invertierten Pantografen an, der nicht



↗ Neu bei Volvo: der 9900 und der 9700 Foto: Sanne

mehr auf dem Bus, sondern an der Haltestelle montiert ist. Gänzlich neu ist außerdem der Low Entry-Elektrobus SLE, den es in 12 m und 12,80 m Länge gibt. Ein vor

allem in Skandinavien beliebter Dreiachser ist nicht zu haben. Er wäre aber generell möglich mit dem stärkeren Zentralmotor aus dem Gelenkbus. Als erster Hersteller kooperiert VDL seit neuestem auch mit der ZF Openmatics-Telematikplattform, sowohl für Elektro- als auch Reisebusse. Auch **Volvo** setzt vor allem

nach dem Ende der Festlegung auf Opportunity Charging 2017 auf die NMC-Technik von Akasol. Nur reden wollen die Schweden darüber noch nicht so freizügig wie

Daimler. Der bereits in Göteborg im Test befindliche Gelenkbus 7900 im neuen Design wurde zwar nicht gezeigt, er soll aber wohl doch etwas früher in Serie gehen als bisher geplant. Der chinesische Hersteller **BYD**, dessen scheuer Vorstandsvorsitzender Wang Chuanfu sich von Europa-Chef Isbrand Ho den neuen, modularen 12-m-Leichtbau-Bus sowie den angepassten 18-m-Gelenkbus mit voll digitalem Cockpit vorführen ließ, brachte einen neuen, 12 m langen Leichtbau-Elektrobus mit nach Hannover. Fotos wollte das Unternehmen von dieser Begehung allerdings nicht zulassen und verlangte gar ultimativ die Löschung von Bildern. Keine guten Vorzeichen für einen aufgeschlossenen Vertrieb, der für Deutschland noch in den Sternen steht.

Auch bei den Zulieferern tut sich einiges in Sachen Elektroantriebe: **ZF** in Friedrichshafen liefert nicht nur die elektrische Portalachse AVE 130 vor allem an Mercedes-Benz, sondern seit kurzem auch den ASM-Zentralmotor Cetrax, der einfacher in die Peripherie eines Busses

## Günstige Kfz-Versicherungen sind gut. Dauerhaft günstige sind besser.

Ein scheinbar billiger Versicherungsabschluss kann für ein Busunternehmen schnell teuer werden: z. B. durch drastische Prämien erhöhungen am Jahresende. Versicherungen über Dittmeier sind anders.

Bei uns erhalten Sie langfristig günstige Beiträge und herausragende Angebote. Fordern Sie noch heute einen kostenlosen und unabhängigen Versicherungsvergleich bei uns an. Wir finden für Sie die besten Angebote heraus.

Wir vergleichen für Sie. Kostenlos!

Ja, mich interessiert Ihr Angebot!

Firma

Name

Telefon

E-Mail

Dittmeier Versicherungsmakler GmbH

Kaiserstraße 23 · 97070 Würzburg

Telefon: 09 31. 98 00 70-15 · Fax: 09 31. 98 00 70-515

www.dittmeier.de · info@dittmeier.de

Dittmeier 

Versicherungen für Busunternehmen



↑ Heuliez präsentierte auf der Fahrzeugmesse in Hannover den GX 337 Elec Foto: Sanne

integriert werden kann, der nicht explizit als Elektrobuss konstruiert wurde. Einen ähnlichen Ansatz verfolgt Konkurrent **Voith**, der neben seinem für 2021 geplanten Diwa NXT Fünfganggetriebe mit elektrischer Unterstützungsoption eine veritable Elektrobussausstattung anbieten will, allerdings explizit ohne Batterien. Der in Berlin auf der Innotrans gezeigte Solaris Urbino besitzt einen eigenentwickelten PSM-Zentralmotor und wassergekühlte NMC-Batterien, die in einem vorkonfigurierten Trägergestell auf dem Dach montiert sind. Langfristig planen die Heidenheimer auch ein Package für nicht gekühlte Batterien wie LFP- oder Feststoffbatterien, die Daimler erstmals ab 2020 einsetzen will.

**Solaris** selbst zeigte in Berlin erstmals leichte Retuschen an der Optik des Urbino-Elektrobusses für Frankfurt am Main, die vor allem Scheinwerfer (jetzt auch mit LED-Technik) und A-Säulen umfassen. Zudem ist erstmals der Oberleitungsbus Trollino im neuen Gewand zu sehen, der auch in Kombination mit einer MNC-Batterie geliefert wird und so kurze Strecken ohne „Leine“ zurücklegen kann.

Wie zu erwarten war es im Bereich der Reisebusse in diesem Jahr eher stiller.

Waren doch zur Umsetzung der Umsturzrichtlinie ECE R66.02 Ende 2017 schon zur Busworld in Kortrijk die wichtigsten Modelle wie Mercedes Tourismo, MAN Lion's Coach und Neoplan Tourliner bereits erneuert worden. Lediglich Volvo trumpfte mit seinen neuen Bussen der Baureihe 9000 auf, die es wiederum in zwei Linien und Höhen gibt (der 9700 ist mit 3,65 m genau 20 cm niedriger als der 9900). Dabei profitiert der Luxusbus 9900 weiterhin vom ansteigenden Theaterboden, durch die geschwungene Z-Linie an der Seite geht dies nicht zulasten der hinteren Türhöhe. Bei den Motoren gibt es nicht viel Neues außer einer 380 PS-Version für den 9700er. Ganz ohne Neuigkeiten ging es bei MAN und **Neoplan** in

Halle 12 nicht ab: neben dem neuen Traxon-Getriebe, das haustypisch als Man Tip-Matic firmiert, zeigte Neoplan erstmals in einem hochwertig im BMC in Plauen ausgestatteten Cityliner das Spiegelersatzsystem von Vision Systems, das nun auch mit einer erweiterten Darstellung des toten Winkels aufwarten kann. Zudem sorgen weitere Kameras an den Dachrändern für eine 360-Grad Rundumsicht, die gerade bei langen Bussen sicher goutiert werden wird.

**Setra** zeigte zum zweiten Mal seinen S 531 DT, der mit Treppe links und ohne untere Gepäckablagen aufwartet. Als erster Hersteller stattet Setra den Doppeldecker mit

**Iveco: Kein Diesel in Hannover**

der serienmäßigen Brandlöschanlage aus, die Mitte 2019 gesetzlich verpflichtend wird. Sie ist Teil einer großen Sicherheitsoffensive bei Daimler mit dem neuen ABA 4 mit Fußgängererkennung sowie dem Sideguard Assist mit Abbiegeassistent und Spurwechselhilfe. Allerdings führte Daimler auf der IAA bei seinen Lkw bereits ABA 5 ein (Fußgängererkennung inkl. Vollbremsung). Darauf wird man beim Bus wohl noch lange warten müssen.

Ernsthafte Anstrengungen in Sachen alternative Kraftstoffe sind bei Scania und **Iveco** zu sehen. Letztere haben mutig einen „dieselfreien“ Messestand ausgerufen. In diesem Rahmen war ein Crossway LE mit CNG-Motor platziert. Dieses Fahrzeug verfügt über ein neues Design mit den in den Dachraum integrierten Erdgastanks, hat eine Reichweite von bis zu

600 km und liefert die hohe Leistung und niedrige Emissionen des Cursor-9-Natural Power-Motors. Daneben werden ein Heuliez Elektrobuss, ein Crealis Trolleybus mit Batterie und In-Motion-Ladetechnik sowie Kleinbusse mit Elektro- und CNG-Antrieb gezeigt. Eine beeindruckende Phalanx an umweltfreundlichen Bussen – Chapeau!

**Scania** ist zwar nicht dieselfrei auf seinem neuen Stand in Halle 12 unterwegs, aber immerhin bieten die Schweden ihren recht neuen Interlink MD Mitteldecker mit einem Flüssiggas LNG-Motor an, der für Reichweiten bis zu 1 000 km konzipiert ist. Die 912 l fassenden Tanks werden dazu stark heruntergekühlt und sind im Unterflur-Kofferraum untergebracht, der dadurch allerdings deutlich kleiner wird.

Olaf Forster ■



↑ Frisch im MAN-Portfolio: der Lion's City 18 G Foto: Sanne