



Mercedes-Benz

## Erste Linienbusse Mercedes-Benz Citaro mit Euro 5-Motoren ausgeliefert

Presse-Information

Datum:

10. August 2006

- **Mercedes-Benz Omnibusse liefert Citaro-Linienbusse mit Euro 5-Motoren**
- **Blue-Tec zukunftsfähig bereits für Abgasstandard Euro 5**
- **Euro 5 für Motortyp OM 906 hLA mit 205 kW (279 PS) problemlos realisierbar**

Stuttgart/Mannheim - Lange vor dem Einführungstermin der gesetzlichen geforderten Grenzwerte nach der EU-Abgasrichtlinie Euro 5 im Jahr 2008/2009 hat der Produktbereich Mercedes-Benz Omnibusse die ersten Stadt-Linienbusse Mercedes-Benz Citaro mit 205 kW/279 PS starken und liegend eingebauten Euro 5-Turbodiesel-Motoren OM 906 hLA ausgeliefert. Winfried Heckt, Leiter Verkauf Mercedes-Benz Omnibusse Deutschland, hat die Fahrzeuge im Mannheimer Omnibuswerk übergeben.

Im Oktober 2006 wird die Einhaltung der Euro 4-Abgasnorm für Dieselmotoren in Europa Pflicht. Bereits heute zeigt der Produktbereich Mercedes-Benz mit den soeben ausgelieferten Citaro-Stadtbussen, dass mittels der Blue-Tec-Dieselseltechnologie auf Basis von SCR (Selective Catalytic Reduction) bereits heute die noch wesentlich verschärften Emissions-Grenzwerte nach Euro 5 durch den Einbau eines SCR-Katalysators mit einer größer dimensionierten Katalysator-Oberfläche problemlos realisiert werden können.

„Das Triebwerk OM 906 LA/hLA mit 205 kW eignet sich besonders gut, weil es seine hohe Effizienz in der Verbrennung in idealer Weise mit der Blue-Tec-Arbeitsweise verbindet“, meint Winfried Heckt, Leiter Verkauf Mercedes-Benz Omnibusse Deutschland. Die neue Blue-Tec-Dieselseltechnologie basiert im Kern auf weiterentwickelten Motoren sowie einer integrierten Abgas-Nachbehandlung. Die Stickoxide werden hierbei unter Zugabe der wässrigen Reduktionslösung Ad-Blue in einem SCR-Katalysator gezielt in unschädlichen Stickstoff und Wasserdampf umgewandelt. Die Motor-Elektronik steuert die Ad-Blue-Menge, die aus einem

separaten Tank in das heiße Abgas eindüst, in dem es zu Ammoniak hydrolysiert und chemisch reagiert. Seite 2

Um die Stadtbusse Mercedes-Benz Citaro Euro 5-tauglich zu machen, haben die Entwickler den SCR-Katalysator größer dimensioniert und die Ad-Blue-Einspritzmenge neu definiert. Damit erreicht der Motor den ab 2009 geforderten Euro 5-Grenzwert, bei dem der Stickoxidanteil im Abgas gegenüber dem Euro 4-Grenzwert um weitere 43 % abgesenkt wird.

Einer der ersten Kunden nennt seine Gründe für die vorzeitige Anschaffung der Euro 5-Fahrzeuge mit Mercedes-Stern: „Wir möchten mit den neuen Citaro ein deutliches Signal in Richtung Zukunft setzen. Omnibus fahren heißt, umweltbewusst zu denken. Es ist für uns als Verkehrsbetrieb also ein Muss, diesen Gedanken in unseren Fahrzeugen umzusetzen. Deshalb ist die Option, heute schon mit Euro 5 unterwegs zu sein, eine super Sache.“

### **Die neuen Linienbusse Mercedes-Benz Citaro in Euro 5-Ausführung**

Bei den neuen Euro 5-Fahrzeugen handelt es sich durchweg um Fahrzeuge der Baureihe Mercedes-Benz Citaro der zweiten Generation. Diese erst kürzlich optisch und technisch in vielen Punkten erneuerten und weiter entwickelten Stadtlinienbusse fallen bereits auf den ersten Blick durch ihre veränderte Frontpartie auf. Die bogenförmige Einpressung mit der Andeutung einer Kühlermaske zwischen den Scheinwerfern ist optisch verwandt mit den neuen Reise- und Überlandbussen von Mercedes-Benz. Die Frontscheibe wurde durch eine durchgehende schwarze Blende optisch verlängert. Neben der Vorbauklappe lassen sich nun auch die Ecken einschließlich der Scheinwerfer-Gehäuse vorklappen. Der gesamte Vorbau ist somit ideal zugänglich für Wartungsarbeiten oder kann bei Unfallschäden selektiv ausgetauscht werden.

Auch das Heck wurde überarbeitet. Es ist im Gegensatz zum Vorgänger stärker dreidimensional geformt. Die kraftvoll V-förmig gestaltete Heckscheibe ist weit nach oben gezogen und ragt bis ins Dach hinein.

Das überarbeitete Design nimmt dem Citaro die übliche strenge und kantige Form herkömmlicher Linienbusse. Seite 3

Die Fahrzeuge sind mit der Elektronischen Niveau-Regulierung (ENR) ausgestattet, die das einseitige Absenken der Fahrzeuge (Kneeling) für ein bequemes Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ermöglicht. Zusätzliche Klapperrampen und außenseitige Meldetasten in behindertengerechter Höhe erleichtern vor allem in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, älteren Fahrgästen und Eltern mit Kinderwagen die Benutzung der Busse. Den strapaziösen Belastungen des Schülerverkehrs wird innen der gespritzte Fußbodenbelag gerecht. Als Fahrtziel-Anzeigen kommen 15 Zoll große TFT-Bildschirme zum Einsatz. Auf diesen werden neben den aktuellen Haltestellen auch zusätzliche Fahrgast-Informationen wie Fahrplan-Änderungen und Werbung gezeigt. Eine zusätzliche automatische Haltestellenansage unterstützt die Information akustisch.

Die neuen Euro 5-Busse haben rundum Scheibenbrems-Anlagen, ABS und Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR). Technische Besonderheit ist beim Citaro die Vorderachse mit Einzelrad-Aufhängung. Die Konstruktion basiert auf unteren Dreiecks-Querlenkern und verfügt serienmäßig über einen Stabilisator. Im Fahr- und Komfortverhalten werden die Vorteile der Einzelrad-Aufhängung und der damit verbundenen geringeren ungefederten Massen deutlich: Spürbar sind besonders der stabile Geradeauslauf sowie verringerte Fahrbahn-Einflüsse in der Lenkung. Auch der Wendekreis hat sich, im Gegensatz zum Citaro der ersten Generation, um einen halben Meter reduziert. Angetrieben werden die Citaro vom bewährten und liegend eingebauten Reihen-Sechszylinder-Motor OM 906 hLA mit 205 kW (279 PS) Leistung. Sein maximales Drehmoment von 1 120 Nm entwickelt er bei 1 300/min. Geschaltet werden die Fahrzeuge über ein 6-Gang-Automatik-Getriebe.