



Gerne groß oder Gerne klein?

Ein Fall für Downtown ist der kleinste Citaro, der mit 10,5 Meter Länge schon auf großem Fuß lebt. Sein besonderes Talent: Er fährt so flink und wendig wie nur wenige.

Ein Hingucker ist er trotzdem, auch wenn er um die Hüften etwas füllig wirkt. Wie ein Leistungssportler, der in die Jahre kommt – doch hier interveniert der Mannheimer: Von wegen, man ist ja gerade erst dabei, auf dem Markt Fuß zu fassen. Der kleinste Citaro mit der Bezeichnung K (wie kompakt) rundet mit seinen 10,5 m Länge das Stadtbuss-Programm nach unten ab. Für den, der es braucht: für enge Innenstädte, für anspruchs-

volle Topografien vielleicht. In der Anschaffung belastet er das Budget etwas weniger, der Hersteller spricht von 20 Prozent gegenüber dem 12-Meter-Standardformat – exakt 12,4 Prozent weniger Citaro werden geboten, ein Schnäppchen für den Kunden? Bis zu 88 Fahrgäste passen rein, gar nicht so wenig, über drei breite Türen füllt sich der Bus ziemlich schnell. Das Format ist auch nicht neu, aber durchaus gefragt – die Mercedes-Leute haben in Italien, Frankreich und Deutschland schon 700 K-Citaros unters Volk gebracht.



Aufgeräumt: hohe Stehplatzzahl, vielfältige Haltemöglichkeiten

Kurzer Radstand, gleiche Komponenten

Die Waage offenbart, was man ohnehin vermutet: Der Citaro K wiegt nur 800 kg weniger als sein großer Bruder – was eben 1,5 Meter Omnibusaufbau wiegen. Gekürzt wurde in Fahrzeugmitte, mit 4,40 Meter Radstand verkürzt sich der Wendekreis um satte 4 m. Sonst herrscht Gleichstand, der K fährt mit dem gleichen Antrieb, den gleichen Komponenten, den gleichen Rädern. Der Fahrgastraum ist recht luftig gestaltet, sachlich und freundlich, hochwertig verarbeitet. Die Qualität von Heizung, Lüftung und Klimaanlage würden auch für längere Distanzen reichen. Mit wenigen



Der Citaro kann auch kleiner. Für 10,6 m Länge wird der Radstand gekürzt

,aber properen Sitzen und drei Türen ist er für einen italienischen Kunden bestimmt. Nicht nur der freut sich über das dezente Innengeräusch, der Motorturm ist anständig isoliert. Da gibt es auch keine Abstrahlwärme zu monieren, die Entwickler haben hier noch mal Hand angelegt.

Wer ihn so haben will, bekommt den kurzen Citaro mit moderner Spritsparteknik. Spannender ist die Frage, wie sich das K-Format auf der Straße macht. Das Fahrwerk jedenfalls macht hier keinen Unterschied zwischen den Aufbaugrößten. Wie wirkt sich der kurze Radstand aus? Das Fahrwerk federt feinfühlig und gut ausbalanciert, die typischen Nickschwingungen auf tiefen Bodenwellen bleiben aus. Der Geradeauslauf ist nicht zu beanstanden, wenngleich er nicht so unbeirrbar ausfällt. Die Einzelradaufhängung spurt präzise, zeigt sich aber auf unebener Fahrbahn nicht unbeirrbar. Der Citaro K folgt auch mal Spurrillen und drückt bei schnellen Kurven schon mal das Heck nach außen. Kein Grund zur Panik, wir kritisieren auf hohem Niveau.

Sportliche Talente

Im Cockpit fühlt sich der K-Fahrer auf Anhieb zu Hause, wer einen Citaro kennt, kennt eben alle. Die erhöhte Sitzposition verschafft einen besseren Blick aufs Verkehrsgeschehen, der Citaro K geht besonders gut zur Hand. Auch die Lenkung, sonst als zu schwergängig ge-

scholten, verlangt überhaupt keine Fahrerkraft. Konventionelle Innenschwenktüren öffnen und schließen schnell und satt, es muss nicht unbedingt die elektrische Schwenkschiebeteknik sein.

Freude am Job kommt auf, wenn der neue Mercedes-Sechszylinder antritt, im kompakten K kommt er richtig spritzig zur Sache. Mit 299 PS aus 7,7 Liter Hubraum hat er mit dem Fahrzeugformat nicht die geringste Mühe. Schnell aus der Haltestelle und zügig auf 50 km/h, der Testbus rollt dann in Gangstufe 6 und nur mit 900 Touren. Der kleine Diesel schafft mit 1.200 Nm ab 1.200 Umdrehungen locker, was ihm das Getriebe abverlangt. Nur an langen Steigungen will die schnelle Übersetzung der Hinterachse nicht so recht passen – der Kunde sollte halt wissen, wohin er fährt.

An der Übersichtlichkeit des kleinen Citaros soll es nicht liegen. Doch wenn es in der Altstadt richtig eng wird, stören 2,55 Meter Breite. Auch die Überhänge sind nicht zu knapp und werden gern unterschätzt, wenn sich der Citaro K wieselflink durch parkende Autos und enge Kurven schlängelt. Da wäre es auch nicht übel, den Citaro K mit geteilten Seitenwänden zu bestellen. Ein leichter Anfahrtschaden ist dann schnell wieder repariert, ganz ohne Ausfallzeit. Der kompakte Citaro ist eben doch ein Großer, der nur etwas kleiner ausfällt.

Wolfgang Tschakert

Technische Daten: Mercedes-Benz Citaro

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe
10.633/2.550/3.120 mm (mit AC)
Radstand
4.398 mm
Überhang vorn/hinten
2.805/3.430 mm
Wendekreis
17.284 mm
Kraftstofftank/Adblue
260/32 l
Leergewicht
10.680 kg
Zul. Gesamtgewicht
18.000 kg
Fahrgastplätze
20 Sitz-, 67 Stehplätze,
1 Rollstuhlplatz
Testfahrzeug
230.000 Euro

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder Typ OM 936 LA, links stehend; schadstoffarm nach Euro 6 mit Abgasrückführung, SCR-Abgasnachbehandlung und DPF
Hubraum
7.700 cm³
Leistung
220 kW (299 PS) bei 2.200 U/min
Max.Drehmoment
1.200 Nm bei 1.200 bis 1.600 U/min

Kraftübertragung

Sechsgang-Getriebeautomat ZF Ecolife 6 AP 1200 mit integrierter Retarder

Fahrwerk

Vorderachse ZF RL 75 EC; zul. Achslast 7,245 t; angetriebene ZF-Portalachse AV 132; zul. Achslast 11,5 t; Bereifung 275/70 R 22,5

Bremsanlage

Zweikreis-Druckluft-Bremsensystem EBS, Scheibenbremsen an allen Achsen, zulässiger Betriebsdruck 11,5 bar; Dauerbremse hydraulischer Primärretarder, optionaler ESP. Hydraulische Kugelumlauflenkung Typ ZF Servocom 8098 mit variabler Übersetzung.