



Mercedes-Benz Capacity

Mehrwert mit Gardemaß

Mit seinen Ausnahmemaßen gilt er hierzulande noch als Exot. Beim Test überzeugt der 19,54 m lange Gelenkzug des Marktführers mit handfesten Qualitäten. Auch Experten aus der Praxis bestätigen: Der Capacity ist der bessere Gelenkzug.

Einen Bus wie den Capacity bekommt man nicht alle Tage zu Gesicht. In München verdrehen die Busfahrer den Kopf, verharren eilige Passanten für Momente, wenn der vierachsige Mercedes-Gelenkzug mit hippestem Metrodesign im Verkehrsgewühl auftaucht. Er fällt eben auf, statt quadratisch-praktischem Schuhschachtel-Look trägt der Capacity Aufreißer-Kluft. An den Haltestellen

drängen sich die Fahrgäste an die Tür, sie würden der Testcrew gerne ein wenig Gesellschaft leisten. Tut mir leid, heißt es an den Türen: „Der Bus ist auf Testfahrt unterwegs, schauen Sie nur auf die Wasserpuppen auf den Sitzen“, die uns als Ballast dienen.

Wir nehmen es so genau wie immer und setzen noch einen drauf. Zu unseren Testfahrten laden wir Experten aus der

Praxis. Denn das Konzept des Capacity wird in München kritisch beäugt. Er kostet laut Liste 445.000 Euro, der Vertrieb spricht von etwa 15 Prozent mehr als ein vergleichbarer Normal-Gelenkzug in 18-m-Format. 193 Fahrgäste packt er maximal, was einer Belegung von acht Personen pro Quadratmeter entspricht. Bei 28 Prozent mehr Kapazität gegenüber dreiachsigen Gelenkzügen ginge die

Der längste Mercedes heißt Capacity.
In Deutschland ist er trotz 20-m-Ausnahmemaß
zulassungsfähig.
Unten rechts: Sachlich-freundlicher Innenraum
mit hoher Verarbeitungsqualität – der Test-
kandidat nimmt maximal 183 Fahrgäste auf.



Rechnung auf. Die Stuttgarter Verkehrsbetriebe rechnen anders. Statt üblicher 146 Sitz- und Stehplätze (18 m) haben ihre Capacities 170 Plätze zu bieten. Die Stuttgarter betreiben acht Fahrzeuge und beschicken damit stark frequentierte Linien. Mehrkosten und -nutzen halten sich nach deren Aussagen die Waage: Dem Plus an gut 16 Prozent mehr Kapazität stehen rund 15 Prozent höhere Fahrzeugkosten gegenüber.

Unser viertüriges Testexemplar ist für 181 Fahrgäste möbliert. Hier kommen Passagiere aller Art unter: Der Vierachser bietet zwei Mutter-Kind-Sitze über der Vorderachse, vier behindertengerechte Sitze hinter der Vorderachse, einen Rollstuhlplatz und Anlehnpolster an den Podesten gegenüber der beiden mittleren Türen. Wir sind mit 8.070 kg Testballast unterwegs, Wasserpuppen auf den Sitzen und Sandsäcke am Boden spielen die Rolle duldsamer Mitfahrer. Der leer gut 19

t schwere Mercedes tritt die Messfahrten mit 65-prozentiger Auslastung (119 Fahrgäste) an, knapp 28 t bringt der Vierachser auf die Waage.

Die Fuhrpark-Experten wissen es längst: Die Komponenten des längsten Mercedes-Linienbusses stammen allesamt aus dem modularen Citaro-Baukasten. Der Vorderwagen entspricht weitgehend der Gelenkbus-Serie, für den Nachläufer samt Antrieb bedienen sich die Techniker beim 15-m-Citaro. Um das lange Mercedes-Flaggschiff innenstadtauglich zu machen, bedarf es allerdings einiger Kniffe. Die letzte Achse wird elektrohydraulisch gelenkt und zwingt den langen Vierachser in den BO-Kraftkreis. An Haltestellen begrenzt die Steuerung den Ausschwenkwinkel des Hecks auf ein verträgliches Maß, in engen Kehren drängt der Nachläufer massiv nach innen und schafft so 22,85 m Wendekreis – exakt der Durchmesser, den auch der Citaro

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder Typ OM 457 hLA, links liegend im Heck eingebaut, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, 4-Ventil-Technik, elektronisch geregelte Pumpe-Leitung-Düse-Einspritzung, Euro 5 mit SCR-Abgasnachbehandlung
 Hubraum 11.967 cm³
 Nennleistung 260 kW/354 PS bei 2.000 U/min
 Max. Drehmoment 1.600 Nm bei 1.100 U/min

Kraftübertragung

Sechsgang-Getriebeautomat ZF Ecolife Typ 6 AP 1700 B mit integriertem Retarder, elektronische Regelung mit Topodyn-Schaltsoftware

Fahrwerk

Luftfederung mit elektronischer Niveauregulierung ENR; Vorderachse ZF RL 75 EC mit Doppelquerlenkern, zwei Luftfederbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator. Mittelachse als antriebslose Portalachse Typ ZF AVN 132, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer. Angetriebene ZF-Portalachse AV 132/870, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator. Elektrohydraulisch gelenkte Nachlaufachse ZF RL 75 A, zwei Luftbälge, zwei Dämpfer. Bereifung 275/70 R 22,5

Bremsen

Zweikreis-Druckluftbremse EBS, Scheibenbremsen an allen Achsen, 3-Zylinder-Luftpressor mit Power Reduction von Wabco. Dauerbremse hydraulischer Primärretarder, gestängelte Federspeicher-Feststellbremse auf Antriebsachse

Lenkung

Hydraulische Kugelumlauflenkung ZF Servocom 8098, Lenksäule gemeinsam mit Instrumententräger in Höhe und Neigung verstellbar, Radeinschlag 53/46 Grad, gelenkte Nachlaufachse, maximaler Einschlag 21 Grad

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe. 19.540 x 2.550 x 3.155 mm
 Radstand VA – Achse 2. 5.845 mm
 Radstand Achse 2 – Antriebsachse 5.990 mm
 Radstand AA – Nachlaufachse 1.600 mm
 Überhang v/h. 2.705/3.400 mm
 Wendekreis 22.850 mm
 Einstieg vorn/Tür 2/Tür 4. 320/340 mm
 Leergewicht. 19.090 kg
 zulässiges Gesamtgewicht 32.000 kg
 Fahrgastplätze. 42 Sitz- und 141 Stehplätze
 Preis Testfahrzeug. 445.000 Euro

Was der Tester sagt



Antrieb



kräftiger Sechszylinder-Diesel
fein abgestimmter Antriebsstrang
hohe Fahrleistungen
Sechsganggetriebe mit hohem Schaltkomfort
günstiger Kraftstoffverbrauch

Fahreigenschaften



sicheres Fahrverhalten
stabiler Geradeauslauf
vorbildliche Federung
feinfühlig und standfeste Bremsanlage

Fahrgastkomfort



Sitze, Heizung, Lüftung, Klima
gut schließende Türen
kaum Fahrzeugresonanzen



laut im Heck

Fahrerarbeitsplatz



einfache Fahrzeugbedienung
übersichtliches, modernes Cockpit
mit gutem Bedienkomfort
vorbildliche Pedalerie



Die Rückwand der Fahrerkabine eignet sich für elektronische Werbung. Keine Ideallösung im Heck – die Rundsitzzecke ist nur für bewegliche Mitfahrer geeignet. Ohne Geheimnisse: das VDV-Cockpit

G auf den Asphalt zirkelt. Für mehr Fahrstabilität spendierten die Techniker fürs Gelenk eine robuste Rohbauanbindung und eine neue Knickwinkelsteuerung. Über einen Lenkwinkelsensor wird permanent der Einschlagwinkel der Vorderäder mit dem Knickwinkel und programmierten Sollwerten abgeglichen. Bei Abweichungen greifen die Dämpfer im Gelenk ein, reduzieren das Motormoment und passen den Knickwinkel an.

Kameraüberwachung fürs Heck. Der erste Testtag mit dem Capacity beginnt mit einem gehörigen Maß Respekt, schließlich bekommt ein Omnibustester nicht alle Tage einen 20-m-Riesen vor die Flinte. Doch es dauert nicht lange, bis der Capacity-Novize am Steuer Vertrauen schöpft. Das Cockpit, als VDV-Arbeitsplatz bestens bekannt, gibt dem Fahrer keine Rätsel auf. Nach wenigen Minuten hat er den überlangen Mercedes gut taxiert – und nach einigen Kilometern vorsichtiger Fahrt im Griff. Schon auf den ersten Metern überzeugen die exakte Lenkung und der saubere Geradeauslauf. Mit einer kleinen Einschränkung: Beim

Rangieren greift man schon fester in die Speichen, etwas mehr Servounterstützung wäre keine Verschwendung.

Der lange Gelenkzug lenkt sauber ein, der zweiachsige Nachläufer folgt dem Steuerwagen gut berechenbar leicht einlaufend in der Spur. Steht eine enge Kurve an, hilft ein Blick in den Monitor über Kopf: Zwei Kameras an den Ecken überwachen das ausschwenkende Heck – mit etwas Übung klappt es auch ohne. Sauberes Andocken an Haltestellen gelingt schon nach wenigen Versuchen, die passende Hilfestellung gibt der rechte Außenspiegel mit integriertem Frontsichtfeld. An die meisten Haltestellen, die für Gelenkzüge konzipiert wurden, passt auch der Capacity. Allerdings schafft es auch der beste Fahrer nicht, den Mercedes-Riesen stets gestreckt in die Haltestelle zu manövrieren.

Auf die Bremsanlage singen wir das hohe Lied, elektronisch und mit hängendem Pedal werden alle Räder angesteuert und geregelt. Mit dem Ergebnis, dass der Capacity-Fahrer stets Herr der Lage ist – mal gefühlvoll, bei Bedarf wirft der Vierachser den Anker. Das wohl komponierte

Fahrwerk verdient Extrapunkte: Es rollt selbst auf ruppigen Fahrbahnoberflächen satt ab, gibt hier den schweren Wagen. Praktiker wie Hans Kolß (Watzinger München) registrieren sehr wohl den auffällig feinen Abrollkomfort des schweren Fahrzeugs, das lange Fahrzeug ist frei von Nickschwingungen. Der Vorderwagen bleibt ruhig, das sonst im Gelenkzug auftretende Schwingen des Nachläufers unterbleibt vollständig.

Verbrauch bleibt im Rahmen. Trotz seiner Masse beschleunigt der längste Mercedes behände, reagiert spontan auf den Fahrbefehl seines Chauffeurs. Als Kraftquelle dient der übliche Universalmotor OM 457 hLA, hier mit 354 Pferdestärken. Seine Papierform weist relativ bescheidene 1.600 Nm Drehmoment aus, nicht gerade üppig für nominell 32 t. Doch der liegende Reihensechszylinder kommt schon knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl mit 93 Prozent seines Maximums zur Sache und bleibt bis fast 1.800 Umdrehungen gut bei Kräften. Hohe Drehzahlen werden im Stadtverkehr kaum verlangt, der etwas vorlaute Diesel arbeitet mit dem

Meisterstücke.



www.man-mn.com

MAN Nutzfahrzeuge – Ein Unternehmen der MAN Gruppe

Zwei starke Auftritte. Gratulation zum Double.

Wer die Deutsche Fußballmeisterschaft, den DFB-Pokal in einer Saison gewinnt, ist richtig gut in Fahrt. Und

eins ist klar: Mit dem MAN Mannschaftsbus geht die Erfolgsreise des FC Bayern auch in Zukunft weiter.

MAN Nutzfahrzeuge





TESTERGEBNIS

Testbedingungen: 10°C, Regen

Gefahrenre Kilometer: 170,0 km

Kraftstoffverbrauch Durchschnitt:
56,2 l/100 km

Konstantverbrauch bei 50/60 km/h:
29,2 l/100 km/30,8 l/100 km

Verbrauch Stadtlinie: 69,5 l/100 km bei 20,7 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit

Verbrauch Überland: 42,3 l/100 km bei 41,5 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit

Fahrdynamik

Beschleunigung 0 – 20/40/50/60 km/h
3,8/10,6/15,8/22,9 sec

Innengeräusche in dB(A)

50 km/h Front/Mitte/Heck 69,0/71,8/74,9
60 km/h Front/Mitte/Heck 69,0/71,3/72,3

Maximaler Knickwinkel – identischer Wendekreis mit dem 18-Meter-Format

neuen Ecolife-Getriebeautomaten von ZF zusammen. Schnell und höchst komfortabel wird Gang für Gang nachgelegt, bei 18 km/h bereits der Dritte, mit 50 km/h im sechsten Gang rollt der Mercedes mit höchst moderaten 1.100 Kurbelwellenumdrehungen. Die Zeiten vorprogrammierter Schaltpunkte sind passe, das neue Getriebe wählt frei zwischen sechs Schaltprogrammen – auf flachen Rolletappen den Eco-Modus und aktiviert selbst bei kurzen Steigungen blitzschnell das Powerprogramm.

Die Schaltsoftware registriert die Auslastung des Fahrzeugs und vermeidet bei Leerfahrten überflüssige Kraftexzesse – es sei denn, der Fahrer überspielt per Kickdown den Getrieberechner. Grundsätzlich gibt es kaum Gründe, nach einer Extraportion Leistung zu verlangen – dank seines souveränen Antriebs beschleunigt der Capacity flüssig und ohne Schaltrucke.

Und wie sieht die Kraftstoffrechnung aus? Mit Kopf und Verstand hinter dem

Steuer bleibt der Kraftstoffverbrauch stets im Rahmen, wir haben es vielfach probiert. Im städtischen Liniendienst pendelt der Verbrauch zwischen 65 und 69 l/100 km, auf dem Überlandkurs mit längeren Haltestellenabständen verlangt der Vierachser nach gut 47 l/100 km. Schließlich ist der überlange Capacity auch im Umlandverkehr keine Fehlbesetzung, wenn hohe Kapazitäten gefragt sind – er läuft, wenn es verlangt wird, 84 Stundenkilometer Spitze.

Seine ordentlichen Fahrleistungen, das überzeugende Fahrwerk mit Stabilisatoren an der Vorder- und Antriebsachse sowie der hohe Fahrkomfort weisen ihn als den besseren Gelenkzug aus. Vielleicht noch ein Wort zur Bremsanlage: Sie spricht an, wie man es von erstklassigen Omnibussen gewohnt ist – unterstützt von einem Primärretarder, der kräftig zupackt, sich aber auf den letzten Metern vor der Haltestelle zurücknimmt.

Grau und rot. An der Haltestelle kommt der Capacity seinen Fahrgästen entgegen – mit maximal 340 mm Einstiegshöhe an den Türen 2 bis 4. Vor alten und behinderten Personen verbeugt sich der Volumenbus rechts, die Klapprampe an Tür 2 hilft Rollstuhlfahrern in den Bus. Die Innenschwenktüren stammen von Bode, hier eine solide Lösung. Sie schließen satt und klappern nicht, was zum guten Geräusch-

komfort des Mannheimer Riesen beiträgt. Der Innenraum selbst ist freundlich hell – grau in verschiedenen Tönungen, zum Kontrast die roten Sitze. Die routinierte Verarbeitung kann sich sehen lassen, die Inneneinrichtung wirkt schick und solide. Die Raumökonomie an Bord ist ausgefeilt, einzig der Bauraum für den Motor fordert seinen Tribut im Heck. Die Sitzgarnituren sind so bequem, wie sie aussehen. Für gutes Klima an Bord sorgen zwei leistungsstarke Klimageräte von Spheros mit Dreizonen-Regelung. Die Fahrgäste haben es gut im Capacity, nur ganz hinten im Heck wummert der Diesel ziemlich vernehmlich.

Das wohlkomponierte Fahrwerk verdient Extrapunkte – rollt selbst auf ruppigen Oberflächen satt ab.

Gesichtspunkte. Ganz vorn genießt der Fahrer die Ruhe und die gute Ausstattung seines Cockpits. Der üppige Sitz, der gerne belüftet sein dürfte, hält dem Fahrer die wenigen Erschütterungen vom Leibe, die das Fahrwerk durchlässt. Die Wärmeschutzfolie schützt ihn vor Hitze und schädlichen UV-Strahlen, ebenso das



Die Fuhrparkspezialisten von Watzinger München inspizieren den Capacity ganz genau, auch Karl-Heinz Gruber (Münchner Verkehrsgesellschaft MVG) kann sich für den Riesen erwärmen.

elektrische Rollo. Das Kühlfach für die Wasserflasche ist Spitze – warum sollte sich ein Fahrer mit lauwarmen Pausengetränken zufrieden geben? Die Münchner Expertenrunde sah jedenfalls viel Licht und wenig Schatten. Einmütig wird der sorgfältige Korrosionsschutz gelobt, der Capacity wird wie alle Mercedes-Produkte tauchgrundiert. Hans Kolb, Fahrdienstleiter bei Watzinger, lobt die Handlingseigenschaften des Mannheimer Riesen über den grünen Klee: „Keine Angst vor

großen Tieren, wer mit einem Gelenkzug zurecht kommt, hat auch mit dem Capacity kein Problem“. Sichtlich beeindruckt zollt Karl-Heinz Gruber von der MVG (Münchner Verkehrsbetriebe Gesellschaft) den Mercedes-Technikern nach dem städtischen Linienmarathon Anerkennung. Dennoch ist er nicht restlos zufrieden: „Warum nicht einen Meter mehr?“, fragt er und verweist auf die größere Kapazität der Doppelgelenkzüge. Die Mercedes-Techniker kontern freilich mit

der höheren Nutzlast des Capacity und scheinen noch einen Joker im Ärmel zu haben. Mehr Länge für den Capacity soll es geben, wie man munkelt, die MVG-Forderung ist schließlich kein Einzelfall. Eine Verlängerung, so viel ist sicher, würde dem Capacity zu weit mehr Akzeptanz verhelfen.

WOLFGANGTSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com

Ihre nächste Haltestelle ist in Düren!



Besuchen Sie uns vom 27.–29. Juli auf dem RDA-Workshop in Köln Halle 10.1/Stand O 43

CHR. SCHMITZ
Karosseriebau/Lackiererei

Ihr Omnibus-Spezialist!

Rurbenden · 52382 Niederzier
Telefon (02428) 4035 · Fax 5983
www.Karosseriebau-Schmitz.de
Info@Karosseriebau-Schmitz.de

Geht nicht – gibt's nicht!

- Unfallreparaturen mit Garantie
- Toiletteneinbau Chemie und Wasser
- Generalüberholungen
- Lackierungen aller Art
- Scheibeneinbau 24-Stunden-Service

