



## Mercedes-Benz Citaro

# Forever young?

Von links: moderne Erscheinung trotz seiner 13 Jahre; Schwenkschiebetüren im Heck; abgeschlossene Fahrerkabine im Bug; VDV-Arbeitsplatz mit gutem Platzangebot

Gegen Ende seiner Karriere läuft der Stadtbus Citaro noch mal zu großer Form auf. Kostenbewussten Kunden empfiehlt der Hersteller die kleine Motorisierung, die jetzt auch mit der neuesten Getriebevariante von Voith zu haben ist.

**D**ie Spatzen pfeifen es schon von den Dächern. Noch in diesem Jahr fällt der Startschuss für den Nachfolger des weltweit erfolgreichsten Stadtomnibusses. Aufmerksame Passanten in Neu-Ulm und Mannheim registrieren mehr oder weniger getarnte Erprobungsfahrzeuge, die neuerdings in dichter Folge die Werkstore frequentieren. Ändern soll sich einiges: Natürlich geht es um die Einführung einer neuen Motorengeneration, die das Zeug für Euro 6 und weitere Säuberungsaktivitäten haben soll. Möglicherweise sitzt der Kühler auf dem Dach, weil man so bequem die dringend benötigte Kühlfläche erhält. Der Fahrerplatz wird verstärkt, eine Knautschzone soll bei einem Frontalcrash Energie abbauen. Und die schnellen Überlandvarianten werden mit ESP ausgerüstet. Innen und außen soll das Design aktualisiert wer-

den, die Konzernentwickler haben sich für das neue Volumenmodell viel vorgenommen.

Jetzt drehen wir mit dem altbekannten Citaro noch eine Testrunde. Zählt er schon zum alten Eisen? Eindeutig nein, den Vergleich mit seinen wesentlichen Wettbewerbern hält er locker mit. Selbst nach 13 Jahren Bauzeit sieht er kein bisschen betagt aus. Die kleinen gekonnten Retuschen da und dort bekamen seinem Outfit nicht schlecht und entwerteten die älteren Citaro-Modelle kaum. Zur letzten großen Modellpflege spendierten die Omnibustechniker ihrem Erfolgsmodell eine Einzelradführung für die Vorderachse, die den Federungskomfort und die Fahreigenschaften in ganz neue Kategorien hob. Und so kurz vor der Ablösung gibt es für den Citaro noch eine neue Türegeneration. Die Innenschwenktü-

ren vorn und elektropneumatische Schwenkschiebetüren hinten sparen Gewicht und sollen die Zuverlässigkeit verbessern. Die hinteren Türen stammen aus eigener Entwicklung und Fertigung, der elektrische Antrieb sitzt oben, zum Schließen werden sie pneumatisch herangezogen. Die Kinematik wurde vereinfacht, manch penible Einstellarbeit kann jetzt entfallen. Für mehr Fahrgastsicherheit gegen Übergriffe empfiehlt Mercedes eine Videoüberwachung des Innenraums samt Aufzeichnung. Der Testwagen im Bukarest-Layout schützt seinen Fahrer mit einer geschlossenen Kabine, der erste Flügel von Tür 1 dient ihm als separater Einstieg. Vielleicht kein Fall für jeden, wer aber Vorstädte mit sozialen Brennpunkten bedient, muss sich heute verstärkt um die Sicherheit des Fahrpersonals kümmern.



**Auf den ersten und zweiten Blick.** Dass sich die Passanten nach dem Citaro umdrehen, ist eher unwahrscheinlich – er zählt im Straßenbild zu den vertrauten Erscheinungen, kein Wunder bei mehr nahezu 40.000 gebauten Fahrzeugen. Doch eine graue Maus ist er nicht. Typisch die vorgezogenen A-Säulen, sie verbessern die Rundumsicht des Fahrers. Zeitlos modern ist die großzügige Verglasung mit weit nach ans Dach reichenden

Scheiben. Und das schwungvoll gegliederte Heck braucht nur wenig Zierrat, um den Wettbewerbern die Schlusslichter zu zeigen. Angesichts der glattflächigen Erscheinung monieren einige Experten allerdings die fehlenden Anfahrpaneele an den Breitseiten, die das Beheben leichter Anfahrtschäden zur kleinen Fingerübung machen würden. Die großen Schiebefenster finden Lob und Tadel – auf der Haben-seite sammelt die wirksame Belüftung

Punkte, aber Vorsicht: Durch den großen Ausschnitt wird schnell ein Kinderarm gestreckt oder Abfall entsorgt.

Um die Raumökonomie ist es bestens bestellt. Der dreitürige Zweiachser bietet 27 sitzenden und 70 stehenden Fahrgästen Platz. Der Antrieb schmiegt sich gestapelt links im Eck, über dem stehenden Motor sitzt die umfangreiche Kühleinheit, rechts neben dem Diesel werden die Abgase abgeführt. Über drei Türen wird

*Ihre nächste Haltestelle ist in Düren!*



*In den Ferien zu uns!*

**Geht nicht – gibt's nicht!**

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

**CHR.SCHMITZ**  
Karosseriebau/Lackiererei

*Ihr Omnibus-Spezialist!*

Rurbenden · 52382 Niederzier  
Telefon (02428)4035 · Fax 5983  
[www.Karosseriebau-Schmitz.de](http://www.Karosseriebau-Schmitz.de)  
[info@Karosseriebau-Schmitz.de](mailto:info@Karosseriebau-Schmitz.de)



## Was der Tester sagt



### Antrieb

- + ausreichend kräftiger Sechszylinder-Diesel
- spürbare Anfahrschwäche
- + sauber abgestimmter Antriebsstrang
- keine Verbrauchseinsparungen im schwerem Stadtverkehr

### Fahreigenschaften

- + leichtfüßig sicheres Fahrverhalten
- + stabiler Geradeauslauf
- + vorbildliche Federung
- + feinfühlig und standfeste Bremsanlage

### Fahrgastkomfort

- + guter Fahrgastkomfort (Sitze, Heizung/Lüftung/Klima)
- + satt schließende Türen
- laute Antriebsgeräusche im Heck
- kaum Fahrzeugresonanzen

### Fahrerarbeitsplatz

- + einfache Fahrzeugbedienung
- + übersichtlich modernes Cockpit mit gutem Bedienungskomfort
- + vorbildliche Pedalerie

ein rascher Fahrgastfluss gesichert, der nur zwischen den voluminösen hinteren Radhäusern ein wenig klemmt. Die zwei großen Stehplattformen gegenüber Tür 2 und 3 füllen sich schnell mit vielen Fahrgästen, die auch ausreichend Halt an den Handläufen finden. Das sauber verarbeitete Interieur hält auch kritischen Blicken stand, der Mercedes-Stadtbuss wartet mit automobiler Anmutung auf. Ein freundlich heller Innenraum mit geschwungenem Plafond, die Kunststoffoberflächen wirken professionell, aber nicht billig. Der griffige Boden ist bis zur Seitenwand sauber verschweißt, die Sitze bis Tür 2 werden podestlos an den Seitenwänden montiert. Der Citaro lässt sich so innen rasch reinigen, eine unverzichtbare Ei-



genschaft für den Alltag. Und das Beste: Der Citaro klappert nur ein bisschen, wenn ihm die Kanaldeckel und rüde Fahrbahnoberflächen zusetzen. Aber der stehende Motor im Heck wird ziemlich laut, wenn er gefordert wird.

Ergattert man einen der ansehnlichen City-Star-Sitze aus konzerneigener Fertigung, dann sitzt man gut. Der gebotene Sitzkomfort reicht ganz sicher für die gewohnt kurzen Aufenthalte an Bord. Fürs Überlandgeschäft sind Hochlehner und eine dichtere Bestuhlung ohne die bessere Wahl. Die Sitzschalen aus festem Kunststoff bieten vandalismussichere Rückseiten, die Polster können einfach getauscht werden. Für längere Trips tauglich wäre die Klimatisierung. Thermostatisch gesteuert regelt das Klimacenter Temperatur und Frischluftzufuhr, für den Fahrer gibt es nur wenig Handlungsbedarf. Das ist auch gut so: Denn die Positionierung links an der Seitenwand ist im Fahrbetrieb wenig einsehbar und bedienungsfreundlich. Ohne AC-Betrieb be- und entlüftet der Citaro über zwei elektrisch betätigte Dachluken und zwei Turbodachlüfter – wahlweise auch wie schon beschrieben über die seitlichen Schiebefenster.

**Altbewährtes Cockpit.** Auf den Fahrer wartet der gewohnte VDV-Arbeitsplatz, der schon in die Jahre gekommen ist. Man merkt es am ausladenden Armaturenräger, am Monochrom-Display, am dünnen Einheitslenkrad. Nicht zu beanstanden ist das Platzangebot, auch der Sitzkomfort ist nicht von schlechten Eltern. Und die Sicht aufs Verkehrsgeschehen verdient die Note ausgezeichnet, mit der Einschränkung

des fehlenden Weitwinkelfelds im linken Spiegel. Weil auch der Cupholder für die Cola-Dose nicht fehlt und ein Kühlfach die Getränke kühlt, wird der Citaro zum Favoriten der Fahrer. Da wäre noch die Opticool-Windschutzscheibe zu nennen, die das Aufheizen hinter der Scheibe hemmt, oder das elektrische Rollo, das von Feinschliff und Reife zeugt. Seine Grundtugenden beherrscht der Citaro aus dem Effeff. Mit hängenden, gut bedienbaren Pedalen, einer präzisen, nicht zu leichtgängigen Lenkung, mit rasch öffnenden und schließenden Türen. Die EBS-Bremsanlage verzögert feinfühlig, wenn nötig auch kräftig, und ist in jeder Situation Herr der Lage.

Das gut abgestimmte Fahrwerk trennt die Spreu vom Weizen, wir haben schon seitenweise darüber geschrieben. Deshalb hier in aller Kürze: Der Citaro zählt zu den gut liegenden und bestfedernden Niederflurbussen. Lange und tiefe Bodenwellen werden ohne Hub- und Nickschwingungen genommen, selbst fiese Schlaglöcher bringen den ausgewogenen Citaro nicht aus der Fassung. Der Geradeauslauf ist stoisch, der Zwölfmeter-Zweiachser folgt den Lenkbefehlen leichtfüßig präzise, in schnell gefahrenen Kurven verneigt er sich auch ohne Stabilisatoren nur wenig.

**Downsizing im Heck.** Warum auch nicht? Mit 286 PS und 1.120 Nm Drehmoment ist ein 12-m-Bus schon ansprechend motorisiert. Aber statt eines üppigen 12-l-Sechszylinders steht links im Citaro-Heck ein kleiner 7-l-Sechszylinder mit der Bezeichnung OM 926 LA. So werden schnell 200 kg gespart. Klar, dass er die EEV-



**Klar gegliederter Innenraum mit geschickter Raumaufteilung – die Oberflächen und die Verarbeitung erfüllen Automotiv-Anforderungen.**

Abgasstandards erfüllt – nach Art des Hauses mit SCR-Abgastechnologie, aber ohne Partikelfilter. Das maximale Drehmoment steht über einen Tafelberg von 1.200 bis 1.600 Touren zur Verfügung, bei 1.000 Umdrehungen sind es bei Vollgas 1.000 Nm – soweit die Datenlage. Aber im Alltag muss der kleine Sechszylinder drehen, er schöpft seine Kraft nicht aus üppig bemessenem Hubraum. Zumal der Voith-Getriebeautomat auch nur über vier Gangstufen verfügt. Die gemessenen Fahrleistungen können sich sehen lassen, der Testwagen ist mit gut 16 t auch angemessen schwer.

Der Citaro nimmt auch immer weitgehend ruckfrei und komfortabel Fahrt auf, ob man nun voll oder beschaulich beschleunigt. Sein Kraftstoffverbrauch ist allerdings nicht rekordverdächtig, zu oft

dreht der Diesel bis an den Begrenzer. Auf dem Stadtrand-Überlandkurs, wenn auch höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, werden zusätzliche Gangstufen vermisst – auch wenn das Getriebe mit Sensotop-Software virtuos zwischen den Schaltprogrammen wechselt. Was sich bei unseren Messungen bei konstanten Geschwindigkeiten schon ankündigt: Im schweren Stadtverkehr und voller Auslastung spart der kleine Diesel gegenüber vollformatigen Motoren eher wenig. Die Lebensdauer des kleinen Motors soll zwischen 650.000 bis 750.000 Kilometern liegen, der große OM 457 hLA soll gut 200.000 Kilometer mehr machen, sagt man beim Hersteller.

**Unter dem Strich.** Der Neue wird es schwer haben, die Fußstapfen des aktuel-

MESSWERTE	
Testbedingungen. . . . .	15°C, trocken
Gefahrene Kilometer . . . . .	139,5 km
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch . . . . .	37,48 l/100 km
<b>Kraftstoffverbrauch</b>	
Konstantverbrauch bei 50 km/h . . . . .	20,98 l/100 km
Konstantverbrauch bei 60 km/h . . . . .	23,55 l/100 km
<b>Stadtlinienkurs</b>	
Durchschnittsgeschwindigkeit 20,9 km/h . . . . .	50,09 l/100 km
<b>Überlandlinie</b>	
Durchschnittsgeschwindigkeit 42,6 km/h . . . . .	35,23 l/100 km
<b>Fahrdynamik</b>	
Beschleunigung 0–20/40/50/60 km/h . . . . .	5,3/9,9/14,3/19,6 s
<b>Innengeräusche in dB(A)</b>	
50 km/h Front/Mitte/Heck . . . . .	57,8/61,2/72,0
60 km/h in dB(A) . . . . .	61,4/66,3/74,3

len Citaros sind groß. Er ist noch immer ansehnlich, komfortabel, zuverlässig und wirtschaftlich, was will man mehr? Die Fahrer schätzen ihren Mercedes, der den Alltag erleichtert. In Sachen Technik ist der Citaro noch immer State of the Art, bislang sehen wir noch keinen Wettbewerber, der zum Überholen ansetzt. Der Citaro-Kunde hat die Auswahl eines wohl gefüllten Komponentenbaukastens. Unsere Empfehlung: Wer den kleinen Sechszylinder wählt, fährt besser mit sechs Gängen. Sonst gibt sich der Citaro keine Blöße. **WOLFGANG TSCHAKERT**

**98,8 % finden unser Preis-Leistungs-Verhältnis gut bis sehr gut!\*)**



# Die Pkw-Versicherung für Busfahrer



*Ich finde es gut, dass es endlich eine spezielle Pkw-Versicherung für uns Bus-Fahrer gibt!*

**Wechseln Sie zur FV und sichern Sie sich Ihre Top-Konditionen in der Pkw-Versicherung. Anruf genügt!**

Fahrlehrerversicherung VaG - Mittlerer Pfad 5 - 70499 Stuttgart

\*) Das Ergebnis der aktuellen Kundenbefragung ist nachzulesen unter [www.fahrlehrerversicherung.de](http://www.fahrlehrerversicherung.de)

**Tel. 0711 - 98 889 711**