

Talente eines Außenseiters

Noch macht er sich rar, aber das könnte sich ändern. Denn der Stadtbus von Göppel kann einiges und manches besser. Der Niederflrbus ist für den Anhängerbetrieb abgestimmt.

Die Hauptrolle spielen andere, gerade jetzt nach der Präsentation des neuen Citaro. Aber auch Nebendarsteller verkaufen sich besser, wenn sie mit attraktivem Aussehen auffallen. Der noch wenig bekannte Göppel-Bus ist so ein Fall, wie unsere Testrunde durch München schnell zeigte. Rundlich knuffig steht er an der Haltestelle, wartende Fahrgäste fragen gleich nach der Herkunft. „Made in Germany“, ganz genau wird der Go4City, so heißt er auf neudeutsch, im thüringischen Ehrenhain verortet. Seine Radien und sein Babyface vermitteln ein freundliches Bild – als Verkehrsteilnehmer tritt der Niederflrbus ganz und gar nicht aggressiv in Erscheinung.

Weil der Niederflrbus noch einen Anhänger mit sich führt, wollen die Passanten sofort wissen, ob das Konzept legitim auf die Straße darf. Die Experten wissen es längst, Omnibuszüge verkehren mit Ausnahmegenehmigung. Denn der Göppel-Train überschreitet mit 21 m Länge die allgemein zulässige Länge von 18,75 m deutlich.

Ob er das Zeug zum Erfolgstyp hat? Darüber streiten die Geister. An seinem Auftritt und seinen technischen Talenten dürfte es jedenfalls nicht scheitern. Ganz nach dem Geschmack der Betreiber ist er noch konventionell genug – mit Blick auf die Technik bringt er alles mit, was die Fuhrparks fordern. Sie schätzen den langzeitlichen Korrosionsschutz mit Edelstahlstruktur und Kunststoffhülle. Auch das moderne Fahrwerk mit Einzelradführung an der Vorderachse sammelt fleißig Punkte, der Göppel-Bus erfüllt mit seinem VDV-Arbeitsplatz für den Fahrer die Anforderungen der Verkehrsbetriebe. Vom Start weg baut Göppel den neuen Niederflrbus in zwei Längen – als 12-m-Variante oder als 10,50-m-Midibus für den Stadt- oder Überlandbetrieb. Schon bald wird ein 18 m langer Gelenkzug



Freundliche Optik für den Stadtverkehr – Go4City-Midi mit passendem Personenanhänger

Schon nach den ersten Kurven wächst das Zutrauen, der wendige Midi macht im Zugbetrieb eine gute Figur.

nachgereicht, und der erste Hybrid-Prototyp ist auch schon unterwegs.

Der Omnibus-Zug, das Alleinstellungsmerkmal der Marke, ist die Herzensangelegenheit der Augsburger Techniker.

Er verspricht Wirtschaftlichkeit, wo Solisten oder Gelenkzüge passen müssen. Beispielsweise im morgendlichen Schülerverkehr mit hohen Kapazitäten, wenn schon kurz darauf eine kleinere Einheit reicht. Als Miditrain ist der Go4City10 für maximal 176 Fahrgäste gut, der Maxitrain mit 12-m-Zugwagen befördert mit zwei Meter mehr Länge maximal 13 mehr. Schon der kürzere Buszug übertrumpft den Normalo-Gelenkzug, im Solobetrieb kann der kompakte Göppel-Niederflurbus noch immer 77 Passagiere aufnehmen. In Sachen Fahrgastkomfort hat der Göppel-Train 75 Sitzplätze zu bieten, weit mehr als jeder Gelenkzug.

Keine Angst vor großen Tieren

Von Haus aus für den Anhängerbetrieb vorbereitet dürfen die beiden Solobusse den gleichen 10 m langen Anhänger ziehen, der

über beide Achsen mittle-
nkt. Vorder- und Hinter-
achse steuern präzise über
Achsschenkellenkungen –
mechanisch an der Vorder-
achse, die über eine Zahn-
stange im Drehkranz regelt,

die Hinterachse lenkt elektrohydraulisch mit. Für beide Achsen finden künftig Lenkachsen des Typs RL 75 EC Verwendung, auch wenn der Testanhänger noch auf MAN-Achskonstruktionen rollt. Beste Voraussetzungen also für eine exakte Spurführung des Hängers, aber ehrlich, ein paar Zweifel fahren bei unserem Selbstversuch mit. Wir wollen es wissen: Wie fährt sich ein mehr als 20 m langer Omnibuszug in der Innenstadt? Nach einer Gewöhnungsrunde stürzen wir uns mutig ins dichte Verkehrsgewühl der Münchner Innenstadt.

Schon nach den ersten Kurven wächst das Zutrauen, der wendige Midi macht im Zugbetrieb eine ausgezeichnete Figur. Die Zuggesamtlänge beträgt 21,5 und nicht 23 m, wie der Hersteller auf den Hänger schreibt – gefahren wird mit einer Ausnahmegenehmigung, die es laut Hersteller für alle deutschen Bundes-

Kompakt

Der Go4City verfügt über eine bemerkenswerte Qualität und zeigt vielseitige Talente – ob als stark motorisierter Kompaktbus oder als Miditrain. Allerdings kostet der Volumentransporter mehr als ein handelsüblicher Gelenkzug.

Die Lenkung verdient Extra-Punkte, sie arbeitet leichtgängig und präzise; für den nötigen Dampf sorgt ein 9,2 Liter großer DAF-Sechszylinder mit 1.450 Nm Drehmoment – auf Wunsch erfüllt er die EEV-Abgasnormen.



Ihr Weg zur grünen Plakette



- Rußpartikelfilternachrüstung für Reise-, Überland- und Stadtbusse ab Euro 1
- Grüne Plakette für freie Fahrt in alle Umweltzonen
- Zulassung für LEZ-London und weitere europäische Umweltzonen
- Genehmigung mit ABE 17170
- Vor-Ort-Montage- und Wartungsservice deutschlandweit

Tehag Deutschland GmbH
Gutenbergstr. 42
D-47443 Moers

Tel.: +49 28 41 88 785-0
www.tehag.com
info@tehag.de



Rangierarbeit

Nicht für Anfänger

Der Miditrain fährt sich unter allen Umständen narrensicher, vielleicht nur mit dieser Einschränkung: Mag das Ab- und Abkuppeln schnell zur Routine werden, die nötige Rangierarbeit ist keinesfalls trivial. Der erforderliche Verkehrsraumbedarf ist groß, um den Buszug zu strecken. Selbst mit gesperrter Anhängerhinterachslenkung ist ein Routinier gefragt, um den Anhänger in die geplante Parkposition zu bringen. Schulung tut not, nicht für nur die Fahrer, sondern auch für die Rangierkräfte auf dem Betriebshof.

länder geben soll. Wer im Anhänger mitfährt, rollt beinahe frei von Antriebsgeräuschen, ab 60 km/h überwiegen die Reifenlaufgeräusche. Der Anhänger federt sauber, mit der künftigen Einzelradführung wird es wohl noch besser. Und die gedämpfte Rockinger-Kupplung verhindert unsanfte horizontale Beeinträchtigungen, die beim Anfahren und Bremsen auftreten könnten. Für die Sicherheit der Mitfahrer sorgen im Anhänger zwei Kameras und eine Gegensprechanlage, die der Fahrer überwacht.

Mit Anhänger kein Wagnis

Mit fast 22 m Zuggesamtlänge geht es durch die belebte Innenstadt von München. Für den routinierten Fahrer verläuft das Erlebnis gänzlich unspektakulär – der Schuss Abenteuer bleibt aus. Anfangs gilt die volle Aufmerksamkeit dem Anhänger, der exakt in der Spur des Vorderwagens läuft – egal ob es um enge Kehren oder knappe Spurwechsel geht. Mit einer kleinen Einschränkung, die ein Versuch auf dem Großmarktparkplatz an den Tag bringt: Nutzt der Midifahrer den vollen Einschlag,

muss der Anhänger passen. „Lenkeinschlag kritischer Bereich“, zeigt das Display und warnt den Fahrer. Jetzt bleibt dem Chauffeur nur noch wenig Spielraum, den Zug wieder zu strecken. Aber die Göppel-Techniker haben schon darauf reagiert und die Lenkgeometrie des Anhängers neu angepasst.

Grundsätzlich fährt der Go4City gute Noten ein. Ein bekannter VDV-Arbeitsplatz, der gut zur Hand geht, an der Übersichtlichkeit gibt es nur wenig zu kritisieren. Mit der Ausnahme eines fehlenden Weitwinkelspiegels rechts, um den Lauf des Anhängers beim Rechtsabbiegen besser verfolgen zu können. Die mitteilsame Lenkung verdient Extra-Punkte, sie arbeitet leichtgängig und präzise. Und das solide Fahrwerk überzeugt trotz kurzem Radstand im Solo- wie auch im Anhängerbetrieb.

Unser Kommentar zur Antriebsleistung: 360 DAF-PS reichen aus, für den Solobetrieb sind sie üppig. Gemeinsam mit Anhänger bringt der Go4City schon leer knapp 20 t auf die Waage. Und mit mehr als 32 t Gesamtge-

Fahrradtransport-Anhänger für 40 Fahrräder – Bequemes und sicheres Verladen mit unseren rollbaren Patentgestellen.

Wir haben die Qualität nicht erfunden, aber wir liefern sie auf Rädern



Franz
Mersch

Fahrzeugbau · Fahrzeugreparatur
Bremsendienst
Franz Mersch GmbH + Co. KG
Taubenstraße 51 · 48282 Emsdetten
Tel. 0 25 72/93 36-0 · Fax 93 36-60
Postfach 1336 · 48271 Emsdetten
www.mersch-fahrzeugbau.de
E-Mail: info@mersch-fahrzeugbau.de



Freundliche Optik und hochwertige Verarbeitung im Innenraum (links). Göppel setzt auf das VDV-Cockpit.

wicht ist jede Pferdestärke gefordert, die alternativ angebotenen 310 PS empfiehlt der Hersteller nur für ebenes Gelände. Für den nötigen Dampf sorgt stets ein 9,2 l großer DAF-Sechszylinder mit 1.450 Nm Drehmoment, der dem sechsstufigen Ecolife-Getriebeautomaten von ZF zuarbeitet. Der Holland-Diesel wartet mit gutem Antritt auf, das moderne Getriebe sorgt für niedrige Drehzahlen und höchsten Schaltkomfort. Der DAF-Motor ist sauber genug, mit SCR-Abgaskatalysator und auf Wunsch mit Partikelfilter erfüllt er die EEV-Abgasnormen.

Unser Fazit:

Die Qualität des Go4City ist bemerkenswert und kann den Wettbewerber durchaus das Wasser reichen. Der Midi zeigt vielseitige Talente, als stark motorisierter Kompaktbus oder als Miditrain. Ob der Zug aus Augsburg ein Fall für jedermann ist, darf bezweifelt werden. Denn der Go4City-Volumentransporter kostet mehr als ein handelsüblicher Gelenkzug. „Als Solofahrzeug liegt unser Niederflurbus unterhalb von Citaro und Lion's City“, argumentiert Bernhard Schmidt. „Wer für seinen Buszug ausschließlich Göppel-Fahrzeuge kauft, spart gegenüber MAN-Göppel-Kombinationen rund 20.000 Euro“, legt der Geschäftsführer des Herstellers rasch noch nach.

Wolfgang Tschakert

Technische Daten Göppel Go4City 10

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor DAF PR265, Turbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, abgasarm nach Euro 5/EEV mit SCR-Abgastechnologie. Hubraum: 9.186 cm³, Leistung: 265 kW/360 PS bei 2.200/min, maximales Drehmoment: 1.450 Nm bei 1.100–1.700/min

Kraftübertragung

Sechsgang-Automatik ZF Ecolife mit integrierter Retarder

Fahrwerk

ZF-Vorderachse mit Einzelradaufhängung, Typ RL 75 EC, ZF-Portalachse als Hinterachse, Typ AV 132, elektronisch geregelte Luftfederung ECAS, Bereifung 275/70 R 22,5; Rockinger-Maulkupplung RO 430

Bremsen, Lenkung

Elektropneumatische Bremsanlage mit Scheibenbremsen, Dauerbremse Primärretarder. ZF Servocom-Hydrolenkung, pneumatisch verstellbare Lenksäule.

Maße und Gewichte

LÄNGE/BREITE/HÖHE
10.501/2.550/3.070 mm
(mit Klimaanlage)

RADSTAND
4.400 mm

ÜBERHÄNGE VORN/HINTEN
2.656/3.445 mm

WENDEKREIS

ca. 17.480 mm

ZUL. GESAMTGEWICHT

18.000 kg

KAPAZITÄT SITZ-/STEHPLÄTZE

33/39

Anhänger Go4CityT

Fahrwerk

Vorderachse und Hinterachse mit Einzelradaufhängung, ZF-Typ RL 75 EC, elektronisch geregelte Luftfederung Ecas, Stabilisator an der Hinterachse. Lenkung Vorderachse mechanisch, Hinterachse elektrohydraulisch. EBS-Bremssystem mit Scheibenbremsen, ESP im Anhänger; Bereifung 275/70 R 22,5

Aufbau

Selbsttragende Bauweise, Tragstruktur aus Edelstahl, Kunststoff-Verplankung, Innenausstattung analog zu Zugfahrzeug.

Maße und Gewichte

LÄNGE/BREITE/HÖHE
9.619/2.550/3.070 mm (mit Klimaanlage)

LÄNGE MIT DEICHEL
11.193 mm

RADSTAND
6.065 mm

ÜBERHÄNGE VORN/HINTEN
1.777 mm

ZUL. GESAMTGEWICHT
14.400 kg

Kapazität
SITZ-/STEHPLÄTZE
42/37

Alle Tests und Fahrberichte auch unter
www.busfahrt.com

Die Busprofis

AK GmbH

schnell
preiswert
kompetent

Verschleißteile für Busse

Wir reden nicht über Qualität
wir liefern sie!

www.diebusprofis.de
Mail: m.kleemann@diebusprofis.de
Buchhorster Str.23
16567 Mühlenbeck bei Berlin

NEOPLAN-MAN-SETRA-MERCEDES-BOVA-SOLARIS-VOLVO

24H Notdienst! Scheuen Sie sich nicht uns zu kontaktieren.
Mobil: 01705522724 | 015117286006
Phone: +49 (0) 33056-2873 0
Fax: +49 (0) 33056-2873 23

Omnibusersatzteile für Profis