



## Mercedes-Benz Citaro LE Ü

# Der Stadt-Land-Bus

Komfort beim Zustieg und unterwegs verspricht das Low-Entry-Konzept des Citaro LE. Mit neuer Einzerradaufhängung, stufenlosen Einstiegen und Reisebus-Hinterachse bietet der Mannheimer beste Anlagen dafür. Der Bluetec 4-Motor soll Kilometer für Kilometer Kraftstoff sparen.

**D**ie gesamte Omnibusbranche ächzt unter dem Kostendruck. „Neue Busse braucht das Land“, sagt so mancher und verweist auf die Fahrzeugkonzepte anderer Länder. Wer nach Großbritannien, Skandinavien oder die Benelux-Länder blickt, findet dort im ÖPNV eine Vielzahl von Low-Entry-Fahrzeugen. Auch Europas Marktführer möchte sich diesen Strömungen nicht verschließen.

Schließlich muss es nicht immer und überall ein vollwertiger Niederflrbus sein. Denn enge Bauräume erschweren dort den Zugang zu den Aggregaten, die auf Grund der Niederflertechnik immer komplexer ausgelegt werden. Außerdem würde sich so mancher Fuhrpark-Verantwortliche gerne die Niederflur-Portalachse für den Antrieb sparen und stattdessen eine einfache Hypoidachse vorziehen.

Die Zeit scheint jetzt auch in Deutschland reif dafür – Grund genug für die Mercedes-Techniker, mit der Überarbeitung des Niederflurprogramms eine eigene Low-Entry-Variante des Citaro zu kreieren. Sie hebt sich von seinen Stadtlinienbrüdern ein wenig ab – zwei Höcker am Dach kennzeichnen den Neuen. Auf dem Vorderwagen ruht die Klimaanlage – Unkundige werden unter der 30 Zentime-



**Citaro LE Ü, Umlandzubringer mit erstklassigen Fahreigenschaften und gutem Komfort.**



**Bequemer Zustieg mit und ohne Kneeling, praktisch die Schwenkschiebetür.**

ter aufragenden Heckhaube vielleicht einen Erdgas-Drucktank vermuten. Doch das „markante Design“, wie es der Verkaufsprospekt benennt, ist durch die Kreuzung zweier Fahrzeugkonzepte bedingt. „Crossover“-Modelle werden sie im Neudeutsch der Marketing-Experten genannt, wenn hochbeinige Offroader die Gene eines Sportwagens eingepflanzt bekommen. Soweit geht man beim Citaro LE nicht. Alteingesessene Buspraktiker würden ihn als 11/2-Decker bezeichnen, der den niedrigen Vorderwagen des niederflurigen Citaro mit dem Heck des Überlandbusses Integro kombiniert. Das Ganze wirkt nicht so recht aus einem Guss, spart aber Entwicklungskosten. Denn so kann die gesamte Seitenstruktur des Citaro verwendet werden, auch den Mercedes-Technikern wächst das Budget nicht ins Unendliche. Im Alltag bringt das erhöhte Dach im Heck Vorteile mit sich – mehr Stehhöhe im Heck und gut erreichbare Gepäckablagen im Vorderwagen für die Ü-Variante (Überland).

**Mehr als ein Typ.** Das Low-Entry-Programm besteht aus drei Modellen, die mit zwei Längen und unterschiedlicher Bestuhlung 83 bis 103 Fahrgästen Platz bieten. Als LE ist der 12,04 m lange Citaro mit mehr Steh- als Sitzplätzen eher im städtischen Umfeld zuhause, der LE Ü ist für den längeren Aufenthalt an Bord dichter bestuhlt. Als Spezialist fürs Umlandgeschäft versteht sich der 13 m lange LE MÜ mit langem Radstand (7,05 m!) und maximal 53 Sitzplätzen. Beim Einstieg profitiert der LE von seiner Citaro-Verwandtschaft, die 320 und 340 mm an den Türen erheben sich nur geringfügig über die Randsteinhöhe. Bis Tür 2 entspricht der Low Entry im Innenraum handelsüblichen Niederflur-Citaros. Für den Überlandverkehr werden famose Gepäckablagen angeboten, die sich über die gesamte Länge ziehen. Deren Fläche ist gelocht, so sehen die Fahrgäste und das Fahrpersonal die abgelegten Tüten, Taschen und Rucksäcke. Das Schönste daran: Durch die kräftig dimensionierten Streben und

Halter wird die temperierte Luft zu den Lüftungsdüsen geführt. Die Ablagen klappern nicht, was sich aber auch über das gesamte Fahrzeug sagen lässt. Der Citaro wirkt stabil wie eine Burg, was man von seinem Vorgänger nicht behaupten konnte.

**Mit Premium-Preis.** Ein besonderes Schnäppchen ist der LE nicht, 270.000 verhandelbare Euro sind nicht eben wenig für einen Low-Entry-Bus. Ein ver-



**Das Reisebus-Heck, eindeutig die Schokoladenseite des Low-Entry-Mercedes.**

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge .....	12.040 mm
Gesamtbreite .....	2.550 mm
Gesamthöhe .....	3.318 mm
Einstiegshöhe vorn/mitte.....	320/340 mm
Radstand .....	6.035 mm
Wendekreisdurchmesser.....	21.528 mm
Überhänge vorn/hinten.....	2.705/3.300 mm
Leergewicht (lt. Hersteller) .....	11.600 kg
Testgewicht .....	17.880 kg
Zul. Achslast vorn .....	6.930 kg
Zul. Achslast hinten .....	13.000 kg
Fahrgastplätze .....	41 Sitz- und 44 Stehplätze

## Antriebsstrang

**Motor:** Wassergekühlter Reihensechszylinder Typ OM 457 hLA, links liegend im Heck eingebaut, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, 4-Ventil-Technik, nasse Laufbuchsen, Elektronisch geregelte Einspritzung, PLD-System (Pumpe-Leitung-Düse), 6-Loch-Düsen, Abspritzdruck 1.800 bar, Euro 4 mit SCR-Abgasnachbehandlung. Hubraum: 12 l; Leistung: 220 kW (299 PS) bei 2.000/min; maximales Drehmoment: 1.200 Nm bei 1.100/min

**Getriebe:** Sechsgang-Getriebeautomat Typ ZF 6 HP 592 mit integriertem Retarder, elektronische Regelung, Übersetzungen 3,43-0,50, Rückwärtsgang 4,84, Achsübersetzung  $i = 5,87509$

## Fahrwerk

**Federung:** Vorderachse ZF RL 75 EC mit Doppelquerlenkern, zwei Luftfederbälge, PDC-Stoßdämpfer, Stabilisator, Niveauregulierung ENR; Angetriebene Hinterachse HO6 mit einfacher Übersetzung, vier Luftfederbälge, vier PDC Stoßdämpfer von ZF Sachs, Niveauregulierung ENR.

Reifengröße 275/70 R 22,5 Continental

**Bremsen:** Zweikreis-Druckluft-Bremssystem EBS, Scheibenbremsen an allen Achsen, Typ Knorr SN7, 2-Zylinder-Luftpresser, Dauerbremse hydraulischer Primäretarder, gestängellose Federspeicher-Feststellbremse auf Antriebssachse.R 123.

### Lenkung:

Hydraulische Kugelumlauflenkung Typ ZF Servocom 8098 mit variabler Übersetzung ( $i = 17-20$ ), Lenksäule gemeinsam mit Instrumententräger in Höhe und Neigung verstellbar, Rad einschlag 53/46 Grad.

**Preis Testfahrzeug:** 270.000 Euro



Liegender Reihensechszylinder OM 457 hLA, hydrostatischer Lüfter rechts, motorfester Klimakompressor.



Vertrautes Umfeld – VDV-Cockpit mit mehr Ablagen und bequemem Fahrersitz

gleichbarer Ambassador ist für weniger als 200.000 Euros zu haben, doch daran möchten die Mercedes-Verantwortlichen nicht gemessen werden. Schließlich bekommt der Kunde hochwertige Technik made and developed in Germany. Klingt ein wenig arrogant, doch bei Mercedes empfiehlt man zur Einstimmung eine Probefahrt. Schon auf den ersten Metern stellt sich eine absolute Wohlfühlatmosphäre ein – hinter dem Lenkrad, aber auch auf den „billigen“ Plätzen der letzten Reihe. Die Fahrgäste werden von einem freundlich modernen Bus in Empfang genommen. Man sitzt ausgesprochen gut auf der neuen Überlandbestuhlung. Die vandalismussichere Rückseite bietet dem Hintermann mit einem Zentimeter Einzug etwas mehr Kniefreiheit, die vorn gebogenen Sitzfüße erleichtern das Aussteigen. Was schon auf den ersten Metern auffällt: Die Fahrgäste werden nicht mehr von Kanaldeckeln aus den Sitzen gehoben, selbst deftige Querfugen klingen nicht mehr bis ins Dachgebälk durch. Der Stehperron mittschiffs trägt im Boden zwei Lochleisten, die einen Rollstuhl oder Kinderwagen vortrefflich sichern helfen. Neben der Kneeling-Funktion kann an Tür 2 eine Rampe als Einstiegshilfe ausgeklappt werden. Der Citaro LE versteht sich aufs Niederflugeschäft, keine Frage.

**Wenn die Strecken länger werden.** Die Stunde des Low-Entry-Citaro schlägt auf der Mittelstrecke, wenn die Haltestellenabstände sich dehnen und die Fahrgeschwindigkeiten steigen. Keine Rede mehr von schlagenden und schwankenden Omnibussen. Die deutlich verbesser-

ten Fahreigenschaften gehen zu einem Gutteil auf das Konto der Vorderachse. Sie spricht als Einzelradaufhängung deutlich feiner an, die verringerten ungefederten Massen machen es möglich. Das Schluckvermögen der vorderen Federbälge ist enorm, der Einfederweg ist im Vergleich

## MESSWERTE

### Beschleunigung

0-50 km/h .....	14,4 s
0-60 km/h .....	19,3 s
0-80 km/h .....	35,6 s

### Elastizität

80-100 km/h, 6. Gang .....	15,8 s
----------------------------	--------

### Innengeräusche

60 km/h Front/Mitte/Heck .....	67,6/68,7/70,5 dB(A)
80 km/h Front/Mitte/Heck .....	68,9/70,8/74,8 dB(A)

Ø = Durchschnitt

## TESTERGEBNIS

### Stadtlinie

Verbrauch Ø .....	53,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	22,4 km/h

### Überlandlinie

Verbrauch Ø .....	33,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	53,8 km/h

### Autobahn

Verbrauch Ø .....	31,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	94,5 km/h

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km .....	212,4 km
Verbrauch mit Klimaanlage Ø .....	35,1 l/100 km
Verbrauch konstant 60 km/h .....	18,8 l/100 km
Verbrauch konstant 80 km/h .....	25,0 l/100 km

### Wetter

sonnig, leichter Wind;  
+28-35° C

Ø = Durchschnitt



**Foto 1:** Freundlicher Innenraum mit breitem Mittelgang, auf Podesten bequeme Überlandsitze.

**Foto 2:** Stabile Gepäckablage, integrierter Dachkanal mit Service-Sets.

**Foto 3:** Sauber angeordnet und beschriftet - die Prüfanschlüsse vorne links

**Foto 4:** Zwei Tankstutzen unter einer Klappe – der große für Diesel, der kleine blaue für Ad-Blue.

**Foto 5:** Für Werkzeug, Tankhandschuhe oder Schneeketten das Staufach hinten rechts.

zum Vorgängermodell um ein Drittel erhöht worden. Dazu passend die Komfort-Hinterachse HO6 aus dem Travego, die um knapp 20 Zentimeter nach hinten rückt und im Vergleich zur Portalachse 70 Prozent mehr Einfederweg aufweist. Die Qualitäten der Fahrwerksauslegung zeigen auf rustikalen Straßen schnell Wirkung. Der Citaro nimmt schnelle Kurven fast ohne Seitenneigung, er liegt wie ein Brett. Bei schneller Fahrt zieht der Niederflerbus ruhig seine Bahn, ohne sich von welliger Fahrbahn beeinträchtigen zu lassen. Sehr direkt arbeitet die serienmäßige Servocom-Lenkung, die nach engen Kurven leichtgängig und exakt in die Ausgangslage zurückkehrt. Wer allerdings viel im innerstädtischen Verkehr

kurbelt, muss kräftig zupacken und wünscht sich mehr Servounterstützung. Das Bild formt sich auf dem Stadtkurs durch den Münchner Norden und die Dachauer Altstadt. Ein ideales Terrain zur Erprobung von Stadtbus-Fahrwerken, die Straßenbauer haben dort einen Flickenteppich angerichtet, der mit eingesunkenen Kanaldeckeln durchwirkt ist. Bei den stadtüblichen Fahrgeschwindigkeiten kann das Fahrwerk die grobe Fahrbahn verarbeiten, ohne den Omnibus heftig in Unruhe zu versetzen. Starke Querfugen quittiert die Vorderachse einseitig mit einem trockenen Plopp ohne Poltern, die variablen PDC-Stoßdämpfer zahlen sich hier besonders aus. Unterwegs auf winterlichem Terrain wird der Fahrer das

Plus an Bodenfreiheit schätzen, das der weggefallene Achsträger vorne verursacht. Dass die Bremsanlage im Testbericht so kurz kommt, hat nur einen Grund: Sie arbeitet tadellos und versieht unauffällig ihren Dienst – reaktions-schnell, leistungsstark und gefühlvoll – wie es eben nur EBS-Bremsen vermögen.

#### **Kräftige Motoren ohne Starallüren.**

Zum harmonischen Gesamtbild passt die Motorleistung von knapp 300 PS, selbst wenn die starke Klimaanlage ihren Bedarf von 32 kW abzweigt. Für Bergspezialisten gibt es auf Wunsch 54 PS und 350 Nm Drehmoment mehr. Der Citaro LE kommt schnell in Fahrt, das zeigen die ordentlichen Beschleunigungswerte. Hohe



**Auf guten und schlechten Straßen – das neue Fahrwerk offenbart hohe Reserven.**



Drehzahlen sind nie gefragt. Der großvolumige Reihensechszylinder zeigt sich mit knapp 1.250 Nm schon bei 1.000 Umdrehungen antrittstark und der Sechsgang-Getriebeautomat von ZF legt schnell Gang für Gang nach. Bei 80 km/h dreht der Euro-4-Diesel sozialverträgliche 1.550 Umdrehungen, was der Kraftstoffrechnung ausgesprochen gut tut. Im Idealfall ohne große Fahrwiderstände reichen dann 25 l/100 km, im praxisgerechten Einsatz werden es eher 30 bis 35 Liter werden. Zuzüglich natürlich Ad-Blue, die Bluetec-Motoren von Mercedes verlangen nach Additiv, je nach Schwere des Einsatzes reichen fünf bis sechs Prozent der Kraftstoffmenge. Wirtschaftliche Verbrauchswerte begünstigt auch die einfach übersetzte Hypoidachse, der Hersteller spricht von einem Prozent weniger Diesel im Vergleich zu üblichen Niederflur-Portalachsen. Der Antriebsstrang des LE ist vergleichsweise kurz ausgelegt, bei Tempo 100 muss der Sechszylinder schon sein ganzes Drehzahl-Repertoire aufbieten.

**Schatten und Licht.** Bei schneller Fahrt wird es laut im Citaro LE, er trägt zwar die 100er-Plakette, doch diese Disziplin ist ihm nicht auf den Leib geschnitten. Mit 74,8 dB(A) beschallt er die Fahrgäste

im Heck schon bei 80 km/h ohne Zurückhaltung – im Vorderwagen bleibt der Citaro LE dagegen erträglich leise. Eigentlich schade – wer mit einem Reisebus-Hinterteil wirbt, sollte es besser können. Die Wärmeabstrahlung im Heck weist ebenfalls darauf hin, dass es mit der Qualität der Dämmung nicht so weit her ist. Der Fahrer wird davon nicht belästigt. Sein VDV-Arbeitsplatz ist wohl vertraut und Mercedes legt noch einiges oben drauf. Bei starker Sonneneinstrahlung filtert die neue Opticool-Windschutzscheibe etwa zehn Prozent der Infrarotstrahlung, zusätzlich schützt ihn ein durchsichtiges Rollo. Für die täglichen Utensilien findet sich ein reichhaltiges Angebot an Ablagen und Staumöglichkeiten. Die

große Fahrertasche – ins Fach unter dem Zahlstisch. Eine Dose Cola – links unter dem neuerdings versenkbaren Fahrerfenster. Die große Wasserflasche kommt ins Fach am Fenster, der Inhalt bleibt durch die Kühlluft-Anströmung auch länger trinkbar. Ein gelungenes Detail, das unterwegs viel Zeit sparen dürfte, sollte hier nicht unerwähnt bleiben. Statt einer Außenschwing- oder Innenschwenktür trägt der LE eine Schwenkschiebetür vorn. Sie öffnet spontan und ohne Zeitverzug auf Knopfdruck, ohne Fahrgäste an Haltestellen abzuräumen. Sie schließt satt, so dass auch die Bahngeräusche außen bleiben. Fortschritt findet eben nicht nur beim Antrieb statt.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

## Unser Fazit: Mercedes-Benz Citaro LE Ü

Der Citaro LE Ü ist nicht billig und nicht leicht. Da haben andere die Nase vorn. Der Citaro LE Ü zieht mit anderen Qualitäten am Wettbewerb vorbei. Sein größter Trumpf ist das gelungene Fahrwerk, das dem Low-Entry-Bus ausgezeichnete Fahreigenschaften verleiht. Die Werkstätten freuen sich über das vereinfachte Layout des Antriebs, längere Serviceintervalle und eine gute Fertigungsqualität. Auch der Fahrer wird den neuen Citaro schätzen – je länger er arbeitet, desto mehr. In Bezug auf die Lärmquelle im Heck sollte das letzte Wort noch nicht gesprochen sein.



**Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt:  
Wolfgang Tschakert**