



Record Run Buses 2012 heute gestartet: Einmaliger Effizienztest für Mercedes-Benz Citaro und Setra ComfortClass 500 nach Euro VI

Record Run Buses 2012 heute gestartet: Einmaliger Effizienztest für Mercedes-Benz Citaro und Setra ComfortClass 500 nach Euro VI
frei: Fünf Omnibusse fünf Tage im Effizienztest
Drei Citaro fahren Stadtlinienverkehr in Wiesbaden
Zwei Setra absolvieren täglich 1800 km Fernstraßen
Bedingungen identisch, Technik und Tankungen überwacht
Zieleinlauf nach 20 000 km am 26. Oktober in Wiesbaden
Citaro Euro VI: Nebenaggregate besonders optimiert
Setra ComfortClass 500: herausragende Aerodynamik
Prognose: Verbrauchsreduzierung zwischen 4 und 6 Prozent
Stuttgart/Wiesbaden - Start frei für den Record Run Buses 2012: Martin Zeilinger, Leiter der Entwicklung Versuch Antriebstechnik und Produktqualität Daimler Buses, hat heute um 14 Uhr in Wiesbaden fünf Omnibusse von Mercedes-Benz und Setra auf einen bisher einmaligen Effizienztest geschickt. Der neue Stadtlinienbus Mercedes-Benz Citaro und der neue Reisehochdecker Setra ComfortClass 500 sollen beweisen, dass Omnibusse nach Abgasstufe Euro VI weniger Kraftstoff verbrauchen können als ihre Vorgängermodelle. Vom 22. bis 26. Oktober 2012 legen drei Citaro und zwei Setra ComfortClass bei Vergleichsfahrten unter neutraler Aufsicht zusammen rund 20 000 Kilometer zurück.
Fünf Omnibusse fünf Tage im großen Effizienztest
Start- und Zielpunkt für drei Mercedes-Benz Citaro und zwei Setra der ComfortClass ist die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden. Die fünf Omnibusse werden, abgesehen von zwei Tankpausen am Tag, jeweils fünf Tage lang rund um die Uhr im Einsatz sein.
Drei Citaro fahren Stadtlinienverkehr in Wiesbaden
Für den Stadtbus-Vergleich tritt der neue Mercedes-Benz Citaro nach Abgasstufe Euro VI als Solobus mit dem Motor OM 936 h und 220 kW (299 PS) Leistung gegen seinen Vorgänger an. Der Citaro Euro V geht in zwei Ausführungen an den Start: Mit dem Motor OM 906 hLA und 210 kW (286 PS) Leistung sowie OM 457 hLA (220 kW/299 PS). Die Kraftübertragung übernimmt jeweils das vollautomatische Wandlernetriebe ZF Ecolife. Identisch ist auch die Übersetzung der angetriebenen Hinterachse von i=5,771.
Alle Citaro verkehren in Wiesbaden auf der anspruchsvollen Linie 17 im Linienverkehr. Sie durchquert sowohl die Innenstadt der hessischen Landeshauptstadt einschließlich der Fußgängerzone als auch die Peripherie. An Bord ist bei den Testfahrzeugen allerdings Ballast anstelle von Fahrgästen.
Um einen realistischen Fahrbetrieb zu gewährleisten, folgen die Omnibusse jeweils einem Stadtbus der Verkehrsbetriebe Wiesbaden im Linieneinsatz. Um sich nicht gegenseitig zu beeinflussen, halten die drei Testbusse mehrere Minuten Abstand voneinander. Auf der 18,6 km langen Linie 17 mit einem Höhenunterschied von 400 m werden die Omnibusse etwa 20 Umläufe pro Tag absolvieren. Alle Haltestellen werden angefahren, die Omnibusse per Kneeling abgesenkt und die Fahrgasttüren geöffnet.
Zwei Setra absolvieren täglich 1800 km Fernstraßen
Bei den Reisebussen misst sich der Setra ComfortClass S 515 HD nach Abgasstufe Euro VI mit dem Vorgänger Setra ComfortClass S 415 GT-HD nach Euro V. Die zweiachsigen Reise-Hochdecker sind jeweils etwas über zwölf Meter lang. In der ComfortClass S 515 HD arbeitet der neue Motor OM 470 mit 315 kW (428 PS) Leistung. Die identische Leistung erreicht das Vorgängeraggregat OM 457 LA in der ComfortClass S 415 GT-HD. In den Reisebussen arbeitet das Getriebe Mercedes GO 250-8 PowerShift (ComfortClass 500) bzw. Mercedes GO 240-8 PowerShift. Ihre Übersetzungen sind ebenso identisch wie mit i=3,583 die Übersetzungen der Hinterachsen der beiden Hochdecker.
Die Reisebusse nutzen ebenfalls Wiesbaden als Startpunkt für eine Fahrt nach Leipzig. Von dort aus drehen sie tagsüber eine 897 km lange Schleife über die Autobahnen A 38, A 71, A 70, A 9, A 72, A 4 und A 14 von Leipzig über Erfurt, Schweinfurt, Bayreuth, Dresden nach Bautzen und zurück. Nachts absolvieren die beiden Setra die 929 km lange Strecke Leipzig - Potsdam - Hamburg und retour über die Autobahnen A 9, A 10 und A 24.
Die Reisebusse legen auf diese Weise jeden Tag fast 1800 km zurück. Rund 90 Prozent der Strecke fahren sie auf Autobahnen, zehn Prozent auf Bundes- und Landstraßen. Nach Möglichkeit wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h eingehalten.
Bedingungen identisch, Technik und Tankungen überwacht
Neben Getriebe und Achsübersetzung sind auch die Beladung sowie das Reifenfabrikat und die Profiltiefe innerhalb der jeweiligen Baureihe identisch. So sind die drei Mercedes-Benz Citaro mit jeweils exakt 3,5 Tonnen Ballast zu 50 Prozent ausgeladen. Die Reisebusse der Setra ComfortClass sind auf 18 Tonnen Gesamtgewicht ausgeladen.
Alle Omnibusse sind zu Beginn des Record Run Buses 2012 mit rund 10 000 km Laufeistung eingefahren. Am Steuer sitzen geschulte Versuchsfahrer sowie Trainer des Ecotraining von Omnipus. In jedem der fünf Omnibusse ist eine Besatzung von zwei Fahrern unterwegs. Gefahren wird in drei Schichten rund um die Uhr. Die Fahrer für den Record Run Buses 2012 auf der Linie 17 in Wiesbaden sind zusätzlich durch Fahrlehrer des Verkehrsbetriebs eingewiesen worden.
Die Testwagen und ihre Einsätze werden von der unabhängigen Sachverständigen-Organisation Dekra überwacht. Alle für den Kraftstoffverbrauch wesentlichen Bauteile werden ebenso wie die Kraftstofftanks plombiert, alle Tankungen kontrolliert. Sämtliche Tankungen erfolgen an den gleichen Tankstellen in Wiesbaden bzw. Leipzig und sogar an identischen Tanksäulen. Sogar die Position der Fahrzeuge an der jeweiligen Tanksäule ist definiert. Darüber hinaus wird bei jeder Tankung der Reifendruck kontrolliert.
Die Omnibusse sind außerdem mit Kraftstoff-Verbrauchsmessgeräten ausgerüstet. Jegliche Bewegungen der fünf Omnibusse des Record Run Buses 2012 lassen sich über das Telematiksystem FleetBoard überprüfen.
Zieleinlauf nach 20 000 km am 26. Oktober in Wiesbaden
Am 26. Oktober ist am späten Mittag für alle fünf Omnibusse der Zieleinlauf des Record Run Buses 2012 in Wiesbaden. Die Reisebusse werden bis dahin je rund 7000 km, die Stadtlinienbusse etwa 1500 km zurückgelegt haben. Sämtliche Messdaten werden über das darauf folgende Wochenende ausgewertet und die mit Spannung erwarteten Ergebnisse in einer Pressekonferenz am 29. Oktober verkündet.
Citaro und ComfortClass 500: Höchstmaß an Effizienz
Die Ingenieure von Daimler Buses haben für Mercedes-Benz Citaro und Setra ComfortClass 500 für ein Höchstmaß an Effizienz alle Register gezogen. So gleicht eine Vielzahl an Maßnahmen das zwangsläufige Mehrgewicht durch die zusätzlichen oder größeren Aggregate im Rahmen des Schritts von Euro V zu Euro VI aus. Die neue ComfortClass 500 fällt deshalb sogar leichter aus als das Vorgängermodell.
Herz des Antriebs sind die neuen BlueEfficiency Power-Motoren. Sowohl der Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 936 h im Citaro als Solobus als auch der OM 470 in der Setra ComfortClass 500 zeichnen sich durch Robustheit, Langlebigkeit und höchste Wirtschaftlichkeit bei Kraftstoff-, Motoröl- und AdBlue-Verbrauch sowie lange Wartungsintervalle aus. Typisch für die Motoren ist ein hohes Drehmoment bereits bei sehr niedrigen Drehzahlen und ein hervorragender Antritt. Beides gehört zu den Voraussetzungen, um erfolgreich die zum Teil deutlich hubraumgrößerem Vorgänger-Aggregate abzulösen - das Stichwort dafür heißt Downsizing.
Mit Blick auf Verbrauch sowie Langlebigkeit haben die Entwickler sowohl beim Mercedes-Benz Citaro als auch bei der Setra ComfortClass 500 außer dem Antrieb die Nebenaggregate unter die Lupe genommen. Ob Lichtmaschinen, Batteriemangement, Kühlerlüfter oder Luftpresser - sie und weitere Aggregate haben großen Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch und wurden hier wie dort bis ins Detail optimiert.
Citaro Euro VI: Nebenaggregate besonders optimiert
Beim Citaro nach Abgasstufe Euro VI sind hier zwei Besonderheiten besonders herauszuheben, die bei einem Stadtlinienbus eine große Rolle spielen. Eine verringerte Einstiegshöhe reduziert den Luftbedarf beim Kneeling an der Haltestelle und damit die dafür notwendige Energie deutlich. Der zweite Punkt betrifft das Energiemangement: In der Schubphase kostenlos erzeugter Strom wird in Doppelschichtkondensatoren (Supercaps) gespeichert und steht beim Beschleunigen wieder zur Verfügung. Dies entlastet die Generatoren und reduziert damit den Kraftstoffverbrauch.
Setra ComfortClass 500: herausragende Aerodynamik
Bei der neuen Setra ComfortClass 500 nimmt als Reisebus die herausragende Aerodynamik eine wesentliche Rolle ein. Vom rundlich gestalteten Bug mit Flachblatt-Scheibenwischern und optimierten Außenspiegeln über eine glattflächige Seitenpartie bis zum Heck mit seitlichem Einzug und Abrisskante setzt die Aerodynamik der ComfortClass 500 neue Maßstäbe für Reisebusse. Ergebnis ist ein herausragender Luftwiderstandsbeiwert von cw=0,33. Der Luftwiderstand sinkt außerdem durch einen in der Branche einmaligen Trick: Ab einer Geschwindigkeit von 95 km/h wird der Omnibus um 20 mm abgesenkt.
Prognose: Verbrauchsreduzierung zwischen 4 und 6 Prozent
In Summe aller dieser Maßnahmen gehen die Entwickler von Daimler Buses beim Mercedes-Benz Citaro von einer Verbrauchsminderung um 4-6 Prozent beim Schritt von Abgasstufe Euro V zu Euro VI aus. Beim Wechsel von der Setra ComfortClass 400 zur neuen ComfortClass 500 erwarten die Ingenieure einen Verbrauchsvorteil von 5-6 Prozent für das neue Modell. Hinzu kommt jeweils eine deutliche Reduzierung des Verbrauchs von AdBlue. Im Record Run Buses 2012 müssen sich diese Prognosen nun unter Praxisbedingungen beweisen.
Ein Bild vom Startschuss des Record Run Buses 2012 in Wiesbaden mit der Bild-Nummer 12A1183 sowie weitere Informationen von Mercedes-Benz und Setra sind im Internet verfügbar: www.media.daimler.com und www.daimler.com
Daimler AG
70546 Stuttgart
Deutschland
Telefon: +49 (711) 17 0
Telefax: +49 711 17 22244
Mail: dialog@daimler.com
URL: <http://www.daimlerchrysler.de/>

//www.pressrelations.de/hew/pmcounter.cfm?n_pinr_=511633" width="1" height="1">

Pressekontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

Firmenkontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

ehemals DaimlerChrysler AGDaimlerChrysler ist in der Automobilbranche einzigartig: Das Angebot reicht vom Kleinwagen über Sportwagen bis hin zur Luxuslimousine ? und vom vielseitig einsetzbaren Kleintransporter über den klassischen Schwer-Lkw bis hin zum komfortablen Reisebus. Zu den Personenwagen-Marken von DaimlerChrysler zählen Maybach, Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep, Dodge und smart. Zu den Nutzfahrzeug-Marken gehören Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra und Mitsubishi Fuso. DaimlerChrysler Financial Services bietet Finanz- und andere fahrzeugbezogene Dienstleistungen an. Die Strategie von DaimlerChrysler basiert auf vier Säulen: Globale Präsenz, herausragende Produkte, führende Marken sowie Innovations- und Technologieführerschaft. DaimlerChrysler hat eine globale Belegschaft und eine internationale Aktionärsbasis. Mit 384.723 Mitarbeitern erzielte DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2004 einen Umsatz von 142,1 Mrd. Euro.