

Mercedes-Benz präsentiert Busfahrgestelle nach Euro VI

Mercedes-Benz präsentiert auf der heute begonnenen Messe FIAA in Madrid (- 26. Oktober 2012 eine neue Generation von Omnibus-Fahrgestellen nach der künftigen Abgasstufe Euro VI. Die Fahrgestelle OC 500 LE für Linienbusse und OC 500 RF für Reisebusse stammen aus spanischer Produktion.

Gemeinsam ist den Triebwerken unter dem Begriff „Blue Efficiency Power“ die technische Basisauslegung mit Common-Rail-Einspritzung und Abgasrückführung sowie einer Reinigung der Abgase durch SCR-Technik mit Ad-Blue-Einspritzung sowie einen nachgeschalteten Oxidationskatalysator und einen Partikelfilter. Der Kraftstoffverbrauch liegt tendenziell unter den Vorgängermotoren. Die Intervalle für den Motorölwechsel betragen im Reiseverkehr bis zu 120 000 Kilometer.

Besonders kompakt und leicht ist der neue Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 936. Er leistet aus 7,7 Litern Hubraum 220 kW / 299 PS oder 260 kW / (354 PS. Das Aggregat kommt sowohl im Low-Entry-Fahrgestell Mercedes-Benz OC 500 LE als auch in den zweiachsigen Reisebus-Fahrgestellen der Baureihe OC 500 RF zum Einsatz.

Der ebenfalls neue Reihensechszylinder OM 470 mit 10,7 Liter Hubraum gehört bereits zu den Motoren der Heavy-Duty-Klasse. Er ist für den Einsatz in den Reisebus-Fahrgestellen der Baureihe OC 500 RF und mit 290 kW / 394 PS und 315 kW / 428 PS Leistung zu bekommen.

Die Einbaulage der Motoren entspricht den Komplettnibussen von Mercedes-Benz mit Hochboden-Heck: Die Auspuffanlage ist nun generell auf der linken Seite montiert, die Kühlung rechts. Sie ist durch eine Schottwand vom Motor getrennt und auch nach oben gekapselt.

Die Kraftübertragung erfolgt beim OC 500 RF serienmäßig über manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe von Mercedes-Benz. Neu ist das vollautomatisierte Achtgang-Omnibusgetriebe Mercedes-Benz GO 250-8 Powershift. Das progressiv abgestufte Getriebe schaltet nun noch schneller und komfortabler. Komplett neu ist die Schaltung: Alle Funktionen sind komfortabel und Platz sparend in einem Lenkstockschalte vereint.

Das Linienbus-Fahrgestell OC 500 LE liefert Mercedes-Benz mit dem Wandler-Automatikgetriebe ZF Ecolife aus. Es eignet sich gleichermaßen für Stadt- und Überlandlinienbusse und bietet sich ebenfalls für Omnibusse auf Basis des OC 500 RF an.

In Verbindung mit allen Schaltgetrieben kommt ein neuer Retarder zum Einsatz. Er nutzt als Brems- und Kühlmedium das Motorkühlwasser. Der bisher notwendige Öl/Wasser-Wärmetauscher entfällt. Aufgrund der neuen Konstruktionsweise sinkt das Gewicht um etwa 30 Kilogramm. Gleichzeitig steigt die Dauerbremsleistung.

Die modifizierte Antriebsachse Mercedes-Benz RO 440 zeichnet sich durch ein geringeres Gewicht aus, durch Reibungsarmut, einen geräuscharmen Lauf sowie durch eine weiter verbesserte Achsführung und einen nochmals gesteigerten Fahrkomfort. Die Belastbarkeit stieg auf mehr als zwölf Tonnen. Die neue Hinterachse ist eine von zahlreichen Komponenten, mit denen die Entwickler das unvermeidliche Mehrgewicht von Euro VI zum großen Teil kompensiert haben. Weitere Maßnahmen betreffen hochfeste Stähle für den Rahmen, den leichteren Retarder, leichtere und trotzdem leistungsfähigere Lichtmaschinen und die neue Kapselung unter dem Motor.

Mercedes-Benz ist am Standort Samando der einzige Hersteller von Omnibus-Fahrgestellen in Spanien. (ampnet/jri)