

◀ Zeigten gute Fahrleistungen und Konzepte: die E-Busse in unserem Vergleichstest, allen voran der VDL Citea SLF Electric

Minuspunkte sammelte die Linkker wegen fehlender Stabilität und umständlicher Bedienung, außerdem die recht rustikale starre Frontachse und der einfache Industriekompressor. Am Unterboden zeigten sich offene Schäume in den Aluprofilen. Insgesamt wirkt die Verarbeitung nicht professionell, stattdessen billig und kostenoptimiert. Demgegenüber stehen als positiver Gegenpart der konsequente Leichtbau und der attraktive Innenraum.

Gespannt sein durfte man auf den Werkstattcheck der anderen drei Kandidaten, die

als Modell allesamt im Verkauf befindlich sind. Der Sileo besticht durch den KTL-beschichteten Rahmen, gut aufgeräumte Anordnung

der Antriebskomponenten und optimales Raumkonzept, hohe Unfallsicherheit und segmentierte Seitenwände. Als mangelhaft bezeichneten die SWB-Techniker dagegen die Kennzeichnung der HV-Komponenten, die allgemeine Verarbeitung und die fehlenden Anfahrrecken am Heck.

Am Solaris gefielen ihnen die einfachen Servicemöglichkeiten an den Beleuchtungseinheiten, die gut ausgeführte Verkabelung im Bereich der Vorderachse, der routinierte und wartungsfreundliche Spritzwasserschutz, die optimal positionierten Hebepunkte, die außerhalb des Crashbereichs angeordnete Lenkhilfpumpe und vor allem die in einem Seitenfach geschützte Lufteinheit. Zu viele orange Leitungen sind dagegen unter dem Boden angebracht, was im Falle eines Aufsetzens des Fahrzeugs Schäden nach sich ziehen kann.



↑ Werkstattcheck und Laderoutinen standen im Fokus unserer Prüfabläufe (im Bild der Solaris) Foto: Agence VISAVU/Jean-Philippe Glatigny

Eindeutiger Sieger im Werkstatturteil noch vor dem Solaris war aber der VDL Citea, der von unten nicht nur sehr aufgeräumt wirkt, sondern mit wartungsfreier Kardanwelle ebenfalls ein gutes Bild abgibt.

Das Fahrzeug ist logisch aufgebaut und ging praktisch ohne Einwand aus dem Check hervor, abgesehen von den fehlenden vorderen Kufen und der Stabi-losen Vorderachse.

Die allgemeine Verarbeitung der Fahrzeuge hatte natürlich

stärker als bei Dieseln in den E-Bussen mit ihrem leisen Antrieb besonders großen Einfluss auf die Werte der Schallpegelmessung.

Bei 50 km/h schlagen sich hier alle Kandidaten gut mit meist

Werten zwischen 63 und 68 dB(A). Abstriche gab es nur beim im Frontbereich klappernden Sileo (hier 70,7 dB(A)) und beim Bolloré-Prototypen vor allem im Bereich von Tür 2. Besonders gut schnitten Solaris und Ebusco beim Geräuschtest ab. CB

Das reifste Konzept brachte der VDL Citea mit

Testbusse Technische Daten

	Bolloré BlueBus 12	Ebusco 2.1	Linkker 12	Sileo 12	Solaris Urbino 12	VDL Citea SLF Electric
Antrieb						
Motor	Zentralmotor Siemens 1DB2016 Permanentmagnet-Synchron	Asynchroner Zentralmotor	Permanentmagnet-synchroner Zentralmotor	ZF-Elektroachse mit zwei radnahen Asynchronmotoren	ZF-Elektroachse mit zwei radnahen Asynchronmotoren	Zentralmotor Siemens 1DB2016 P Permanentmagnet-Synchron
Leistung	160 kW (Dauer-/Spitzenleistung bis 2 500 Nm)	110/220 kW (Dauer-/Spitzenleistung), bis 3 500 Nm	142/208 kW (Dauer-/Spitzenleistung), bis 1 600 Nm	2 x 60/120 kW (Dauer-/Spitzenleistung), 16 200 Nm (Dauer), 21 000 Nm (Spitze)	2 x 60/125 kW (Dauer-/Spitzenleistung), 16 200 Nm (Dauer), 22 000 Nm (Spitze)	160 kW (Dauer-/Spitzenleistung), 973/2 500 Nm
Batterie						
Typ	Festkörperbatterie Lithium-Metall-Polymer	Lithium-Eisen-Phosphat	Lithium-Titandioxid	Lithium-Eisen-Phosphat	High Energy	Lithium-Nickel-Mangan-Cobalt-Oxide
Kapazität	240 kWh	311 kWh	55 kWh	230 kWh (nutzbar)	240 kWh	122 kWh
Ladeleistung	50 kW	75 kW	300 kW (Pantograph), 20-80 kW (Plug-in)	64 kW	450 kW (Pantograph), bis 80 kW (Plug-in)	240 kW (Pantograph) 60 kW (Plug-in)
Ladezeit	5 Std.	5 Std.	10 Min. (Pantograph) 30 Min.-2 Std. (Plug-in)	5 Std.	7,5 kWh/Min. (Pantograph) 1,33 kWh/Min. (Plug-in)	30-45 Min. (Pantograph) 2-6 Std. (Plug-in)
Reichweite	180-250 km	300 km	50 km	200 km (garantiert)	267 km	90 km