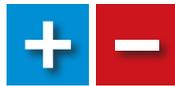


ausgebaute B 412 bis zur Autobahn A 61 nutzten wir für Schallpegelmessungen: Bei zügiger Fahrt lagen die Werte zwischen 60 (Cockpit) und 65 dBA (Mitteleinstieg). Demnach hatten die Konstrukteure bei der Neuauflage des Citaro ganze Arbeit geleistet und den Antrieb umfassend isoliert, wie es auch dem subjektiven Empfinden entsprach. Darüber hinaus trugen die sorgfältig montierten Komponenten der Inneneinrichtung sowie dicht schließende Türen zum „guten Ton“ des Citaro bei. Zurück am Startpunkt an der Ahr zeigte das installierte Verbrauchsmessgerät einen Gesamtschnitt von 33,5 Liter bei durchschnittlich 30 km/h an. Das Nachtanken mit Abgleich der Daten bestätigte die ausgezeichneten Verbrauchswerte.

### Vielzahl von Einzelmaßnahmen

Um mit Euro 6-Technik günstige Verbrauchswerte zu erzielen, hat man über den Antrieb hinaus noch weitere Maßnahmen umgesetzt, die unter anderem Fahrwerk und Aufbau betreffen. So reduziert das veränderte Hinterachssegment das Fahrzeuggewicht um stattliche 60 Kilogramm; gleichzeitig konnte es auf die hohen Eingangsdrehmomente für Motoren bis 1.900 Nm ausgelegt werden. Ein weiteres Beispiel sind die niedrigeren Einstiege an Tür zwei und drei (320 statt zuvor 340 mm), wodurch sich beim Kneeling der Druckluftbedarf um bis zu 20 Prozent reduziert – woraus sich eine Kraftstoffeinsparung zwischen 0,4 und 0,5 Prozent ergibt. Auch wenn sich die Gesamthöhe des Busses um 20 mm verringert hat, spielt die Aerodynamik bei den Geschwindigkeiten im Linienverkehr hinsichtlich der Verbrauchswerte nur eine marginale Rolle. Allerdings kommt der niedrige Einstieg



Im Testbus war die stehende Ausführung des Motors (OM 936) installiert. Nur so ist ein stufenloser dritter Einstieg möglich. Bei liegendem Motor (OM 936 h) fällt der Motorturm – worin auch die Kühlung installiert ist – kompakter aus.



Bereits vielfach im Einsatz: Die Euro 6-Generation der Niederfler-Baureihe Citaro. Hier die 12,2-m-Variante auf Testfahrt für den busplaner.



Freundlich und hell wirkt der Fahrgastraum des neuen Citaro, hier der Blick nach vorn. In unserem Testbus war der Rollstuhlplatz in Fahrtrichtung rechts vorgesehen.



Die farbige Ambiente-Beleuchtung in LED-Technik trägt zu einer angenehmen Atmosphäre im Bus bei.



[www.busplaner.de](http://www.busplaner.de)

Ausführliche Angaben zu technischen Daten sowie Bilder zum Mercedes-Benz Citaro Euro 6 finden Sie auf unserer Website. Hier können Sie auch alle Bustests seit dem Jahr 1999 abrufen.



Die Dachkonsole bietet Platz für Zusatzgeräte: Fleetboard-Anlage, Klimasteuerung, Fahrgastinformation und Monitor für die Bordkamera.



Übersichtlich und funktionell: Die neugestaltete Armaturentafel

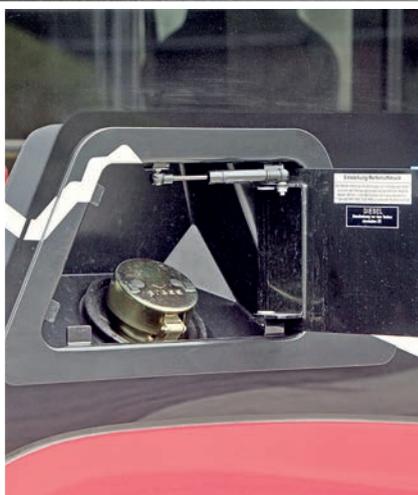


**+** Auch zwischen den Überbauten der Radkästen zeigt sich der Citaro geräumig. Das Haltestangensystem lässt sich flexibel einrichten.



**+** Die Rückwand als Abtrennung für den Rollstuhlplatz soll auch Halt geben.

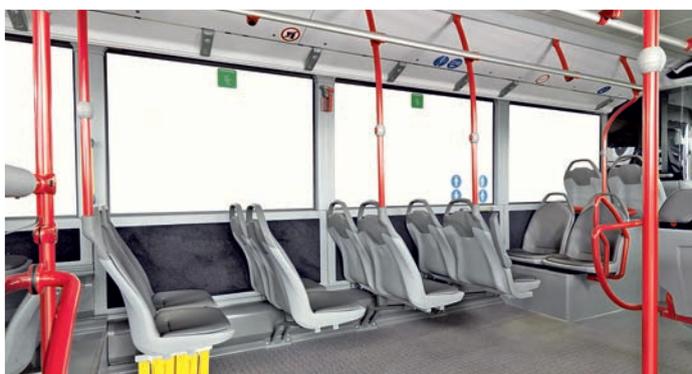
**+** Geschwungene Haltestangen und ein runder Innenspiegel im Bereich des Mitteleinstiegs – die Anordnung wirkt harmonisch.



**+** Praktisch: Der Tankdeckel klappt sicher zu und funktioniert ohne Schraubdeckel.



**+** Die Bestuhlung im Citaro wird – bis auf die erhöhten Sitze – hängend installiert, ein Pluspunkt bei der Reinigung.



**+** **-** Für heiße Tage: An der Fensterseite neben dem Fahrersitz befindet sich eine Kühlbox – die allerdings zu den Sonderausstattungen zählt.

**+** Modernes Cockpit mit halber Trennscheibe. Ergonomie und Funktionen sind ausgezeichnet, entsprechen auch schon den künftig europaweit gültigen Vorgaben.

