



# MAN A 37 Hybrid

## Fahrzeug-Daten

Erstzulassung 14. Mai 2010

Museumsbus seit Juni 2020

Kilometerstand bei Übernahme 584.866

Vorbesitzer Stadtwerke München

Motortyp MAN D 0836 LOH61 | Vortrieb durch 2 Asynchron-Elektromotoren

Leistung 250 PS (Dieselmotor), 2 x 102 PS (Elektromotoren)

Höchstgeschwindigkeit 65 km/h (gedrosselt)

Energiespeicher Ultracaps

Länge 11.98 m

Breite 2.50 m

Höhe 3.28 m

Sitz-/ Stehplätze 27 | 49

Leergewicht 12.84 t



# DER ZWITTER ZWISCHEN DIESEL- UND ELEKTROBUS

Hybridfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sind seit vielen Jahren in aller Munde – sparen sie doch eine gewisse Menge Kraftstoff ein. Hierbei gibt es zwei Grundkonzepte, den seriellen Hybrid und den Parallelhybrid. Beide besitzen einen Verbrennungsmotor mit Generator, einen Elektromotor und einen Energiespeicher. Dieser wird zum einen mit der entstehenden Bremsenergie gespeist, zum anderen mit der überschüssigen Energie, die der Verbrennungsmotor erzeugt. Mittels des Elektromotors wird entweder der Dieselmotor beim Anfahren unterstützt (Parallelhybrid) oder aber der Vortrieb erfolgt rein elektrisch (serieller Hybrid). Der Verbrennungsmotor ist beim seriellen Hybrid nur noch Lieferant für die elektrische Energie. Hybridfahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden als Vorstufe zum rein elektrischen Antrieb gesehen. Andere Hybridsysteme (Brennstoffzellen-Hybride, Batterie-Obusse) hingegen haben durchaus Potenzial, sich langfristig durchzusetzen.

Bereits Ende der 80er-Jahre testeten die Stadtwerke München als erstes Verkehrsunternehmen überhaupt zwei dieselelektrische Linienbusse („Magnet-Motor-Busse“, Wagen Nr. 4750, NEOPLAN und 4751, MAN). Der Versuch verlief zwar nicht besonders positiv, doch lieferte er wertvolle Erkenntnisse zur weiteren Entwicklung solcher Fahrzeuge. 2008 wurde mit dem Solaris Urbino 18 Hybrid, Wagen 5340, der erste alltagstaugliche Hybridbus der MVG in Dienst gestellt. Es handelte sich um einen Parallelhybrid. 2010 folgte ihm mit Wagen Nr. 4210 dann der allererste Hybridbus der MVG, dessen Vortrieb ausschließlich elektrisch erfolgte. Zwei weitere Testfahrzeuge anderer Hersteller folgten kurz darauf, schieden jedoch nach wenigen Jahren wieder aus dem Bestand aus. Bus 4210 blieb – wie der Solaris-Gelenkbus 5340 – bis Ende Mai 2020 im Bestand.

Erklärtes Ziel der MVG ist es, auch den Busverkehr komplett zu elektrifizieren. Dies wird – Stand heute – mit Batteriebussen erfolgen. Die ersten beiden Batteriebusse wurden bereits 2017 in Dienst gestellt, nachdem im Vorfeld umfangreiche Tests durchgeführt worden waren. Ihnen folgten inzwischen mehrere Serien verschiedener solcher Fahrzeuge.

*Bus 4210 ist somit ein Meilenstein der Busgeschichte. Er war der erste Bus der MVG, der rein elektrisch ohne Oberleitung fahren konnte und stellt somit das Bindeglied zwischen herkömmlichen Diesel- und modernen Elektrobus dar. Aus diesem Grund wird er vom OCM als Museumsbus erhalten. Zudem repräsentiert er von der Bauart her (MAN Lion's City) einen typischen Stadtbus der 2010er-Jahre. Ob er dauerhaft fahrbereit gehalten werden kann, ist aufgrund der komplizierten Elektronik jedoch fraglich.*

---

## Vereinsanschrift

Söllereckstr. 12 · 81545 München  
Tel. 089/ 611 56 23  
[www.omnibusclub.de](http://www.omnibusclub.de)

## Busvermietung

Kraftverkehr München GmbH  
Silberdistelstraße 49 · 80689 München  
Tel. 089/ 611 56 23  
[www.kraftverkehr-muenchen.de](http://www.kraftverkehr-muenchen.de)  
[kontakt@kraftverkehr-muenchen.de](mailto:kontakt@kraftverkehr-muenchen.de)

