

Museumsbus Nr. 18

MAN NL 263 (A 37)

Baujahr 2010



Fahrzeugdaten:

Erstzulassung: 14.05.2010

OCM-Museumsbus seit: Juni 2020

Kilometerstand bei Übernahme: 592 764

Vorbesitzer:

Stadtwerke München, MVG (2010-2020, Wagen Nr. 4210)

Dieselmotor: 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 Benzin- oder Dieselmotor mit Generator, einen Elektromotor und einen Energiespeicher. Letzterer wird zum einen mit der beim Bremsen entstehenden Energie 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 in diesem Fall 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 dieselektrische Linienbusse („Magnet-Motor-Busse“, Wagen Nr. 4750, NEOPLAN und 4751, MAN). Der Versuch verlief zwar nicht besonders positiv, doch lieferte er wertvolle Erkenntnisse bei der 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, dessen Vortrieb noch über den Verbrennungsmotor erfolgte, der vom Elektromotor unterstützt wurde. 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, bewährten sich jedoch nicht. 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 Batteriebusen erfolgen. Die ersten beiden Batteriebusse wurden bereits 2017 in Dienst gestellt, nachdem im Vorfeld umfangreiche Tests durchgeführt worden waren. Seit Oktober 2020 werden bereits zwei MVG-Buslinien (100 und 144) im Regelbetrieb durchgehend mit Batteriebusen gefahren.

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 herkömmlichem 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.

OCM --- OMNIBUS-CLUB MÜNCHEN e.V.

Vereinsanschrift:

Söllereckstr. 12, 81545 München
www.omnibusclub.de
ocm@omnibusclub.de
Tel.: 089 / 611 56 23
Fax: 089 / 62 30 39 11

Busvermietung:

Kraftverkehr *München* GmbH
Silberdistelstraße 49, 80689 München
www.kraftverkehr-muenchen.de
kontakt@kraftverkehr-muenchen.de
Tel.: 089 / 611 56 23
Fax: 089 / 62 30 39 11

1. Vorsitzender:

Wolfgang Weiß, Silberdistelstr. 49
80689 München
Tel. & Fax wie oben.

12/22

Wir machen Münchner Stadt-Geschichte