

E-Bus-Vergleichstest

Stromer unter der Lupe



Im zweiten Teil unseres E-Bus-Vergleichstests (siehe auch **BUSMAGAZIN 12-1/2016-17**) werfen wir u. a. einen Blick aus der Grube unter das Kleid der Stromer und auf das Fahrverhalten im Detail.

Beginnen wollen wir jedoch mit dem Fahrerarbeitsplatz. Hier schneiden die alten Hasen im Busgeschäft – Solaris und VDL – mit Zustimmungswert meist zwischen 70 und 95 % erwartungsgemäß am besten ab. Allerdings konnten sich nicht alle testenden europäischen Journalisten mit dem hübschen, aber gewöhnungsbedürftigen Touchscreenpanel im Urbino 12 Electric anfreunden (Wert: 63 %). Aber auch Ebusco 2.1, Sileo 12, Linkker 12 und gerade der noch im Prototypenzustand befindliche Bolloré BlueBus 12 schlugen sich bemerkenswert wacker. Letzterer erhielt sogar das beste Urteil (73 %) bei der Pedalerie, wo die Bewertungen ansonsten mittelmäßig ausfielen. Letzteres galt teilweise auch für die Sichtverhältnisse aus dem Cockpit durch Scheiben und in die Spiegel. Fast durchweg hier bei Werten über 80 %: der VDL Citea SLF Electric. Mittelmäßige bis gute Werte erzielten fast alle Kandidaten auch die On-Board-Menüs und die Ablagemöglichkeiten am Fahrerarbeitsplatz. Negativer Ausreißer hier: der Ebusco mit jeweils nur 33 %.

Ähnliches Bild beim Fahrverhalten: VDL und Sileo schlugen sich auch hier gut, wobei der Urbino 12 allerdings

Abzüge bei der Wank-Nick-Neigung (67 %) und bei den Vibrationen (50 %) erhielt. Erstaunlich stark, sogar noch leicht vor dem polnischen E-Bus auf dem zweiten Platz: der Bolloré, der nur beim Abrollkomfort (67 %) leicht patzte. Schwächen beim Fahrkomfort und vor allem durch das lästige Klappern im Innenraum offenbarte der Sileo 12. Was die Antriebs- und Bremsleistungsdaten angeht, gab es mit dem Ebusco und dem Solaris zwei Sieger, die schon mit guten Sprintwerten am Berg (siehe Teil 1 unseres Nachberichts) gegläntzt hatten und so die Teilwertung Leistungsdaten nicht überraschend auch im Gesamten dominierten – allerdings ist dieser Bereich beim E-Bus „Einstellungssache“, wie wir schon im ersten Artikel feststellten. Nur knapp dahinter: die anderen vier Kandidaten. Denn mächtig Power haben alle E-Busse mit Spitzendrehmomenten bis 22 000 Nm (siehe Tabelle).

Nicht nur von innen und außen, sondern auch von unten unterzogen wir die sechs Busse einem Check und schickten sie über die Grube in der SWB-Werkstatthalle. Auch hier offenbarten sich interessante Eigenheiten, Stärken und Schwächen schonungslos. Der Bolloré besitzt sehr solide Fächer

und Klappen, dafür aber keine Klimaanlage und keine Stabilisatoren. Karosserieteile sind geklebt und gesteckt, Hochvoltleitungen nicht im Unterboden verlegt, sonstige Verkabelungen mit Abdeckungen versehen. Allerdings besaß der Prototyp noch keinen Unterbodenschutz. Negativ fielen beim Werkstattcheck vorhandene Verarbeitungsmängel auf, positiv die schönen Raumlösungen.

Licht und Schatten auch beim Ebusco. Viele Mängel im Detail zeigten sich gerade von unten: Der Lenkungsmotor ist nicht ausreichend geschützt und würde bei Frontunfall sofort ausfallen, das ABS-Ventil nicht spritzwassergeschützt und die Hebepunkte liegen zu weit innen. Leitungen und Kabel sind schlampig ausgeführt, Bauschaum dient als Isolierungsmaterial, der Korrosionsschutz erweist sich als nicht ausreichend, so dass sich bereits Roststellen am Heck zeigten. Sogar als No-go entpuppte sich der freiliegende Drehzahlsensor. Ebenfalls problematisch: Will man an die Heckleuchten heran, kommt man unweigerlich dem Hochvoltbereich sehr nahe. Positiv fiel der Werkstattcrew wie schon zuvor den testenden Journalisten dagegen die gute Innenraumverarbeitung auf.