



Mercedes-Benz

Tiedotusvälineille 28.4.2009
Julkaisuvapaa heti

Mercedes-Benz Citaro hybridibussit ensiesittelyssä

Mercedes-Benz Citaro -hybridibussi asiakkaiden koeajossa

Mercedes-Benz Citaro G Blue Tec Hybrid laskee hiilidioksidipäästöjä jopa 30 prosenttia. Osa reitistä on mahdollista ajaa kokonan sähköllä, hiljaisesti ja ilman paikallisia päästöjä.

Mercedes-Benz Citaro G Blue Tec Hybrid –kaupunkibussia testasijo yli 250 asiakasta 15 eri maasta Maaliskuussa Mannheimissa järjestetyssä koeajotapahtumassa. Eurooppalaiset kaupunkiliikenteen ammattilaiset kiittivät 18-metrisen kaupunkibussin ominaisuuksia ja sen hiljaista, käytännöllisesti katsoen nykimätöntä vetoa. Citaro G Blue Tec Hybrid hyödyntää neljää pyörännapoihin sijoitettua sähkömoottoria ja varastoi sähköenergian litium-ioni-akkuun, joka on ajoneuvokäytössä maailman suurin. Energia tuotetaan dieselgeneraattorilla ja varastoimalla jarrutusenergiaa.

Mercedes-Benz Citaro G Blue Tec Hybrid vähentää dieselpolttoaineen kulutusta jopa 30 prosenttia, mikä tarkoittaa vastaavaa vähennystä hiilidioksidipäästöissä. Uusi hybridibussi on suoriutunut menestyksellisesti viime kuukausien laajoista käytännön testeistä. Näihin ovat kuuluneet myös testit ankarassa toimintaympäristössä Napapiirin tuntumassa.

Ensimmäiset varsinaiset Citaro G Blue Tec Hybrid –bussin tuotantoversiot luovutetaan liikenneitsijöille koekäyttöön vielä tämän vuoden aikana. Mikäli hybriditeknikalle annetaan sopivasti julkisen sektorin tukea, markkina-analyysit ennakoivat ainakin 300 hybridibussin kysyntää Länsi-Euroopassa vuosittain. Tämä tarkoittaisi merkittävää dieselpolttoaineen säästöä sekä hiilidioksidipäästöjen alenemista kaupungeissa.

Pohjois-Amerikassa Daimlerin bussimerkki Orionilla on jo 1700 hybridibussia jokapäiväisessä käytössä. Daimler on maailman markkinajohtaja hyötyajoneuvojen hybriditeknikassa.

Citaro G Blue Tec Hybrid –kaupunkibussin tekniikka

Mercedes-Benz Citaro G Blue Tec Hybrid hyödyntää teknisesti edistyneistä sarjahybridijärjestelmää. Tämä mahdollistaa muun muassa täysin päästöttömän liikennöinnin pelkästään akkuihin varastoidulla energialla osalla reitistä. Järjestelmä on asennettu Citaro G – nivelbussiin. Keski- ja taka-akselilla vetää neljä pyöriin sijoitettua sähkömoottoria, joka tekee tästä hybridibussista ainutlaatuisen konseptin.

Sarjahybridibussissa dieselmoottori ei tuota suoraan liikkeelle panevaa voimaa, vaan pyörittää generaattoria tarvittavan sähkövoiman tuottamiseksi. Sähköenergia varastoidaan kattoon sijoitettuihin täysin huoltovapaisiin litium-ioni-akkuihin. Akkuja lataa dieselmoottorin ohella myös jarrutuksissa talteen otettava energia. Tätä esimerkiksi liikennevaloihin hidastettaessa syntyvää energiaa käytetään sekä bussin toimintojen ylläpitoon seistessä että liikkeelle lähdöissä. Päästövähennysten lisäksi myös melu vaimenee huomattavasti.

Pyöriin sijoitettujen sähkömoottorien yhteenlaskettu teho on 320 kilowattia. Voimaa on reilusti hankaliinkin toimintaympäristöihin. Sarjahybridijärjestelmä säästää merkittävästi polttoainetta. Downsizing-ajattelu toteutuu Citaro G Blue Tec Hybrid –nivelbussissa siten, että tavanomaisen 12-litraisen suoran 6-sylinterisen moottorin sijaan voidaan käyttää huomattavasti kompaktimpaa 4,8-litraista dieselmoottoria. Tämän ansiosta moottorin paino on saatu laskettua 1000 kilosta noin 450 kiloon.

Citaro G Blue Tec Hybrid –nivelbussiin integroitu akkujärjestelmä on teholtaan aivan omaa luokkaansa. Alle 350 kiloa painava akusto tuottaa 180 kilowattia. Tavanomaiseen akkuun verrattuna sen etuja ovat korkeampi energiatiheys, suuri varauskyky sekä suhteellinen keveys. Tällaisten akkujen kysynnän ennustetaan kasvavan erittäin voimakkaasti seuraavan vuosikymmenen aikana. Yksin Saksan hallitus odottaa yli miljoonaa sähköautoa maan teille vuoteen 2020 mennessä.

Daimlerilla on 40 vuoden kokemus bussien hybriditekniikasta. Uusi Citaro G Blue Tec Hybrid –nivelbussi on tämän kehitystyön huipentuma. Daimler on kerännyt hyötyajoneuvojen valmistajista laajimman kokemuksensa hybridibusseista Pohjois-Amerikan Orioneista, Euroopan Mercedes-Benzleistä sekä Aasian Mitsubishi Fuso –busseista.

Uusi hybridi-Citaro on merkittävä askel kohti olennaisesti parantuvaa taloudellisuutta ja päästövapaata liikennöintiä. Huolimatta 30 prosentin polttoainesäästöstä tämän kaltainen kehittynyt hybriditekniikka ei vaadi kohtuuttomia investointeja. Varsinaisen sarjatuotannon päästyä käyntiin, merkittävästi päästöjä alentavan tekniikan oletetaan maksavan kuitenkin vain kolmanneksen perinteistä dieselbussia enemmän. Julkisen sektorin tuki vähäpäästöiselle teknologialle loisi mahdollisuudet kannattavalle hybridibussien laajamittaiselle valmistukselle.

Tiedotteeseen liittyviä lisätietoja:

www.media.daimler.com (vaatii rekisteröitymisen)

ja

www.mercedesmedia.fi

kt mercedes

ss press

Lisätietoja:

Harri Arpalahti, Veho Group Oy Ab, myyntijohtaja, Erikoisautot, puh. 0500 404 079
harri.arpalahti@veho.fi