
Im Rückspiegel: MAN schleppte die Batterie einfach hinterher

MAN wird im vierten Quartal die ersten Lion's City E aus Serienproduktion ausliefern. Bereits vor 50 Jahren sammelte der Nutzfahrzeughersteller erste Erfahrungen mit batterieelektrischen Bussen. Am 13. Februar 1970 präsentierte MAN gemeinsam mit den Partnerunternehmen RWE, Bosch und Varta nach zweijähriger Entwicklungszeit Pressevertretern aus ganz Deutschland einen rein elektrisch angetriebenen Stadtlinien-Omnibus. Die Präsentation des Modells 750 HO-M10 E fand auf der neuen Teststrecke 1 im Werk München statt.

Der Bus sollte „einen positiven Beitrag der Industrie zur Bekämpfung von Luftverschmutzung und Lärm im innerstädtischen Straßenverkehr leisten“, hieß es in einer MAN-Pressemitteilung, die auch heute noch aktuell ist. Elf Monate nach der Präsentation übergab MAN im Januar 1971 den Prototyp nach eingehender Werkserprobung an die Koblenzer Verkehrsgesellschaft für eine einjährige Testreihe im Linienverkehr.

Der Elektrobuss, der auf der Linie 7 fuhr, konnte 99 Fahrgäste befördern und hatte eine Reichweite von 50 Kilometern. Die Batterien waren in einem Anhänger untergebracht und gewährleisteten einen Fahrbetrieb von zwei bis drei Stunden. Ein weiterer Einachs-Anhänger mit Batterien stand in einer Wechselstation bereit, damit ein zügiger Austausch stattfinden konnte, sobald die Batterien leer waren.

„Dass zwei Anhängermodule mit Batterien zur Verfügung standen, hatte neben der ständigen Verfügbarkeit des Elektrobusses den Vorteil, dass die Batterien mit kostengünstigem Nachtstrom aufgeladen werden konnten“, erläutert Henning Stibbe, Leiter historisches Archiv bei MAN Truck & Bus. Warum ist diese Idee eigentlich aus der Mode gekommen? Bis Juni 1971 legte der MAN-Elektrobuss rund 6000 Kilometer ohne wesentliche Störung und völlig abgasfrei im Liniendienst in Koblenz zurück.

Aber nicht nur in Koblenz kamen Busse mit alternativen Antrieben von MAN zum Einsatz: So wurden 1972 während der Olympiade in München die Athleten in zwei Elektro- und acht Erdgasbussen zwischen Olympiapark und Olympischem Dorf hin- und her chauffiert. Bis zu 20 Stunden täglich drehten die Fahrzeuge ihre Runden und brachten die Spitzensportler aus aller Welt sicher und umweltfreundlich ans Ziel.

Zwei Jahre später, am 15. Oktober 1974, übergab MAN die ersten neuen batteriebetriebenen Elektrobusse an die Stadt Mönchengladbach. Bis 1979 waren die Elektrobusse der zweiten Generation vom Typ SL-E dort im Einsatz. Neu waren unter anderem ihre um 50 Prozent erweiterten Batterieeinheiten und das überarbeitete Anhängermodul. Auf diese Weise konnten Reichweiten von bis zu 80 Kilometern erzielt werden und der Batteriewechsel vollautomatisch erfolgen. Auch Düsseldorf und Frankfurt am Main bauten auf die Vorteile der Elektrobusse von MAN und setzten diese erfolgreich im Öffentlichen Nahverkehr ein. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Der MAN SL-E mit Batterieanhänger war von 1974 bis 1979 auch in Mönchengladbach im Einsatz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



Die Batterie des MAN 750 HO-M10 E wurde in den 1970er-Jahren separat in einem Anhänger mitgeführt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



Spitzensportler waren bei der Olympiade 1972 in München mit Elektrobussen von MAN unterwegs.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN erprobte den SL-E in den 1970er-Jahren in München und Koblenz im Liniendienst.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



Der erste MAN-Elektrobus 750 HO-M10 E (1971–1974) konnte 99 Fahrgäste befördern und hatte eine Reichweite von 50 Kilometern.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



Auf der Teststrecke in München präsentierte MAN im Februar 1970 einen der weltweit ersten Elektrobusse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN
