



Der eCitaro

Technische Information.

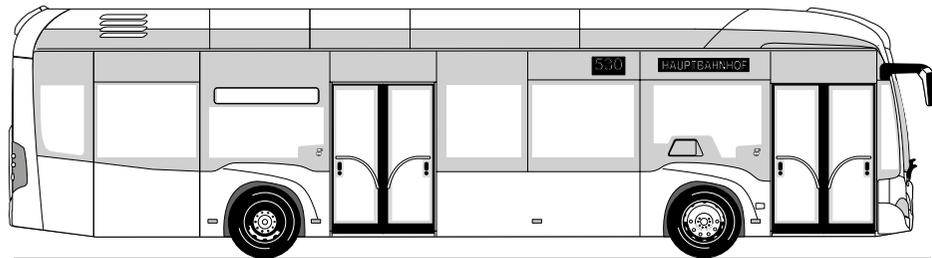
Mercedes-Benz

The standard for buses.

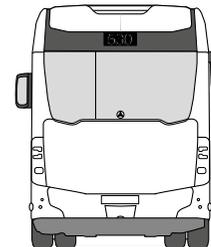
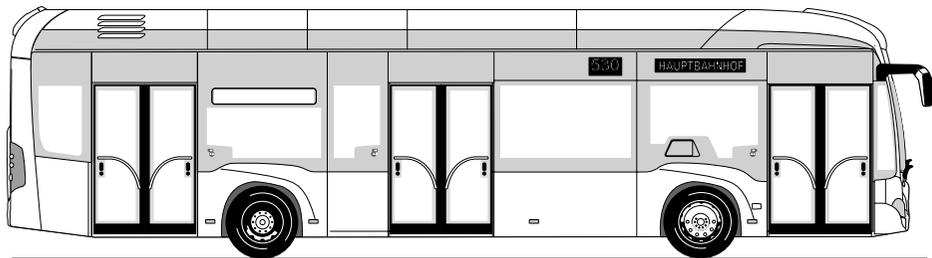


Baumuster

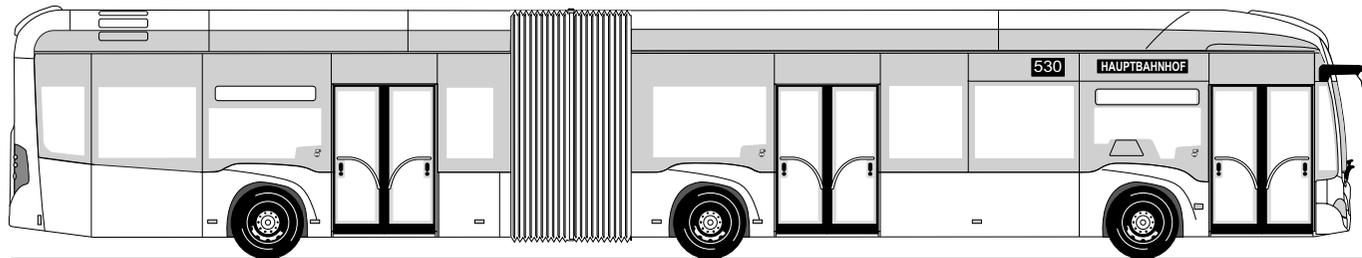
eCitaro (C 628.630-13)



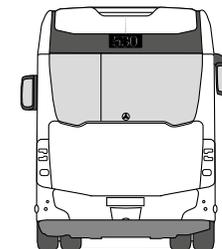
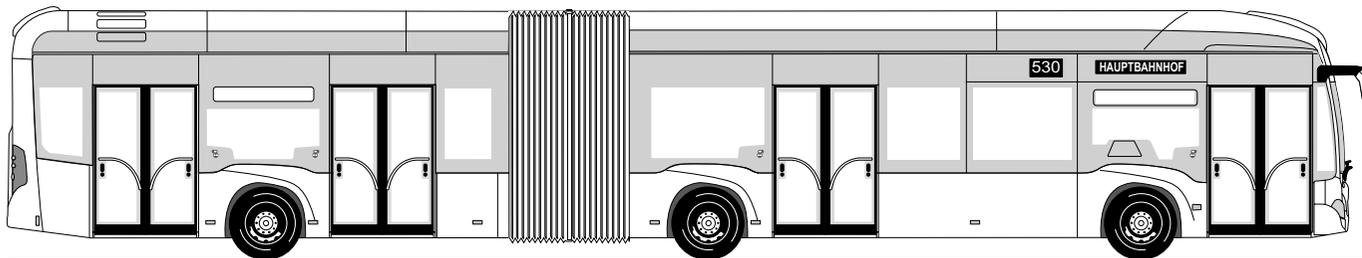
eCitaro (C 628.631-13)



eCitaro G (C 628.640-13)



eCitaro G (C 628.641-13)



Maße/Gewichte

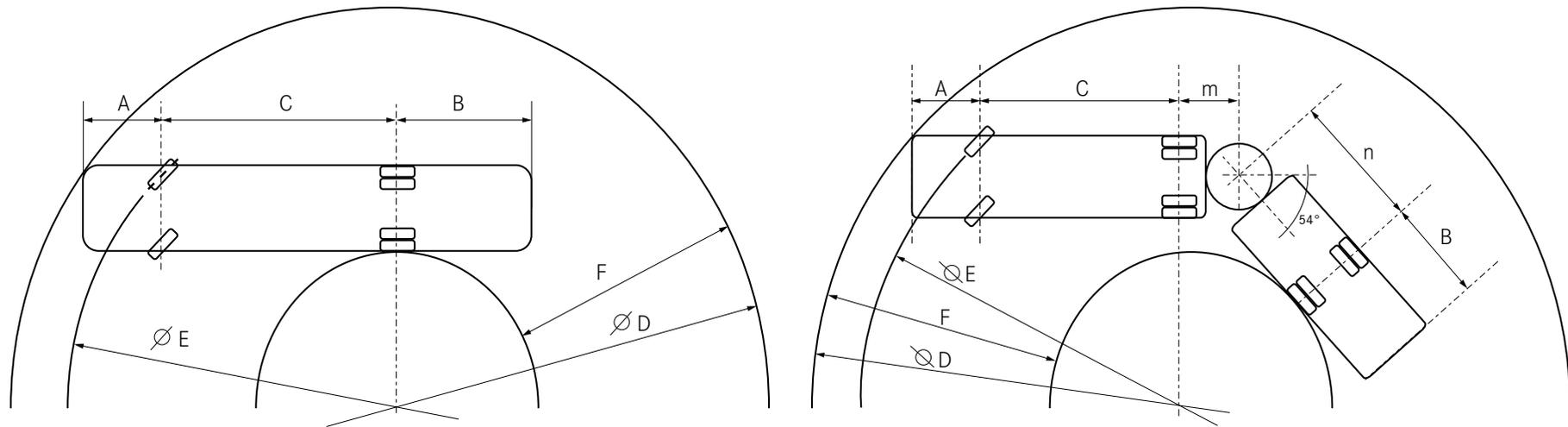
	eCitaro, 2 Türen	eCitaro, 3 Türen	eCitaro G, 3 Türen	eCitaro G, 4 Türen
Fahrzeuglänge	12.135 mm	12.135 mm	18.125 mm	18.125 mm
Fahrzeugbreite/Fahrzeugbreite (inkl. Spiegel)	2.550 mm/2.950 mm	2.550 mm/2.950 mm	2.550 mm/2.950 mm	2.550 mm/2.950 mm
Fahrzeughöhe (max. Fahrzeughöhe ergibt sich durch die kundenindividuellen Antennen)	3.400 mm	3.400 mm	3.400 mm	3.400 mm
Radstand Vorderachse-Antriebsachse	5.900 mm	5.900 mm	–	–
Radstand Vorderachse-Mittelachse	–	–	5.900 mm	5.900 mm
Radstand Mittelachse-Antriebsachse	–	–	5.990 mm	5.990 mm
Überhang vorne/hinten	2.805/3.430 mm	2.805/3.430 mm	2.805/3.430 mm	2.805/3.430 mm
Böschungswinkel vorne/hinten	7°/7°	7°/7°	7°/7°	7°/7°
Reifengröße	275/70 R 22,5	275/70 R 22,5	275/70 R 22,5	275/70 R 22,5
Beförderungskapazität gesamt (ECE R 107) mit NMC2				
- Fahrzeug mit 6 Batterien	(Serie) 1/79	(Serie) 1/77	–	–
- Fahrzeug mit 8 Batterien	74	73	(Serie) 1/147	(Serie) 1/147
- Fahrzeug mit 10 Batterien	64-79***	64-77***	139	139
- Fahrzeug mit 12 Batterien	63-69***	63-69***	130	130
Beförderungskapazität gesamt (ECE R107) mit Festkörperbatterien				
- Fahrzeug mit 6 Batterien	(Serie) 88	(Serie) 85	141	142
- Fahrzeug mit 7 Batterien	74	76	(Serie) 135	(Serie) 136
Sitzplätze (Serie)	29	26	45	41
Einstiegshöhe Tür 1/ Tür 2/Tür 3/Tür 4	320/320/–/– mm	320/320/320/– mm	320/320/320/– mm	320/320/320/320 mm
Stehhöhe vorne/hinten	2.313/2.021 mm	2.313/2.021 mm	2.313/2.021 mm	2.313/2.021 mm
Fußbodenhöhe über Fahrbahn	370 mm	370 mm	370 mm	370 mm
Brüstungshöhe (über Boden)	952 mm	952 mm	952 mm	952 mm
Energiegehalt Batterien NMC2: 6/8/10/12 Stk.	198/264/330/396 kWh	198/264/330/396 kWh	–/264/330/396 kWh	–/264/330/396 kWh
Energiegehalt Festkörperbatterie: 6/7 Stk.	378/441 kWh	378/441 kWh	378/441 kWh	378/441 kWh
Gesamtgewicht, zulässig	20.000 kg	20.000 kg	30.000 kg	30.000 kg
Achslasten, zulässig*				
- Vorderachse**	7.500 kg	7.500 kg	7.500 kg	7.500 kg
- Mittelachse	–	–	10.000 kg	10.000 kg
- Antriebsachse	13.000 kg	13.000 kg	13.000 kg	13.000 kg

* technisch zulässige Achslast abhängig von Zulassungsland hier als Beispiel Deutschland

** Vorderachse kann als Sonderausstattung auf 8 to aufgelastet werden, Reifengröße 315/60 R 22,5

*** abhängig von Clusterlage

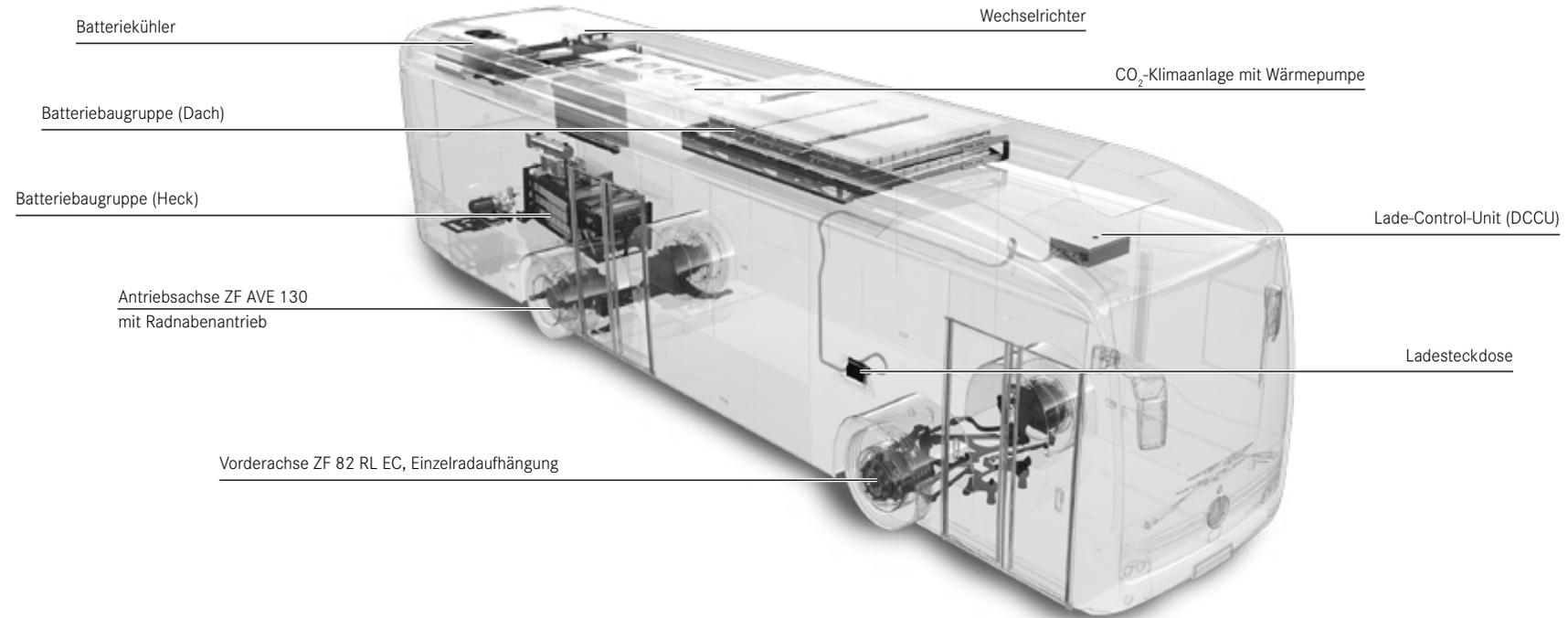
Wendekreis



	eCitaro, 2/3 Türen	eCitaro G, 3/4 Türen
A: Überhang vorne	2.805 mm	2.805 mm
B: Überhang hinten	3.430 mm	3.430 mm
C: Radstand	5.900 mm	5.900 mm
m+n: Radstand Mittelachse-Antriebsachse	–	5.990 mm
D: Wendekreis minimal	21.214 mm	22.928 mm
E: Spurkreis minimal	17.058 mm	19.160 mm
F: Ringbreite Wendekreis minimal	6.803 mm	7.478 mm
D: Wendekreis BOKraft	25.000 mm	25.000 mm
F: Ringbreite BOKraft	5.851 mm	6.791 mm
F: Ringbreite maximal zulässig nach BOKraft	7.200 mm	7.200 mm
Radeinschlag Vorderachse maximal, kurveninnen/-außen	53°/46°	47/38°

alle Maße gelten für Reifengrößen 275/70 R 22,5 und 315/60 R 22,5

Antriebsstrang/Technik



Antrieb	Antriebsachse mit zwei Radnabenmotoren
Nennspannung	400 V
Leistung (Peak / Dauer)	250 kW / 125kW
Max. Drehmoment nach Entübersetzung	2 x 485 Nm 2x 11.000 Nm
Lenkung	intelligent eco steering (elektrohydraulische Lenkung)
Achsen	
- Vorderachse	ZF 82 RL EC, Einzelradaufhängung
- Mittelachse (Gelenkbus Serie, optional angetrieben ZF AVE 130)	ZF AV 133
- Antriebsachse	ZF AVE 130
Bremsen	Elektropneumatisches-Brems-System mit Scheibenbremsen
	Anti-Blockier-System (ABS)/ Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR)/Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP®)/Knickschutz ATC (Articulation Turntable Controller)
	verschleißfreies Bremsen durch Rekuperation

Modulkonzept Batterien NMC*-Technologie / Festkörperbatterien

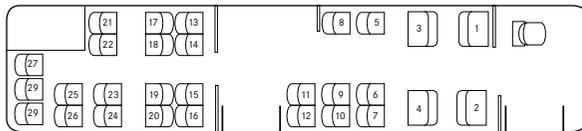


Technik	Festkörperbatterie	NMC-Batterie Lithium-Ionen-Batterie
Aufbau Zellmodule	9 CMB Batteriezellen mit einer Kapazität von insgesamt 63 kWh	12 prismatische Batteriezellen mit einer Kapazität von je 33 kWh (NMC2)
Aufbau Batteriemodule	-	15 Zellmodule inkl. Steuereinheit zur Überwachung und Ladungsausgleich
Anzahl Hochvolt-Batteriemodule	6 und 7	6 - 12 Stk.
Batterieranordnung		
- Heck	2 Module	4 Module
- Dach	bis zu 5 Module	bis zu 8 Module
Kapazität je Batteriemodul	63 kWh	ca. 33 kWh (NMC2)
max. Gesamtkapazität Batteriemodule	441 kWh	ca. 396 kWh (NMC2)
Lademöglichkeiten		
- Combo-2-Ladestecker (außen am Fahrzeug rechts über Vorderachse)	Serie	Serie
- Stromabnehmer Pantograf	nicht verfügbar	Sonderausstattung
- Ladeschiene	nicht verfügbar	Sonderausstattung

* NMC - Nickel-Mangan-Kobalt

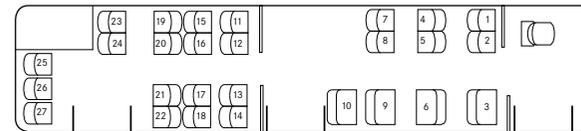
Bestuhlungsvarianten eCitaro

eCitaro, 2 Türen (C628.630-13)

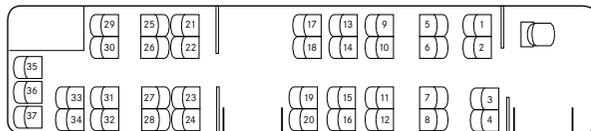


Serie: Anzahl der Sitzplätze: 1/29

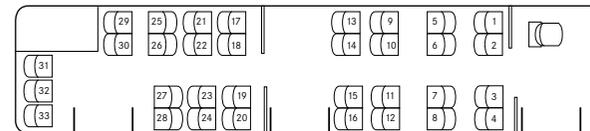
eCitaro, 3 Türen (C628.631-13)



Serie: Anzahl der Sitzplätze: 1/26



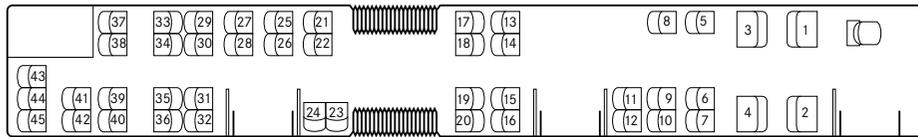
Sonderausstattung (Beispiel): Anzahl der Sitzplätze: 1/37



Sonderausstattung (Beispiel): Anzahl der Sitzplätze: 1/33

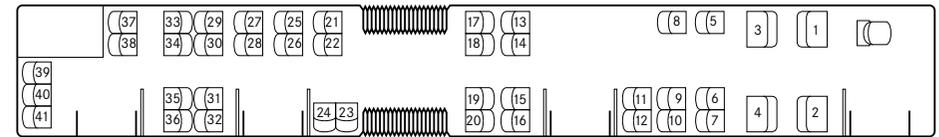
Bestuhlungsvarianten eCitaro G

eCitaro G, 3 Türen (C628.640-13)

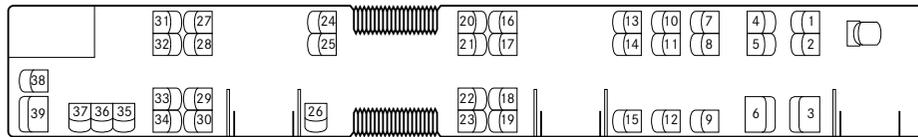


Serie: Anzahl der Sitzplätze: 1/45

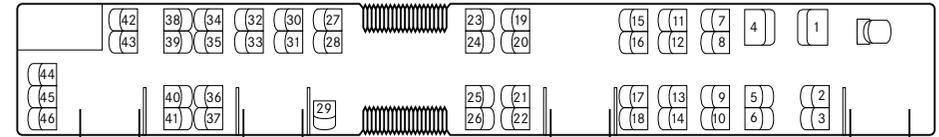
eCitaro G, 4 Türen (C628.641-13)



Serie: Anzahl der Sitzplätze: 1/41



Sonderausstattung (Beispiel): Anzahl der Sitzplätze: 1/39



Sonderausstattung (Beispiel): Anzahl der Sitzplätze: 1/46

Serien-/Sonderausstattungen (Auswahl)

Motor und Fahrwerk	eCitaro	eCitaro G
Antriebsachse ZF AVE 130 mit radnabennahen Motoren	●	●
Wank-Nick-Regelung	○	○
Batterien 6 Stk. / NMC*	●	-
Batterien 8 Stk. / NMC*	○	●
Batterien 10 Stk. / NMC*	○	○
Batterien 12 Stk. / NMC*	○	○
Batterien 6 Stk. / Festkörperbatterie*	○	○
Batterien 7 Stk. / Festkörperbatterie*	○	○
Ladestecker außerhalb am Fahrzeug (Combo-2-Ladedose)	●	●
Hochleistungsladung Kontaktarm (Pantograf)**	○	○
Ladeschiene**	○	○
Elektrohydraulische Lenkung (intelligent eco steering)	○	○
Elektropneumatisches-Brems-System (EBS)	●	●
Anti-Blockier-System (ABS)	●	●
Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR)	●	●
Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP®)	●	-
Knickschutz ATC (Articulation Turntable Controller)	-	●
Vorderachse 7,5 to	●	●
Vorderachse 8,0 to*	○*	○*
Automatische Haltestellenbremse mit Anfahrsperr	●	●
Luftfederung über Elektronische Niveauregelung (ENR)	●	●
Luftfederung über Elektronische Niveauregelung (ENR), inkl. Kneeling	○	○
Fahrzeuganhebung 70 mm, mit Taste auf Instrumententafel/Konsole	○	○
Reifendruckkontrolle	○	○
Schlechtwegfahrwerk	○	○

* nach Kundenwunsch ** nur in Verbindung mit NMC-Batterie

Fahrerplatz	eCitaro	eCitaro G
Fahrersitz GRAMMER Linea MSG 90.6 P, luftgefedert	●	●
Dreipunktgurt für Fahrersitz	○	○
Sitzheizung für Fahrersitz	○	○
Fahrerplatzklimaanlage	●	●
Fahrerkabinentür	●	●
Fach für Fahrertasche an Fahrerkabinentür, offen	●	●
Fach für Fahrertasche an Fahrerkabinentür, abschließbar, klappbar	○	○
Einbaumöglichkeit Fahrscheindrucker	○	○
Lenksäule und Instrumententafel mit Höhen- und Neigungsverstellung	●	●
Tempomat	○	○
Front Collision Guard in Anlehnung an Pendelschlagversuch nach ECE R29	●	●
Sideguard Assist	○	○
Preventive Brake Assist	○	○
Außenspiegel heizbar mit Schulbuszulassung	●	●
Außenspiegel heizbar, elektrisch verstellbar mit Schulbuszulassung	○	○
Fahrermikrofon	○	○
Akustisches Rückfahrwarnsignal	○	○
Rückfahrkamera	○	○
Sonnenrollo über 1/2 der Windschutzscheibe, elektrisch betätigt	●	●
Sonnenrollo über 2/3 der Windschutzscheibe, elektrisch betätigt	○	○
Brandmeldeanlage für Motorraumüberwachung (nur in Verbindung mit fossiler Zusatzheizung)	●	●
Löschanlage (nur in Verbindung mit fossiler Zusatzheizung)	○	○
Regen-Licht-Sensor	○	○
Flachblattscheibenwischer mit Wasserzuführung über Wischerblatt	●	●

● Serienausstattung/Ausstattung ohne Mehrpreis ○ Sonderausstattung

Innenraum	eCitaro	eCitaro G
Bestuhlung CityStarEco (CSE)	●	●
Bestuhlung CityStarFunction (CSF)	○	○
Neue Generation Klappstühle	○	○
Rollstuhlplatz	○	○
Rollstuhlparkwand mit integriertem Klappsitz	○	○
Haltewunschtaster	●	●
Ablage Radkasten vorne links / rechts	○ / ○	○ / ○
Nothämmer (ohne Diebstahlsicherung)	○	○
Nothämmer mit Seil gesichert, Aufrollautomatik	●	●
Seitenwandverkleidung Nadelfilz	○	○
Design-Innendecke	●	●
Ambientebeleuchtung LED-Ausführung	○	○
Videoaufzeichnungsanlage Fahrgastraum	○	○

Informationseinrichtungen	eCitaro	eCitaro G
Radioanlage für Fahrerarbeitsplatz	○	○
Multifunktionsantenne für Radio, Mobiltelefon, Navigation	○	○
Haltestellenanzeige innen, im Querkanal	○	○
Fahrzielanlage LED oder LCD	○	○
Rollstuhltaster innen/außen	○	○
TFT-Monitore im Innenraum	○	○
Video-Monitor für Fahrerarbeitsplatz	○	○

Klimatisierung	eCitaro	eCitaro G
Turbodachlüfter	●	●
Dachklima-Anlage EvoThermatik Plus (CO ₂ -Klimaanlage mit Wärmepumpe)	●	●
Aktivfilter mit antiviraler Funktion	●	●
Klimatisierungsautomatik für den Fahrerarbeitsplatz	●	●
Heizung mit Seitenwandheizkörpern	●	●
Intelligentes Thermomanagement	●	●
Außentemperaturgeführte und beladungsabhängige Steuerung der Innentemperatur	●	●

Sonstiges	eCitaro	eCitaro G
Abbiegelicht	○	○
Tagfahrlicht mit LED-Technik	●	●
Hauptscheinwerfer mit LED-Technik	●	●
Seitenscheiben wärmedämmend, grau getönt	●	●
Seitenscheiben doppelt verglast	○	○
Klappfenster in Seitenscheiben	●	●
Klapprampe an Tür 2, mechanisch	○	○
Kassettenrampe an Tür 2, elektrisch	○	○

● Serienausstattung/Ausstattung ohne Mehrpreis ○ Sonderausstattung

Glossar

Abbiegelicht/Kurvenlicht:

Beim Abbiegen oder bei einer Kurvenfahrt wird der kurveninnere Nebelscheinwerfer angesteuert und damit der Fahrbahnbereich in Fahrtrichtung deutlich besser ausgeleuchtet.

Das Abbiegelicht schaltet sich bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h automatisch zu, wenn die Hauptscheinwerfer eingeschaltet sind und der Blinker gesetzt oder das Lenkrad eingeschlagen wird.

Anti-Blockier-System (ABS):

Die auf die einzelnen Räder wirkenden Bremskräfte werden vom ABS so verteilt, dass auch bei einer Vollbremsung kein Rad längere Zeit blockiert und die Lenkbarkeit des Busses weitgehend erhalten bleibt.

Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR):

Die ASR verhindert, dass die Räder beim Anfahren auf rutschigem Untergrund durchdrehen. Sie stellt immer nur so viel Leistung zur Verfügung, wie die Antriebsräder auf die Fahrbahn übertragen können. Das Durchdrehen eines Rades, z. B. bei vereistem Fahrbahnrand, wird durch dosierte Bremsenriffe verhindert.

Eco Driver Feedback (EDF):

Das Eco Driver Feedback gibt dem Fahrer eine individuelle Rückmeldung zur persönlichen Fahrweise. Das Ziel ist, in puncto Kraftstoffsparen alle Potenziale auszuschöpfen.

Elektronische Niveauregulierung:

Fahrgäste und Gepäck sind im Fahrzeug nicht immer gleichmäßig verteilt. Das hat zur Folge, dass sich das Niveau des

Fahrzeugs an verschiedenen Rädern unterscheidet.

Die Elektronische Niveauregulierung regelt automatisch die Fahrzeughöhe an jedem Rad, so dass die Einstiegshöhe immer gleich bleibt.

Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP®):

In fahrdynamisch kritischen Situationen regelt das ESP® gezielt die Motorleistung und die Bremskräfte an jedem einzelnen Rad. Das mögliche „Ausbrechen“ des Busses wird so durch das fein dosierte Abbremsen des Fahrzeugs im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten verhindert. So trägt ESP® spürbar zur Reduzierung der Untersteuerneigung und der Schleudergefahr bei Kurvenfahrten oder Ausweichmanövern bei.

Elektropneumatisches-Brems-System (EBS):

Als Weiterentwicklung der herkömmlichen Druckluftbremse bietet das Elektropneumatische-Brems-System viele Vorteile. Beim Bremsvorgang wird vom Steuergerät zunächst die Dauerbremse (Retarder) angesprochen. Ist eine stärkere Verzögerung notwendig, ermittelt das Steuergerät mit Hilfe der Informationen aus dem Datennetz für jede Achse den optimalen Bremsdruck. Das Elektropneumatische-Brems-System ermöglicht deutlich kürzere Bremswege sowie einen deutlich geringeren Verschleiß von Bremsscheiben und Belägen.

Gerippestruktur:

Die erhöhte Festigkeit des Rohbaus verbessert die Sicherheit im Fahrgastraum. Dies wird durch den Einsatz von sogenannten Schwertgriffen als Verbindungselement zwischen den Rohbauelementen erreicht.

Kathodische Tauchlackierung (KTL):

Die Kathodische Tauchlackierung (KTL) ist ein elektrochemisches Verfahren, bei dem die Rohkarosserie in einem Tauchbad beschichtet wird. Es eignet sich optimal für das Lackieren komplizierter Strukturen und großer Stückzahlen.

Auf Wasserlack-Basis wird der Bus so perfekt gegen Korrosion geschützt, weil die Lackschicht an jeder Stelle der Karosserie aufgetragen wird. Die Kathodische Tauchlackierung ist nachweislich der derzeit beste Korrosionsschutz im Fahrzeugbau.

Knickschutz ATC (Articulation Turntable Controller):

Die fahrdynamische Steuerung ATC regelt die hydraulische Dämpfung des Gelenks schnell und vor allem bedarfsgerecht, abhängig unter anderem von Lenkwinkel, Knickwinkel, Geschwindigkeit und Last. ATC greift zu diesem Zwecke auf die Daten des CAN-Datenbusses zurück.

Der Effekt: Führt die anderswo übliche hohe Grunddämpfung des Gelenks zu einer starken Neigung zum Untersteuern in Kurven und einem erhöhten Reifenverschleiß an der Vorderachse, so läuft das Gelenk des Fahrzeugs beim üblichen stabilen Fahrzustand nahezu frei und wird allein durch die Reibung der Elemente gedämpft.

Front Collision Guard:

Als zusätzlicher Kollisionsschutz ist im verlängerten Vorbau ein Front Collision Guard eingebaut. Dieser leitet zusammen mit einer verstärkten, definierten Rahmenkonstruktion die Kräfte bei einem Aufprall direkt in den Unterbau. Daraus ergibt sich ein verbesserter Schutz für den Fahrer und seinen Fußraum. Die Vorgaben in Anlehnung an den Pendelschlagversuch nach ECE R29 werden erfüllt.

Ladestecker:

Die europäische Industrie favorisiert den Combo-2-Stecker als Standard. Er ist kommunikationsfähig für hohe Ladeleistungen und Schnellladen (CCS = Combined Charging System) geeignet. Er ermöglicht Ladeleistungen bis zu 150 kW und Stromstärken bis zu 200 A.

LED-Scheinwerfer:

Der Lichtkegel der LED-Scheinwerfer ist besonders präzise definierbar. Die Lichtfarbe entspricht etwa dem Tageslicht und lässt die Augen des Fahrers daher weniger schnell ermüden. Mehr Helligkeit und eine größere Reichweite sorgen für zusätzliche Sicherheit. LED-Lampen sind etwa zwei- bis dreimal effizienter als herkömmliche Glühlampen.

Preventive Brake Assist:

Mit dem Preventive Brake Assist bietet Mercedes-Benz den weltweit ersten aktiven Bremsassistenten für Stadtlinienbusse. Das Assistenzsystem warnt vor einer Kollision mit stehenden oder sich bewegenden Objekten und leitet bei akuter Kollisionsgefahr automatisch ein Bremsmanöver mit einer Teilbremsung ein. Warnkaskade und Bremseingriff sind präzise auf den Einsatz im Stadtverkehr ausgelegt.

Bei einer drohenden Kollision warnt der Preventive Brake Assist den Fahrer sowohl optisch durch ein rot aufleuchtendes Dreieck mit Fahrzeugsymbol im Zentraldisplay als auch akustisch und leitet gleichzeitig eine Teilbremsung ein. Sie wird so lange gehalten, bis entweder der Fahrer eingreift oder der Omnibus zum Stehen kommt.

Basis des Preventive Brake Assist ist eine neue Generation der Radar-Technologie: Das Radarsystem tastet ständig einen

Bereich von bis zu 250 Metern der Fahrspur vor dem Bus ab und arbeitet zuverlässig auch bei Nacht und widrigen Wetterverhältnissen.

Radnabennaher Motor:

Im Unterschied zum Verbrennungsmotor kann ein Elektromotor weitgehend frei im Fahrzeug platziert werden. Mercedes-Benz hat sich für eine kompakte Bauweise entschieden - die bewährte Antriebsachse ZF AVE 130 mit radnabennahen Motoren, die bereits in anderen Citaro-Varianten zum Einsatz kam. In dieser Elektroportalachse sitzt an jedem Rad ein wassergekühlter Asynchronmotor. Die Achse leistet 125kW. Das Drehmoment beträgt daher aus dem Stand 2 x 485 Nm, wegen des Übersetzungsverhältnisses liegt an den Rädern sogar ein Drehmoment von ca. 2 x 11.000 Nm an. Der frei werdende Bauraum von Verbrennungsmotor und Getriebe wird zur Unterbringung von Batteriemodulen genutzt.

Reifendruckkontrolle:

Die Reifendruckkontrolle zeigt den aktuellen Druck in den einzelnen Reifen an und warnt bei Abweichungen vom optimalen Druck. Dies verringert den Verschleiß der Reifen, hat positiven Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch und verhindert gefährliche Reifenschäden.

Sideguard Assist:

Der Abbiegeassistent Sideguard Assist unterstützt den Fahrer dabei, kritische Situationen beim Abbiegen rechtzeitig zu erkennen. Das System arbeitet mehrstufig: In einer ersten Stufe informiert es den Fahrer, in einer zweiten Stufe gibt es zusätzlich eine Warnung aus.

Befindet sich ein bewegliches Objekt in der seitlichen Überwachungszone, wird der Fahrer optisch informiert. In der A0-Säule auf der Beifahrerseite leuchtet eine LED-Leuchte in Dreiecksform gelb auf. Zusätzlich erscheint ein Warnhinweis im Zentraldisplay. Falls der Fahrer eine Aktion einleitet oder fortsetzt, die zu einer Kollision führen kann, erfolgt eine zusätzliche optische Warnung: Die LED-Leuchte blinkt mehrfach rot mit höherer Leuchtkraft und danach permanent. Hinzu kommt eine Vibrationswarnung im Fahrersitz.

Darüber hinaus warnt der Sideguard Assist vor stationären Hindernissen in der Abbiegekurve des Omnibusses und kann zusätzlich die Aufgabe eines Spurwechselassistenten übernehmen; dabei arbeitet er mit der gleichen Warnkaskade.

Stromabnehmer Pantograf:

Der Stromabnehmer oder Pantograf überträgt elektrische Energie von einer Ladestation zu einem Fahrzeug. Bei batterieelektrischen Stadtbussen dient er zur stationären Versorgung vor allem bei Zwischenladungen (Opportunity Charging), seltener bei Depotladung. Möglich ist eine fahrzeugfeste Montage auf dem Dach des Busses oder eine stationsfeste Montage an Ladestationen. In beiden Fällen wird der Stromabnehmer zu Beginn der Aufladung ausgefahren und verbindet dann Fahrzeug und Ladestation.

Wichtig für Sie. Wichtig für uns. Datenschutz und die Speicherung technischer Daten im Fahrzeug.

Elektronische Fahrzeugkomponenten (z. B. Motorsteuergerät, etc.) enthalten Datenspeicher für technische Fahrzeugdaten, wie z. B. Meldungen im Falle von Funktionsstörungen, Geschwindigkeit des Fahrzeuges, Bremsstärke oder Funktionsweise von Rückhalte- und Fahrerassistenz-Systemen im Falle eines Unfallereignisses (Audio- und Videodaten werden nicht gespeichert). Die Daten werden flüchtig, punktuell als Momentaufnahme z. B. im Falle einer Störungsmeldung, über einen sehr kurzen Aufzeichnungszeitraum (maximal wenige Sekunden) z. B. im Falle eines Unfalls oder in zusammengefasster Form z. B. zur Bewertung der Bauteilbeanspruchung gespeichert. Die gespeicherten Daten können über Schnittstellen im Fahrzeug ausgelesen, von geschulten Technikern zur Diagnose und Behebung etwaiger Funktionsstörungen oder vom Hersteller zur Analyse und zur weiteren Verbesserung von Fahrzeugfunktionen verarbeitet und genutzt werden. Auf Wunsch des Kunden können Daten auch als Basis für weitere optionale Dienstleistungen dienen. Eine Übertragung der Daten aus dem Fahrzeug heraus an den Hersteller bzw. Dritte erfolgt grundsätzlich nur aufgrund gesetzlicher Erlaubnis, oder aufgrund vertraglichen Einverständnisses mit dem Kunden unter Berücksichtigung des Datenschutzrechts. Weitere Informationen zu gespeicherten Daten im Fahrzeug befinden sich in der Betriebsanleitung des Fahrzeugs. Selbstverständlich geht Mercedes-Benz Omnibusse mit Kundendaten vertraulich um.

Zu den Angaben in dieser Broschüre.

Nach Redaktionsschluss dieser Druckschrift (09/21) können sich am Produkt Änderungen ergeben haben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton sowie Änderungen des Lieferumfangs seitens des Herstellers bleiben während der Lieferzeit vorbehalten, sofern die Änderungen oder Abweichungen unter Berücksichtigung der Interessen des Verkäufers für den Käufer zumutbar sind. Die Abbildungen können auch Zubehör und Sonderausstattungen enthalten, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören. Farbabweichungen sind drucktechnisch bedingt.

Diese Druckschrift kann ebenso Typen und Betreuungsleistungen enthalten, die in einzelnen Ländern nicht angeboten werden. Aussagen über gesetzliche, rechtliche und steuerliche Vorschriften und Auswirkungen haben nur für die Bundesrepublik Deutschland zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser Broschüre Gültigkeit.

Fragen Sie daher zum verbindlichen letzten Stand bitte Ihren Mercedes-Benz Verkäufer.

www.mercedes-benz.de/omnibus