



Cobus 3000 am Flughafen Genf: Seit 1990 ist Cobus internationaler Marktführer bei Flughafenvorfeld-Omnibussen.

Schweizer Idee erobert Airports

Flughafenbusse Die Fahrzeuge für den Passagiertransport auf dem Flughafenvorfeld wurden von zwei hiesigen Firmen realisiert. Heute hat Cobus einen 75 Prozent Marktanteil.

DIETER MUTARD

Die Erkenntnis stammt vom französischen Dichter Victor Hugo: «Nichts ist stärker als eine Idee, deren Zeit gekommen ist.» Hugo formulierte den Satz, 100 Jahre bevor Hanspeter Friedli die Idee eines technisch realisierbaren Flughafenvorfeld-Omnibus hatte. Friedli war von 1973 bis 2000 Technischer Leiter des Flughafens Zürich. Ihm ist es zu verdanken, dass geradezu ein «Idealtyp» als Flughafenvorfeld-Omnibus entstehen konnte.

Es liess Friedli und seinen Mitarbeitern in der Fahrzeugtechnik in Kloten damals in den 1970er-Jahren keine Ruhe, «dass sich die Vorfälle häuften, bei denen Passagiere bei den herkömmlichen Solo-Stadtbussen auf dem Vorfeld beim Ein- und Aussteigen Nachteile hinnehmen mussten. Es gab immer wieder leichte Unfälle und Karambolagen beim Passagierservice vom Flugzeug zu den Flughafengebäuden oder umgekehrt, weil die bereitgestellten Omnibusse zu enge Türen und zu viele Tritte hatten», erzählt Friedli heute. Darüber hinaus stiegen damals die Passagierzahlen kräftig an, weil die Langstreckenflüge zunahmen. Zudem forderte die damalige Swissair ein verbessertes Gesamthandling von Passagieren auf dem Flughafenvorfeld. Der dritte wichtige Punkt für Friedli und seine Mitarbeiter war die Übermotorisierung herkömmlicher Stadtbusse, denn auf dem Vorfeld beträgt die Höchstgeschwindigkeit ohnehin nur 30 Kilometer pro Stunde und daher benötigte man wirtschaftlichere und umweltfreundlichere Antriebe. «Wir mussten uns also eine Lösung einfallen lassen», so Hanspeter Friedli.

Inzwischen sind mehrere Prototypen mit Elektromotoren im Einsatz.

Flughafenvorfeld-Busse zu Herstellung und Vertrieb dieses Produkts. Noch im gleichen Jahr wurden mit Caetanobus in Porto, Portugal, und NAW Geschäftsbeziehungen aufgenommen, um den Cobus in Portugal zu produzieren. Mit Hess kam es zu einem Lizenzabkommen, das bereits das neue CO-Bolt-System (Verschraubung statt Verschweissen der Aluminiumkomponenten) enthielt. Der Firmenname Conrac wurde dann im Jahr 2013 in Cobus Industries umgewandelt.

Internationaler Produktionsverbund

Die Herstellung der Fahrzeuge erfolgt in einer Art Produktionsverbund zwischen Fahrzeugwerken in der Schweiz, in Spanien und Portugal. Die zum Einsatz kommenden Mercedes-Benz-Niederflurfahrzeuggestelle BF 30 mit 130 Kilowatt (177 PS) und einer Breite von 3 Metern (Cobus 3000) beziehungsweise 2,7 Metern (Cobus 2700) kommen aus dem EvoBus-Werk Sámamo im spanischen Baskenland. Der Gesamtaufbau erfolgt im Werk der Caetano-Gruppe in Vila Nova de Gaia (Portugal). Hess in Bellach liefert nach wie vor die Aluminium-Kits für den Aufbau der Flughafenvorfeld-Busse und damit einen ganz wesentlichen Anteil am technischen Gesamtkonzept der Fahrzeuge. Der Cobus-Body mit den geschraubten Aluminiumprofilen des nach wie vor aktuellen CO-Bolt-Systems ermöglicht eine Korrosionsbeständigkeit von 25 Jahren unter allen klimatischen Bedingungen. Die Entwicklungsaktivitäten für die beiden Produktreihen Cobus 3000 und Cobus 2700 liegen gemeinsam in den Händen der Ingenieure von EvoBus, Caetanobus, Hess und Cobus Industries.

Weltweit aufgestellt

Seit 1990 ist Cobus internationaler Marktführer bei Flughafenvorfeld-Omnibussen und setzt pro Jahr etwa 220 Einheiten ab. Anfangs lag der Marktanteil bei 50 Prozent, heute ist der Weltmarktanteil auf 75 Prozent gestiegen. Dieses Bussegment, mit durchschnittlich 400 im Jahr weltweit abgesetzten Einheiten, ist überschaubar. Dennoch erfordert es eine starke Kundenorientierung, denn es gilt nach den Worten des Vertriebsleiters Andreas Funk, «nicht nur ein gutes Produkt zu liefern, sondern auch die richtige Lösung für jeden Airportkunden anzubieten». Nicht zuletzt deshalb steckt Patricia Vasconcelos, seit 2013 Geschäftsführerin von Cobus Industries, das Ziel der Wachstumsstrategie für ihr Unternehmen noch höher: «Wir haben nur ein Produkt, und das müssen wir technisch so differenziert in hoher Qualität anbieten können, dass es für unterschiedlichste Märkte und Anforderungen geeignet ist.»

Als Beispiel hierfür sieht die aus Portugal stammende Managerin den Wandel zur Elektromobilität. «Wir haben bereits sechs Prototypen des neuen E.Cobus 3000 mit Dauermagnet-Synchronmotor und Lithium-Titan-Batterien mit einer Nennleistung von 160 Kilowatt im praktischen Feldversuch auf dem Stuttgarter Flughafen. Anfang dieses Jahres haben wir vier weitere Einheiten dieser Neuentwicklung an den Internationalen Flughafen in Genf übergeben», sagt die Chefin des Wiesbadener Unternehmens. Damit unterstreicht sie das Selbstverständnis ihres Unternehmens, das in einer kleinen, aber feinen Nische der Omnibusbranche zusammen mit seinen industriellen Partnern den Markt förmlich erobert hat.

Idee entstand vor 40 Jahren

Gesagt, getan. Friedli erstellte zusammen mit seinen Fachleuten im Juni 1976 ein Lastenheft, das mehr als 50 Punkte für einen ihrer Meinung nach praxisgerechten Flughafenvorfeld-Omnibus hatte. Darin wurden unter anderem festgeschrieben: Überbreite des Fahrzeugs, durchgängige Niederflurigkeit mit nur einer Stufe an den Einstiegen, drei Türen an beiden Seiten und eine Antriebsachse vorne, damit die Niederflurigkeit nach hinten durchgehend realisiert werden konnte. Verschiedene Fahrzeughersteller aus der Schweiz und Deutschland machten Vorschläge, aber keiner war vollauf befriedigend. Bis 1978 die Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon (NAW) aus Arbon TG und die Carrosserie Hess aus Bellach SO den Bau des ersten Flughafenvorfeld-Busses nach Art des heutigen Cobus gemeinsam realisierten. NAW lieferte das Fahrgestell, der Aufbau basierte auf dem von Hess entwickelten System mit verschweissten Aluminiumkomponenten.

Die heutige, operativ verantwortliche Cobus Industries im deutschen Wiesbaden ist aus der 1983 gegründeten Firma Conrac, die ihren Sitz ebenfalls in Wiesbaden hatte, hervorgegangen. 1989 übernahm Conrac alle Rechte des Zürcher



Bei MAN heisst der TÜV Report nur noch TÜV Rekord.

Starke Leistung. Viermal Triumph im TÜV Report. MAN kann.

Das starke Team von MAN hat es möglich gemacht: im vierten Jahr in Folge beste Ergebnisse im TÜV Report Nutzfahrzeuge. MAN ist der Lkw-Hersteller mit dem höchsten Anteil an Fahrzeugen, die ohne Beanstandung «durch den TÜV kommen». Das bedeutet, dass MAN Lkw überdurchschnittlich zuverlässig sind. Die hervorragende Qualität unserer Fahrzeuge und unser massgeschneidertes Dienstleistungsangebot überzeugen.

Den vollständigen Report finden Sie unter www.vdtuev.de. Was MAN noch alles kann: mantruckandbus.ch

MAN kann.

