



aerosoft™

OMSI 2 Add-on

CHICAGO

Handbuch

Downtown





OMSI 2 Add-on Chicago Downtown

Copyright:

© 2015 / **Aerosoft GmbH**
Flughafen Paderborn/Lippstadt
D-33142 Bueren, Germany

Tel: +49 (0) 29 55 / 76 03-10
Fax: +49 (0) 29 55 / 76 03-33

E-Mail: info@aerosoft.de
Internet: www.aerosoft.de
www.aerosoft.com



Alle Warenzeichen und Markennamen sind Warenzeichen oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Eigentümer. Alle Urheber- und Leistungsschutzrechte vorbehalten.

Handbuch



Inhalt

Einleitung	5
Systemvoraussetzungen	6
Installation des Spiels	6
Aerosoft Launcher	8
Deinstallation	10
Wichtige Informationen zur Performance	11
Entriegeln der Busse	11
Danksagungen	13
Fahrscheinverkauf	13
Fahrbare Linien	15
Umlauf („Run“)	16
KI-Verkehr	17
Fahrzeugübersicht	19
Fahrzeugbedienung	21
Verkehrsregeln	33
Kleiner Reiseführer	34

Einleitung

Welcome to Chicago, the Windy City at Lake Michigan!

Wir haben für OMSI 2 annähernd die gesamte Innenstadt mit vielen berühmten und einigen überraschenden Sehenswürdigkeiten nachgebildet.

Chicago ist mit 8,7 Millionen Einwohnern die drittgrößte Stadt der USA und seit der Industrialisierung eine der wichtigsten Handelsmetropolen.

Außerdem ist die Stadt vielen Reisenden durch ihre Eisenbahn- und Flugverbindungen als Umsteigedrehkreuz bekannt. Der internationale Flughafen O'Hare ist der Viertgrößte weltweit.

Chicago ist nicht nur Heimat des Blues und der Machenschaften Al Capones, hier gab es beispielsweise auch den ersten Wolkenkratzer der Welt. Der Lake Michigan bietet durch seine enorme Größe eine ozeanähnliche Atmosphäre mit Stränden und Promenaden, zu denen die klaren, kalten Fassaden der Wolkenkratzer und rostdurchsetzten Streben der Klappbrücken einen faszinierenden Kontrast herstellen.

Obwohl die Stadt auf flachem Terrain steht, ist sie durch ihre teilweise kilometerlangen Mehr-Ebenen-Straßen (Wacker Drive), Kanäle, Brücken und Strände eine stets interessante Umgebung.

Als Busfahrer in Chicago führen Sie die Linien 124 und 130 auf insgesamt 15 km durch Downtown, vorbei an Geschäftsvierteln, Einkaufsstraßen, Bahnhöfen, Parkanlagen, dem malerischen Museum Campus und der beliebten Vergnügungsmeile Navy Pier.

Außerdem stehen Ihnen weitere 17 km Strecke für Leerfahrten, zum Entdecken und für Ein- und Aussetzfahrten zum Betriebshof Kedzie in den westlichen Vororten zur Verfügung. Das überdachte Betriebsgelände mit automatischen Rolltoren erreichen Sie über den Interstate 290, auf dem Sie (außer im Feierabendstau) mal aufs Gas drücken dürfen.

Entdecken Sie unterwegs die für dieses Add-on neu entwickelten KI-Events wie haltende Paketlaster, arbeitende Müllwagen und Schulbusse.



Für ein passendes amerikanisches Feeling wurden zu Ihren Bussen 17 neue KI-Autos sowie zusätzlich Züge und Schiffe erschaffen und alle Landschafts-, Straßen- und Stadtobjekte neu gebaut. Natürlich gibt es eine passende und brandneue Ticketverkaufs-Logik und von US-Amerikanern eingesprochene Fahrgastdialoge.

Mit etwas Glück können Sie auch irgendwo ein Vermächtnis der Blues Brothers, die übrigens keine Bluesmusik machten, entdecken. Alle anderen Sehenswürdigkeiten werden Ihnen hier im Handbuch nähergebracht.

Systemvoraussetzungen

Um das Add-on möglichst störungsfrei spielen zu können, sollte Ihr PC über folgende Mindestausstattung verfügen:

- Betriebssystem Windows XP, Vista, 7, 8/8.1
- Prozessor (CPU) 2,8 GHz
- 4 GB Arbeitsspeicher
- 3 GB Freier Festplattenspeicher
- Grafikkarte mit 1024 MB Speicher, DirectX 9.0c oder höher

Bitte beachten Sie, dass das Hauptspiel „OMSI 2“ mindestens Version 2.2.021 benötigt und vorab installiert werden muss.

Eine Internetverbindung und ein Benutzeraccount bei Steam werden benötigt, um dieses Add-on aktivieren zu können.

Installation des Spiels

Bitte vergewissern Sie sich, dass Sie das Hauptspiel „OMSI 2 - Der Omnibussimulator“ bereits installiert haben, bevor Sie den Installationsprozess des Add-ons beginnen.

Sollten Sie das Hauptspiel „OMSI 2 - Der Omnibussimulator“ noch nicht erworben haben, so können Sie dieses bequem über den Aerosoft-Webshop (www.aerosoft.de) oder im gut sortierten Fachhandel beziehen.

Zur Installation des Add-ons „OMSI 2 Add-on Chicago Downtown“ benötigen Sie eine Seriennummer bzw. Ihren Registrierungsschlüssel. Der Registrierungsschlüssel für die Downloadversion wurde Ihnen mit der Bestätigungsmail des Download-Shops zugesandt! Bewahren Sie diesen sicher auf, er wird bei einer erneuten Installation wieder benötigt. Sie müssen als Systemadministrator angemeldet sein, bevor Sie mit der Installation beginnen. Um die Installation zu beginnen, legen Sie die DVD in Ihr DVD-Laufwerk ein oder starten Sie einfach die Download-Datei, wenn Sie die Downloadversion erworben haben. Nach der Sprachauswahl erscheint der Begrüßungsbildschirm des Installationsprogrammes. Klicken Sie auf „Weiter“.

Anschließend erscheinen die Bedingungen des Lizenzvertrages. Lesen Sie sich diesen Vertrag bitte sorgfältig durch. Sie müssen den Bedingungen dieser Lizenzvereinbarung zustimmen, bevor Sie mit der Installation fortfahren können.

Danach werden Sie zur Eingabe der Registrierdaten aufgefordert. Geben Sie hier Ihre Email-Adresse und die Seriennummer ein. Bei der Download-Version achten Sie bitte darauf, die Daten genauso einzugeben, wie sie in der Bestätigungsmail unseres Shops enthalten sind. Bitte bewahren Sie die Registrierdaten an einem sicheren Ort auf. Sie werden bei einer erneuten Installation der Software wieder benötigt.

Danach wird das Installationsverzeichnis automatisch festgelegt. Möchten Sie das Programm in einen anderen als den automatisch festgelegten Ordner installieren, klicken Sie auf „Ändern“ und wählen Sie dann den gewünschten Ordner aus.

Klicken Sie danach auf „Weiter“. Es erscheint dann eine Zusammenfassung der Installationsdaten. Klicken Sie erneut auf „Weiter“, um die Installation zu beginnen.

Es werden nun die Daten auf Ihre Festplatte kopiert. Nach dem Abschluss dieses Vorganges klicken Sie bitte auf „Fertig stellen“.

Wichtiger Hinweis!

Im Anschluss an die Installation startet der Aerosoft-LAUNCHER, zu dem im folgenden Kapitel eine Dokumentation beigelegt ist.



Aerosoft Launcher

Grundsätzliches zum Aerosoft-LAUNCHER

Der Aerosoft-LAUNCHER soll Ihnen einen Überblick über die auf Ihrem PC installierten Aerosoft-Produkte geben. Gleichzeitig erlaubt er einen einfachen Zugriff auf verschiedene Funktionen, die für die einzelnen Produkte verfügbar sind.

Sollte das SOFTWAREPRODUKT eine Online Registrierung verlangen, so wird dieses auch über den Aerosoft-LAUNCHER durchgeführt. Der Aerosoft-LAUNCHER wird automatisch mit dem SOFTWAREPRODUKT installiert und am Ende der Installation ausgeführt.

Den Aerosoft-LAUNCHER können Sie natürlich auch jederzeit über die START-Verknüpfung ausführen und somit den Aktivierungszustand der bei Ihnen installierten SOFTWARE PRODUKTE überprüfen.

Folgen Sie einfach diesem Link:

START | PROGRAMME | AEROSOFT | Aerosoft LAUNCHER

Der Aerosoft-LAUNCHER startet standardmäßig in der „Bibliothek“-Ansicht, in welcher Sie eine Übersicht über die installierten Aerosoft SOFTWAREPRODUKTE und deren Aktivierungszustand erhalten.

Die folgenden Kategorien sind dabei grundsätzlich vorhanden:

„Aircraft“, „Sceneries“, „Tools/Missions“, „Category-Unkown“, „Simulation“

Das SOFTWAREPRODUKT wird während der Installation einer Kategorie zugeordnet. Ältere SOFTWAREPRODUKTE, welche keine Online Aktivierung benötigen, werden der Kategorie „Category-Unkown“ zugeordnet.

In der „Bibliothek“-Ansicht erhalten Sie auch eine Übersicht über die aktuelle Aerosoft News.

Was muss ich bei einer Installation beachten?

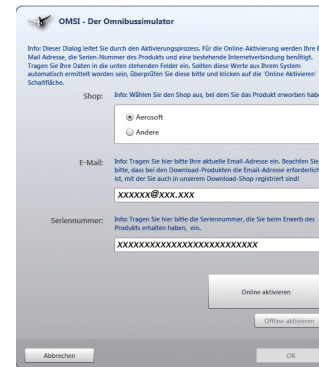
Für die Installation und die anschließende Online-Aktivierung werden Administrator-Rechte benötigt. Bitte stellen Sie sicher, dass Sie über die notwendigen Rechte verfügen.

Für die Installation wird eine aktive Internet-Verbindung benötigt.

Wie aktiviere ich ein SOFTWAREPRODUKT?

Wechseln Sie falls nötig zu der „Bibliothek“-Ansicht und wählen das zu aktivierende SOFTWAREPRODUKT aus. Klicken Sie auf die Schaltfläche „Aktivieren“.

Es erscheint dann das folgende Fenster:



Prüfen Sie hier bitte noch einmal, dass Ihre Email-Adresse und die Seriennummer korrekt übernommen wurden und klicken Sie dann auf „Online aktivieren“. Bitte beachten Sie, dass dazu eine aktive Internet-Verbindung vorhanden sein muss.

Ihre Daten werden nun zum Aerosoft-Server übertragen.

Mit dem erfolgreichen Abgleich der Serverdaten wird das SOFTWAREPRODUKT auf Ihren System

freigeschaltet und kann ohne Einschränkung verwendet werden.

Bitte beachten Sie, dass je nach verwendetem Sicherheitsmechanismus einige Daten des Aerosoft SOFTWAREPRODUKTS personalisiert werden.

Welche Aktivierungszustände gibt es?

- GRAU == undefiniert
- GRÜN == aktiviert
- GELB == benötigt eine Reaktivierung
- ROT == Aktivierung fehlgeschlagen



Ich möchte das SOFTWAREPRODUKT erneut installieren. Was muss ich beachten?

Über die „Bibliothek“-Ansicht erhalten Sie den Aktivierungszustand des jeweiligen SOFTWAREPRODUKTS.

GRÜN gekennzeichnete SOFTWAREPRODUKTE verfügen über eine gültige Aktivierung. Eine erneute Aktivierung ist nicht notwendig.

GELB gekennzeichnete SOFTWAREPRODUKTE wurden bereits mind. einmal aktiviert, benötigen aber z.B. aufgrund einer Hardware-Änderung eine erneute Online Aktivierung. Führen Sie dazu den Button „Aktivieren“ aus. Bitte beachten Sie, dass die notwendigen Informationen korrekt und vollständig ausgefüllt sein müssen.

Für das SOFTWAREPRODUKT steht ein Update bereit. Wird dadurch der Aktivierungszustand verändert?

Der Aktivierungszustand wird in der Regel nicht verändert. Es kann aber sein, das eine Übernahme des Aktivierungszustands auf die neu installierten Daten notwendig ist.

Wechseln Sie, falls nötig, zu der „Bibliothek“-Ansicht und wählen das entsprechende SOFTWAREPRODUKT aus. Klicken Sie auf den „Aktualisieren“-Button, damit der Aktivierungszustand in die Daten übernommen werden kann.

Ich muss mein PC-System neu einrichten oder ich verwende einen neuen PC. Was muss ich beachten?

Die Überprüfung der Gültigkeit des Aktivierungsschlüssels erfolgt beim Start des Aerosoft-LAUNCHER. Je nach ermitteltem Aktivierungszustand kann eine erneute Aktivierung notwendig werden.

Deinstallation

Um das Add-on zu deinstallieren, starten Sie zunächst den Aerosoft-Launcher. Wählen Sie in der Bibliothek unter Simulation „OMSI 2 Add-on Chicago Downtown“ per Mausclick aus. Es erscheinen im rechten Teil des Fenster die Informationen zu dem Add-on.

Klicken Sie hier rechts auf das Symbol „Uninstall“. Das Installationsprogramm startet nun und wird das Programm von Ihrem PC wieder entfernen.

Wichtige Informationen zur Performance

Nutzen Sie am besten die mitgelieferten empfohlenen Optionen („Optionen“ > „Optionen laden“ > „Chicago Recommended“)!

Bitte stellen Sie unter „Optionen“ > „Grafik“ die Anzahl Nachbarkacheln auf 1 bis max. 2!

Unter „Umgebungsverkehr“ sollten Sie Fahrplanpriorität 2, max. 150 Straßenfahrzeuge ohne Fahrplan, 50 mit Fahrplan, 400 Menschen und evtl. die reduzierte AI-Liste einstellen, sofern Sie die Performance weiter verbessern wollen.

Bei geringen Bildwiederholraten können Sie außerdem die Stencil-Buffer-Effekte und Partikelsysteme deaktivieren und unter „Grafik (erweitert)“ die Texturgröße Echtzeittextures verringern und Reflection Maps deaktivieren.

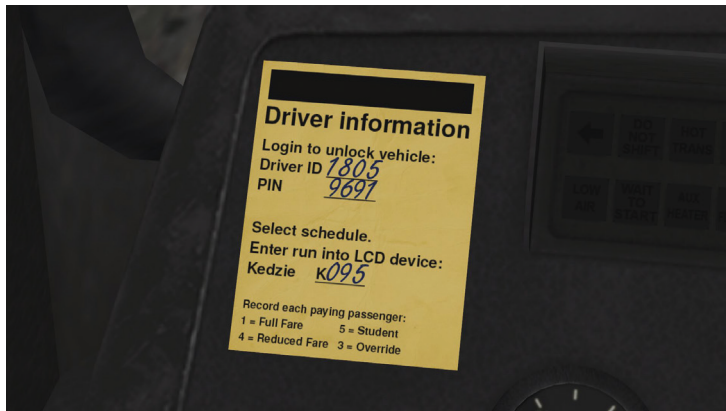
Denken Sie auch unbedingt daran, in Ihrem Grafikkarten-Treiber entsprechende Einstellungen vorzunehmen (NVIDIA-Systemsteuerung oder ATI Catalyst Control Center). Diese 3D-Einstellungen wie Texturfilterung, Antialiasing usw. können von OMSI nicht beeinflusst werden und sind extrem wichtig für Optik und Performance. Wenn Sie Texturfilterqualität und Antialiasing reduzieren, läuft das Spiel flüssiger, wird aber weniger fein dargestellt.

Entriegeln der Busse

Die Stadtbusse in Chicago verfügen über eine Sicherheitsschaltung, die über das sogenannte Clever Device das Getriebe blockiert, sodass Sie keine Fahrstufe einlegen können, wenn der Fahrer nicht eingeloggt ist. Wenn Sie einen KI-Bus ablösen, ist dies bereits geschehen, ansonsten müssen Sie bei einem neuen Bus Ihre Fahrernummer und PIN eingeben. Das Clever Device befindet sich am Fahrerplatz über der Windschutzscheibe.



Fahrernummer und PIN werden Ihnen, zusammen mit der Run Number (s. unten), als Hilfe auch noch auf dem kleinen gelben Zettel angezeigt, bis Sie sich anmelden. Die Kursnummer erscheint allerdings erst, wenn Sie einen Fahrplan angenommen haben.



Wie gewohnt können Sie Ihre Logindaten in der Datei „clever_constfile.txt“ im Ordner „scripts“ des Busses anpassen.

Danksagungen

Besonderer Dank für die Unterstützung bei der Entwicklung an (alphabetisch):

Aerosoft GmbH
Whit Aldridge
David Anderson
Barbara Bode
Carsten Christier
Ashleigh Cote
Markus Doemens
Jeremy Dyson
Micaela England Reed
Kevin Eslinger
Leonard Goetsch

Stefan Hennig
Janine Hoyer
Rüdiger Hülsmann
Marcel Kuhnt
Andreas Lignow
Midwest Bus Corporation
Björn Pape
Joe Parmakian
Tobias Rumrich
Rebekah Shell
Rolf Westphalen

Fahrscheinverkauf

Stellen Sie den Fahrscheinverkauf auf „Kein“ oder „Erweitert“ für ein optimales Fahrerlebnis.

Den klassischen Papierfahrschein, den Sie beim Fahrer kaufen können, gibt es in Chicago nicht. Die meisten verwenden eine aufladbare Karte, die vorbestellt werden muss, oder begrenzt gültige Magnetstreifenkarten, die es z.B. in Bahnstationen gibt.

Die einsteigenden Fahrgäste werden ihre vorbezahlte Karte scannen; dies wird Ihnen auf dem Kontrolldisplay unten rechts angezeigt. Bei einem erfolgreichen Scan sollte dort ein grünes „Go“ erscheinen. Sie können als Fahrer auch manuell über den Button „Fare Override“ den Einstieg gestatten, falls das Scannen fehlschlägt.

Die wenigen Barzahler werden das Geld einfach in Ihre Farebox (= Fahrgeldkasten) rechts vom Fahrerplatz werfen und auf Ihre Bestätigung warten, dass sie den Bus betreten können.



Einen Fahrschein bekommen diese Barzahler nicht; sie werden quasi nur am Einlass für eine Einzelfahrt kontrolliert. Daher gibt es auch keine Tages- oder Gruppenkarten im Bus. Die Fahrgäste sind es gewohnt, passend zu zahlen, da es auch keinen klassischen Zahlstisch mit Wechselgeld gibt.

Es gibt überhaupt nur 3 Tarifstufen: voller Fahrpreis (\$2), reduzierter Fahrpreis (\$1) und Student (\$0.75). Falls der Fahrgast noch keine Karte hat, zahlt er bar und führt das Geld in die Farebox ein.

Sie müssen dann für den „Record“ (= Aufzeichnung) über das Nummernfeld an der Farebox die gewählte Tarifgruppe speichern. Auf dem Display steht die gegebene Bargeldsumme; dann können Sie wie auf dem Aufkleber gelistet die Tarifgruppe eingeben. 1 = Full fare, 4 = Reduced, 5 = Student. Dann mit grüner Taste bestätigen und der Fahrgast betritt den Bus.



Im einfachen Fahrscheinverkaufsmodus (OMSI-Optionen > Allgemeines) brauchen Sie nur nacheinander „Shift“ + „T“ und „T“ zu drücken, sobald die Farebox die gegebene Summe auf dem Display anzeigt.

Fahrbare Linien

Sie werden vom Kedzie Depot (Betriebshof an den Straßen Kedzie und Jackson) auf den Linien 124 und 130 eingesetzt.



Diese Linien bieten eine abwechslungsreiche Fahrt durch verschiedenste Gegenden in Chicago und führen Sie an einem Großteil der bekannten und weniger bekannten Sehenswürdigkeiten vorbei. Das Depot befindet sich in einem westlichen Vorort und kann über den Interstate 290 angefahren werden.





Betriebszeiten:

Linie 124 8 - 23 Uhr

Linie 130 9 - 18 Uhr

Die originalen Fahrpläne wurden für OMSI übernommen, mit der einzigen Ausnahme, dass die Linie 130 hier ganzjährig fährt. Normalerweise wird diese nur in der Sommersaison betrieben.

Umlauf („Run“)

Jeder Fahrer erhält pro Arbeitstag einen Bus mit Umlauf, auf dem er fährt. Dieser wird in Chicago als Run bezeichnet. Die Run Number sehen Sie übrigens bei anderen Fahrern in der kleinen Matrixanzeige in der Windschutzscheibe.

Die Umläufe sind fiktiv und linienrein. Das bedeutet, Sie können selbst im OMSI-Menü oder über die Zielanzeige entscheiden, welche Linie Sie fahren möchten. Allerdings gibt es auch Ein- und Aussetzfahrten zum Depot; dies wird Ihnen entsprechend im Fahrplan und im Infotext (mehrfach „Strg+Z“ drücken) angezeigt.

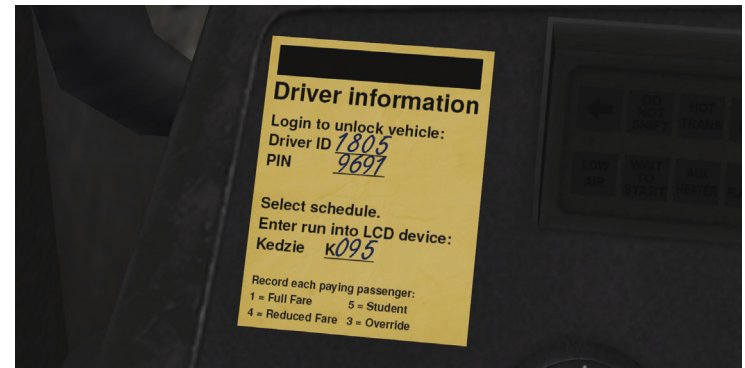
Es gibt Solo- und Gelenkbusumläufe. Teilweise fahren die Kurse nicht ganztägig, um nur den dichteren Fahrplantakt auszugleichen, oder haben längere Pausen, wenn keine Fahrt ansteht.

Sie finden natürlich alle Umlaufpläne und Fahrpläne im Addons-Ordner.

Damit Ansagen und automatische Zielanzeige funktionieren, müssen Sie die Run Number in Ihr Clever Device über der Windschutzscheibe eingeben. Gehen Sie dazu einfach ins Menü „Run“, nachdem Sie die Fahreranmeldung durchgeführt haben (s. Entriegeln der Busse). Falls Sie einen KI-Bus ablösen, ist der Umlauf bereits eingestellt.



Für den Fall, dass Sie bei der Fahrplanannahme nicht auf den Umlauf geachtet haben, finden Sie diesen auch auf dem kleinen gelben Zettel auf Ihren Armaturen.



KI-Verkehr

KI-Linien sind Linien, die von computergesteuerten Bussen, Zügen und Schiffen befahren werden.



Mittels Fahrplanpriorität im OMSI-Optionsmenü (Umgebungsverkehr) können Sie entscheiden, welche KI-Linien aktiv sind, je nachdem, wie wichtig diese sind. Durch eine geringere Fahrplanpriorität (1 = kaum Linien, 4 = alle Linien) können Sie Leistung sparen und die Bildwiederholrate erhöhen.

Der Schiffs-, Liefer- und Schulbusverkehr ist übrigens der Priorität 2 zugeordnet.



Fahrplanpriorität:	1	2	3	4
124		6	2	1
130		7	18	3
L-Train Brown Line		126	24	4
L-Train Orange Line		146	36	12
Metra Trains		151	52	56
L-Train Green Line		20	125	82
L-Train Blue Line		28	147	
		29	157	
		60	J14	
		65		
		66		

Fahrzeugübersicht

Diesel 40 ft

Die Verkehrsgesellschaft von Chicago bestellte ab 2004 insgesamt 1030 40-Fuß-Busse mit Dieselmotor (davon 20 mit elektrischem seriellen Hybridantrieb).

Diese große Lieferung traf in 5 Bestelloptionen zwischen Februar 2006 und Mai 2007 ein.

Die Busse sind auf allen 6 Betriebshöfen und somit natürlich auch auf Kedzie Zuhause. Als Wagennummer wurde 1000-2029 vergeben.

Die verschiedenen Optionen (= Baureihen) verwenden unterschiedliche Dieselmotoren und Getriebe. Hier im OMSI können Sie Wagen der zweiten und dritten Option fahren. Diese verfügen über 6-Gang-Automatik, elektrische „Easy Touch“-Türen hinten, Klimaanlage, Sicherheitskameras, Absenkeinrichtung, Fahrradhalter, Rollstuhlrampe und ein GPS-gestütztes Bordleitsystem mit automatischen Ansagen. Für den Zahlstisch wurden ein Kartenleser und ein externes Lesegerät zum Scannen der Fahrgeldkarten nachgerüstet. Die neueren Fahrzeuge (ab Wg. 1630) sind mit LED-Innenbeleuchtung ausgestattet.

Technische Daten:

Länge: 12,5 m
 Breite: 2,6 m
 Breite über Spiegel: 3,15 m
 Höhe: 2,82 m

Leergewicht: 12.470 kg
 Zul. Gesamtgew.: 17.980 kg

Sitzplätze: 39

Motor: Diesel 6-Zylinder, 345 PS (257 kW), Drehmoment: 1559 Nm bei 1300 1/min, Höchstdrehzahl: 2100 1/min

Getriebe: 6-Gang-Automatik

Höchstgeschwindigkeit: 60 mph (96 km/h) elektronisch begrenzt.



Diesel-Electric Hybrid 60 ft

Folgend auf den Kauf von über Tausend Solobussen gleichen Typs, bestellte man 2008 weitere 150 Busse als 18-m-Gelenkversion beim kanadischen Hersteller. Es wurde die gleiche Bauform gewählt, obwohl bereits ein Facelift-Design erhältlich war.

Da zum Bestellzeitpunkt kein Geld zur Verfügung stand, werden die Busse für ca. 13,4 Millionen Dollar pro Jahr geleast.

Fünf Betriebshöfe inkl. Kedzie bekamen die neuen Gelenkbusse mit den Nummern 4000-4149 zugewiesen. Wie bereits an 20 Solos getestet, wurde ein neuer paralleler Hybridantrieb bestellt. Dadurch fahren die Fahrzeuge stufenlos mit einem variablen Getriebe und teilweise rein elektrisch.

Die Fahrzeuge haben einen deutlich kürzeren Radstand im Vorderwagen.

Sitzanordnung und Fenster sind aufgrund der zwei Wagenteile anders, so gibt es im Vorderwagen fast nur Quersitze. Ansonsten ist die technische Ausstattung (bis auf die Getriebebeschaltete von Allison, da die Fahrzeuge kein ZF-Getriebe haben) identisch.

Später gelieferte 58 Busse haben neue Sitze und andere Innenleuchten, diese sind jedoch nicht im OMSI verfügbar.

Technische Daten:

Länge: 18,8 m

Breite: 2,6 m

Breite über Spiegel: 3,15 m

Höhe: 3,3 m

Leergewicht: 19.820 kg

Zul. Gesamtgew.: 28.980 kg

Sitzplätze: 54

Motor: Diesel 6-Zylinder, 345 PS (257 kW), Drehmoment: 1559 Nm bei 1300 1/min, Höchstdrehzahl: 2100 1/min

Getriebe: Stufenlose Hybridautomatik mit Rekuperation

Höchstgeschwindigkeit: 60 mph (96 km/h) elektronisch begrenzt

Fahrzeugbedienung

Hier werden Ihnen alle wichtigen Bedienelemente der Busse erklärt. Diese sind beim Solo- und Gelenkbus identisch.

Armaturenbrett



- | | |
|--|--|
| 1 = Kontrollleuchte Blinker links | 20 = Kontrollleuchte Luftfederung |
| 2 = Kontrollleuchte Schaltsperre | 21 = Kontrollleuchte Rollstuhlrampe |
| 3 = Kontrollleuchte Getriebetemperatur | 22 = Kontrollleuchte Blinker rechts |
| 4 = Kontrollleuchte Motorbrand | 23 = Kontrollleuchte Haltewunsch |
| 5 = Kontrollleuchte Motorkontrolle | 24 = Kontroll Rollstuhlrampenwunsch |
| 6 = Kontrollleuchte Motorabstellung | 25 = Kontrollleuchte Retarder |
| 7 = Kontrollleuchte Motortemperatur | 26 = Kontrollleuchte Retarder aus |
| 8 = Kontrollleuchte Kraftstoffvorrat | 27 = Kontrollleuchte Feststellbremse |
| 9 = Kontrollleuchte Kühlmittelstand | 28 = Kontrollleuchte Anfahrsperr |
| 10 = Kontrollleuchte Öldruck | 29 = Kippschalter Absenkeinrichtung |
| 11 = Kontrollleuchte Vorratsdruck | 30 = Kippschalter Rollstuhlrampe |
| 12 = Kontrollleuchte Anlassersperre | 31 = Rundanzeiger Vorratsdruck vorn |
| 13 = Kontrollleuchte Zusatzheizung | 32 = Rundanzeiger Vorratsdruck hinten |
| 14 = Kontrollleuchte Schulbusblinker | 33 = Rundanzeiger Kühlmitteltemp. |
| 15 = Kontrollleuchte Fernlicht | 34 = Schalter Scheibenwischer/-wascher |



- 16 = Kontrollleuchte Batterieladung
- 17 = Kontrollleuchte Störung Klimaanlage
- 18 = Kontrollleuchte Hintertür
- 19 = Kontrollleuchte ABS-Störung
- 35 = Schalter Instrumentenbeleuchtung
- 36 = Hebel Lenkradverstellung
- 37 = Tachometer/Laufleistung
- 38 = Gangwahltaster

Fensterkonsole



- 39 = Kippschalter Zusatzheizung
- 40 = Kippschalter Leerlaufdrehzahl
- 41 = Kippschalter Innenbeleuchtung
- 42 = Kontrollhebel Türen
- 43 = Wahlschalter Klimatisierung
- 44 = Kippschalter Gebläsestärke
- 45 = Kippschalter Lautsprecher
- 46 = Kippschalter Motorabstellung vermeiden
- 47 = Kippschalter Fahrerplatzlicht
- 48 = Kippschalter Warnblinker
- 49 = Taster Anlasser
- 50 = Hauptbetriebsschalter

Fußraum



- 51 = Schalter Türentriegelung
- 52 = Feststellbremse
- 53 = Fußschalter Fernlicht/Lichthupe
- 54 = Fußschalter Blinker links
- 55 = Fußschalter Blinker rechts
- 56 = Trittplattenbremsventil
- 57 = Fahrpedal

Clever Device (Bordleitsystem)





Erste Informationen über das Clever Device haben Sie schon unter „Entriegeln der Busse“ und „Umlauf“ bekommen. Dort erfahren Sie, wie Sie den Bus entsperren (Fahreranmeldung) und Ihren Run (Umlauf) einstellen.

Den Hauptbildschirm sehen Sie oben abgebildet. Wenn Sie „Log off“ drücken, wird der Fahrer abgemeldet und das Getriebe gesperrt. Dann müssen Sie erneut Fahrer Nummer und PIN eingeben.

In den Menüs „Run“, „Line“ und „Dest“ können Sie Umlauf, Liniennummer und Ziel manuell eingeben. Normalerweise reicht es aber, einen Umlauf einzugeben, wenn Sie den Fahrplan aktiviert haben.

Im Hauptbildschirm werden außerdem die aktuelle Linie (= Rt.), Umlaufnummer und Betriebshof, aktuelle Fahrplanabweichung („Schd Early“/„Late“), GPS-Empfang, aktuelle Haltestelle, Zieltext sowie Innen- und Außentemperatur angezeigt.

Eingabegerät



Links neben dem Zahlenfeld der Farebox finden Sie noch das kleine externe Eingabegerät. Dieses zeigt Ihnen an, ob Sie eingeloggt sind, und bietet die Möglichkeit, einen Fahrgast direkt durchzulassen („Fare Override“) bzw. die aktuellen Einnahmen zu prüfen („Balance Check“).

Getriebesteuerung

Beide Busse sind mit automatischen Getrieben ausgestattet (Solo = 6-Gang, Gelenkbus = stufenloses variables Getriebe). Die Fahrstufe wird nur akzeptiert, wenn der Fahrer mit Nummer und PIN angemeldet und die Bremse getreten ist. Bei Stillstand, eingestelltem Türhebel oder abgestelltem Bus ohne Feststellbremse wird automatisch die Anfahrsperrung eingelegt. Sie erkennen dies am Symbol (S) in der Leuchtmelderleiste.

Hauptbetriebschalter

Der „Master Run Switch“ auf der Fensterkonsole stellt quasi Zündschlüssel, Hauptschalter und Lichtschalter gleichzeitig dar. Sie werden herausfinden, dass er sich daher auch mit „E“ für Elektrik sowie „L“ für Licht und „M“ für Motorabstellung betätigen lässt. Natürlich ist auch die Mausbedienung möglich. Schauen Sie sich mal die einstellbaren Stufen an: „Stop Engine“, „Day Run“, „Night Run“ und „Night Park“.





Auf „Stop Engine“ wird der Motor gestoppt, die Türen entlüftet und alle elektrischen Verbraucher (auch Lichter und Klimatisierung) bis auf das sogenannte Multiplex-System abgeschaltet. Dazu später mehr.

„Day Run“ ist die normale Betriebsposition. Nach der Startsequenz der Elektrik können Sie über den Taster „Engine Start“ die Maschine anlassen. Achten Sie darauf, dass der Motor bei kalten Temperaturen einige Vorglühzeit in Anspruch nimmt.

Dies erkennen Sie am Leuchtmelder „Wait To Start“. Auch kann man nur starten, wenn die Feststellbremse betätigt ist.

„Night Run“ aktiviert zusätzlich das Fahrlicht und die erweiterte Innenbeleuchtung. Dies wird von den meisten Fahrern in Chicago ganztäglich verwendet.

„Night Park“ erlaubt es, das Fahrzeug mit Beleuchtung abzustellen. Das Standlicht, Innenlicht sowie Zielanzeigen und Türsteuerung bleiben aktiv.

Multiplex-System

Das Multiplex ist eine Zusammenstellung von elektrischen Verbrauchern, die noch ca. 30 Minuten nach Abstellen des Hauptschalters verfügbar bleiben. Dazu gehören das Clever Device, was die Fahreranmeldung und Zielanzeigensteuerung ermöglicht, die Zielanzeigen selbst, Farebox, Zahltischlicht, Blinker, Hupe, Bremslicht, Wischer und die Rundanzeige.

Bremsen und Fahrwerk

Wie die bekannten deutschen Busse verfügt der D40 bzw. DE60 über ein Vierkreis-Druckluftbremssystem. Die Vorratsdrücke der ersten beiden Kreise für Vorder- und Hinterachse(n) werden Ihnen auf Rundanzeigern auf dem Armaturenbrett angezeigt. Außerdem warnt der Leuchtmelder „Low Air“ vor geringem Vorratsdruck.



Kreis 3 und 4 dienen der Feststellbremse, Luftfederung und den Türen. Wenn das Luftfahrwerk bzw. die Absenkeinrichtung nicht genug Druck verfügbar hat, leuchtet die Kontrollleuchte „Kneel“.

Die erste Retarderunterstützung setzt bereits beim Loslassen des Gaspedals ein. Mit dem Trittplattenbremsventil ist die zweite Retarderstufe verbunden. Der Retarder wird sich bei Überhitzung oder Getriebe störung abschalten (siehe Kontrollleuchten). Beim Hybridbus bremst das Fahrzeug beim Loslassen des Fahrpedals in einem Rekuperationsmodus und gewinnt gleichzeitig elektrische Energie für die Batterien.

Die Anfahrsperrung wird automatisch über die Türsteuerung, bei abgestelltem Bus ohne Feststellbremse und bei jedem Stillstand aktiviert, sodass Sie nicht auf dem Bremspedal stehen bleiben müssen. Sie löst sich bei Betätigung des Gaspedals. Durch die Anfahrsperrung wird ein geringer Bremsdruck auf die Hinterachse angewendet (keine Feststellbremse!) und die Motorregulierung nimmt kein Gas an.

Ein Warnton ertönt, wenn der Bus ohne betätigte Feststellbremse abgestellt wird. Die Feststellbremse lässt sich über den gelben Ventilschalter links unter dem Fenster betätigen (oder Tastatur „.“).



Absenkeinrichtung/Rampe

Alle Busse verfügen über eine Absenkeinrichtung. Diese wirkt im Gegensatz zu europäischen Bussen nicht rechtsseitig, sondern auf der ganzen Vorderachse. Klappen Sie die Schutzkappe des Schalters „Kneel“ auf und ziehen Sie den Schalter nach unten. Warnton und -licht werden aktiviert. Das Anheben geschieht automatisch, wenn alle Türen geschlossen sind, oder durch Betätigung des Schalters nach oben.

Bei der Rollstuhlrampe („W/C Ramp“) handelt es sich um eine elektrische Klapprampe, die aus dem Innenraum herausklappt und im Gegensatz zu deutschen Rampen zuverlässig funktioniert. Zur manuellen Betätigung hat sie außerdem am oberen Ende einen Rampenfummel, an dem man ziehen kann. Zur Betätigung muss die Vordertür offenstehen, die Feststellbremse gezogen sein und der Motor laufen. Klappen Sie die Schutzkappe des Schalters „Ramp“ auf und ziehen Sie den Schalter auf „Deploy“. Sie können den Schalter ab ca. 50 % der Rampenbewegung loslassen; diese fällt dann durch die Schwerkraft in die Endstellung. Gleiches gilt beim Einklappen; dort stellen Sie den Schalter auf „Stow“.



Motorsteuerung

Die elektronische Motorsteuerung verfügt über eine Geschwindigkeitsbegrenzung (60 mph) und eine automatische Abstellung. Die Abstellung wird nach 10 Minuten im Leerlauf ausgelöst, wenn der Gangwahltaster auf D oder N steht, sowie bei Gefahr oder Schaden am Motor. Über den Kippschalter Motorabstellung (46) kann die Abstellung begrenzt oft für je eine Minute verzögert werden, beispielsweise um den Bus aus einem Gefahrenbereich zu bewegen. Wenn Sie die eingestellte Anzahl an Verschiebungen erreichen, kann nur die Werkstatt den Speicher wieder löschen. Die Motorabstellung kündigt sich über den Leuchtmelder „Stop Engine“ an.

Um Klimaanlage und Lichter in Betrieb zu halten, werden die Motoren normalerweise an den Endhaltestellen laufen gelassen.

Ein beliebter Trick bei den Fahrern ist es, den Bus im Rückwärtsgang stehen zu lassen, da dann die Abstellung keinen Leerlauf erkennt und der Motor länger als 10 Minuten laufen kann.

Bei kalten Temperaturen können Sie nicht nur die Zusatzheizung aktivieren (Kippschalter „Aux Heater“), sondern auch die Leerlaufdrehzahl erhöhen (Kippschalter „Idle Speed“). Dies funktioniert allerdings nur bei gezogener Feststellbremse und soll nicht länger als 10 Minuten verwendet werden.

Die Hybridantriebe verfügen über eine intelligente Antriebssteuerung, die je nach Fahrsituation zwischen Diesel-, Misch- und Elektrantrieb wechselt. Außerdem wird die Schwungbewegung beim Loslassen des Fahrpedals zur Energierückgewinnung (Rekuperation) genutzt.

Beleuchtung

Die Außenbeleuchtung (Fahrlicht, Positionsleuchten) aktivieren Sie über den Hauptbetriebsschalter („Night Run“) oder die Taste „L“.

„Shift“ + „L“ stellt auf „Night Park“ für Standlicht und Motorstopp ein. Im Gegensatz zu „Engine Stop“ bleibt bei „Night Park“ die elektrische Anlage aktiv.



Die Zahltschleuchte schaltet automatisch auf „Night Run“ mit offener Vordertür oder über den Kippschalter links auf der Fensterkonsole (Tastatur „6“).

Die Innenbeleuchtung lässt sich über den Kippschalter „Interior Lights“ in zwei Stufen schalten, die je nach Stellung des Hauptbetriebsschalters unterschiedliche Wirkung haben. Dies funktioniert auch über die Tastatur mit „7“ und „8“.

Die Türlichter gibt es in LED- oder Glühbirnenausführung, je nachdem, welche Baureihe Sie fahren. Diese Lichter schalten automatisch bei Türöffnung, wenn das Fahrlicht an ist.

Klimatisierung

Gebläse und Klimaanlage funktionieren nur bei eingeschaltetem Motor. Nutzen Sie auch Dachluken und Fenster zum Lüften als Alternative zur Klimaanlage.

Belüftungssteuerung Fahrerplatz



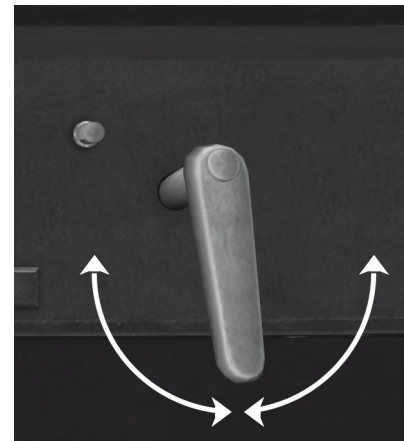
Das Bedienteil für die Fahrerplatzlüftung befindet sich in der Mitte der Windschutzscheiben-Konsole. Der linke Hebel reguliert die Mischung von Frisch- und Umluft, der rechte die Temperatur. Das Wählrad stellt die Gebläsestärke für Kopf- und Fußlüftung ein.

Klimasteuerung Fahrgastraum

Für die Fahrgastklimatisierung finden Sie das Wählrad „Climate Control“ und den Kippschalter „Vent Mode Fan“ auf der linken Fensterkonsole. Außerdem können Sie mit dem Kippschalter „Pre-Heat“ dort die ölbetriebene Zusatzheizung einschalten.

Das Wählrad kann in die Betriebsmodi Heat, Vent und Cool geschaltet werden. Über den Kippschalter stellen Sie für jeden Modus die Gebläsestärke ein. Bei „Vent“ laufen nur die Gebläse, „Heat“ und „Cool“ aktiviert die Klimaautomatik, die je nach Außentemperatur den Fahrgastraum auf eine fest eingestellte Temperatur regelt (ca. 18-20 Celsius).

Türsteuerung





Alle Türfunktionen werden über den Hebel auf der Fensterkonsole gesteuert. Der Hebel lässt sich aus der Nullstellung (mittig) in je zwei Stufen nach vorn (rechts) oder nach hinten (links) bewegen.

In der ersten Stellung nach links ist nur die Türfreigabe aktiv, in der ersten nach rechts nur die Vordertür offen. In den äußersten Stellungen sind jeweils beide Türen offen bzw. hinten freigegeben.

Natürlich können Sie auch die normalen OMSI-Tastenbefehle am Nummernblock für die Türen benutzen („/“, „*“ und „-“).

Beim Solobus ist nur die Vordertür pneumatisch betrieben. Der Druck ist allerdings so gering, dass Sie die Tür stets manuell bewegen können. Wenn Sie das Fahrzeug abstellen oder den Entriegelungsschalter unten links betätigen, werden die Türen entlüftet, sodass Sie leicht aussteigen können. Die Hintertür ist beim Solobus elektrisch betrieben und wird automatisch geöffnet, wenn der Fahrgast bei aktiver Freigabe auf die gelben Sensorstreifen drückt. Die Tür klappt dann nach außen auf und schließt nach kurzer Zeit selbsttätig. Wenn ein Fahrgast versucht, die Tür ohne Freigabe aufzudrücken, ertönt der „Drunk alert“, der sich als eindringliche Klingel bemerkbar macht.

Natürlich haben auch beide Türen eine Notöffnung, die durch einen roten Hebel am Oberkasten aktiviert wird.

Beim Gelenkbus ist die Hintertür pneumatisch betrieben, verhält sich sonst aber wie beim Solobus (automatisch mit Fahrgastbetätigung).

Wenn die Türfreigabe aktiv ist oder die Hintertür öffnet, wird die Anfahrsperrung ausgelöst. Allerdings nur, wenn der Türhebel nicht in Nullstellung ist. Daher vor Abfahrt darauf achten, dass die Hintertür schließt. Dazu gibt es den Leuchtmelder „Rear Door Open“.

Wenn das Fahrlicht eingeschaltet ist, wird bei geöffneter Vordertür die Zahltschleuchte eingeschaltet.

Die grüne Leuchte über der Hintertür zeigt die aktive Türfreigabe an, sodass Fahrgäste die Türen zum Aussteigen öffnen können.

Das Fahrzeug verfügt über zwei Dachluken, die nicht nur als Notausstieg, sondern auch in drei Stufen zum Lüften geöffnet werden können.

Verkehrsregeln

Ich möchte Ihnen ein paar Informationen über die wichtigsten Unterschiede zum deutschen Straßenverkehr geben, damit Sie auch in Chicago souverän Ihren Dienst leisten können.

„Turn on Red“

An Ampeln dürfen Sie bei Rot immer rechts abbiegen, es sei denn, ein Schild verbietet dies.

Natürlich müssen Sie zuerst an der Haltelinie stoppen und dem Querverkehr und vor allem Fußgängern Vorfahrt gewähren. In Einbahnstraßen gilt dies übrigens auch für das Linksabbiegen.

„All-way stop“

Bei Kreuzungen mit Stoppschildern stehen diese meist an allen 3 oder 4 Einmündungen, sodass es keine grundsätzlich vorfahrtberechtigte Fahrtrichtung gibt. Daher gilt, dass derjenige zuerst fahren darf, der zuerst am Stoppschild angehalten hat. Falls mehrere Verkehrsteilnehmer gleichzeitig eintreffen, gilt rechts vor links.

Bus/HOV lanes

Sonderfahrstreifen für Busse gibt es auch in Chicago. Diese sind klassisch mit „BUS“ oder mit der Raute (dann gelten sie auch für Taxen und Fahrgemeinschaften, also high-occupancy vehicles) gekennzeichnet.

Achten Sie vor Kreuzungen mal auf die Schilder „Right only except bus“; diese erlauben Ihnen, mit dem Bus über den Rechtsabbieger geradeaus über die Kreuzung zu ziehen, ohne die Spur wechseln zu müssen. Natürlich ist gegenseitige Rücksicht mit den Rechtsabbiegern nötig.

Generell sind Sie auf der sicheren Seite, wenn Sie immer die äußerste rechte Spur verwenden. Allerdings gibt es auch Kreuzungen, wo das Durchziehen über den Rechtsabbieger nicht erlaubt ist (z.B. Wacker and Lake) oder der rechte Fahrstreifen als Parkplatz genutzt werden darf.



Kleiner Reiseführer

In diesem Abschnitt werden Ihnen interessante Gebäude und Örtlichkeiten vorgestellt, denen Sie während der Fahrt begegnen können. Wo sich diese befinden, sehen Sie auf der Karte im Addons-Ordner.

Kedzie Depot



Als Fahrer der Linien 124 und 130 sind Sie auf Kedzie stationiert. Dieser komplett überdachte Betriebshof mit Werkstatt- und Abstellhalle wurde 1984 eröffnet und beheimatet ca. 250 Busse (Solo- und Gelenkfahrzeuge). Benannt ist er nach der Position an der Kedzie Ave (zwischen Jackson und Congress).

Interstate 290



Der I-290, auch als Congress oder Eisenhower Expressway bekannt, führt von der Kedzie und Homan Avenue im westlichen Vorort bis zum Congress Parkway im Chicago Loop. Der Interstate wurde 1972 fertiggestellt und trifft kurz vor Ende auf den I-94 nach Wisconsin/Indiana. Früher lief auf derselben Route, parallel zum Congress Pkwy, ein Freeway.

Das markante Ende der Fahrt stadteinwärts bildet die Tunnelfahrt durch das alte Postgebäude (s. Old Post Office).

Old Post Office

Das alte Hauptpostgebäude an der Canal Street wurde 1921 errichtet und 1932 zu seiner heutigen Größe erweitert. Man sah bereits damals die Unterführung des geplanten Expressways vor, der erst 20 Jahre später gebaut wurde.

Wegen wiederholter Zwischenfälle wie den riesigen Poststau von 1966, als 10 Millionen Briefe die Post eine Woche lang blockierten, und der Wahl von Chicago zur Stadt mit der schlechtesten Postzustellung, wurde das Gebäude 1997 aufgegeben und ein neues Hauptpostamt gebaut.

Seitdem wird das alte Gebäude unverändert für 2 Millionen Dollar jährlich erhalten und gern in Filmarbeiten verwendet.

Library





In der Blütezeit des modernen, sauberen Chicago wurde 1991 die neue Hauptbibliothek Harold Washington Library eröffnet. Das Gebäude beherbergt 70.000 m² Innenfläche und ist trotz seiner altmodisch pompösen Erscheinung ein kompletter Neubau. Es befindet sich an den Straßen Congress, State und Van Buren. Mit der Eröffnung wurde der Missstand beseitigt, dass es nur kleine und sehr verstreut liegende Bibliotheken gab.

Federal Prison



Das Metropolitan Correctional Center ist ein auffälliges Dreiecksgebäude, das seit 1975 in 28 Stockwerken 600 Gefangene hinter den Schlitzfenstern beheimatet. Der Gefängnishof ist in sicherer Höhe auf dem Dach untergebracht.

Old Central Station



Das eindrucksvolle Bahnhofsgebäude von 1893 stand an der Ecke Roosevelt und Michigan. Mit der Umleitung der Fernbahnen zur Union Station 1972 wurde es geschlossen und 2 Jahre später abgerissen. Leider ist dort nur noch eine Grasfläche mit einem Hinweisschild erhalten. Die Gleise unter der Roosevelt Street Bridge sind noch in Betrieb.

Museum Campus



Beim Museum Campus handelt es sich um einen Park im Südosten der Innenstadt, in dem die drei Museen Adler Planetarium, Shedd Aquarium und Field Museum beheimatet sind. Außerdem befand sich hier der Flughafen Meigs Field. Kurz nach Errichtung der künstlichen Landzunge wurden bis 1930 alle Museen eröffnet, die bis heute zu den bekanntesten Orten in Chicago gehören.

Die Landzunge Northerly Island, eine von Menschenhand erschaffene Erweiterung, ist nur über den Lake Shore Drive zu erreichen. Tagsüber kommen Dutzende Schulbusse aus umliegenden Städten zu den Museen. Abends finden sich Besucher aus aller Welt an der Promenadentreppe ein, um das Feuerwerk am Navy Pier oder den Sonnenuntergang hinter der Skyline zu beobachten. Südlich vom Museum Campus befindet sich das Kongresszentrum McCormick Place und das Stadion Soldier Field, das an Spieltagen für regen Verkehr an den Tiefgaragen sorgt.



Für den Park wurde 1998 die Fahrbahn des Lake Shore Drive nach Westen verlegt und das Gelände mit Grünflächen und Parkanlagen für Fußgänger attraktiver gemacht. Nachdem der Flughafen 2003 in einer umstrittenen Aktion des Bürgermeisters zerstört wurde, ist dessen Fläche nun auch als Parkanlage nutzbar.

Art Institute



Das heutige Gebäude vom Art Institute wurde bereits 1893 und damit vor der Errichtung des Museum Campus eröffnet. Es befindet sich im Grant Park am mittleren Teil der Michigan Avenue.

Wenn Sie auf der 124 rechts auf die Madison Ave abbiegen, können Sie das Gebäude links vor sich sehen.

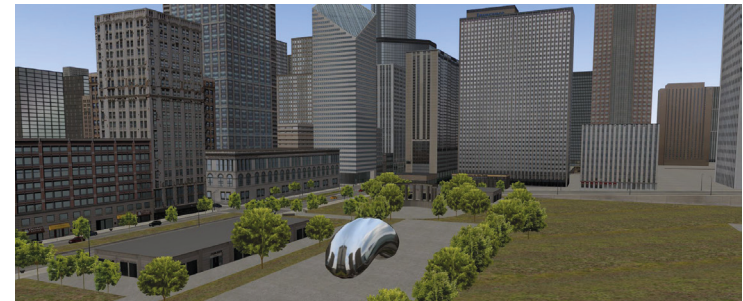
Der gesamte Gebäudekomplex macht es zum zweitgrößten Kunstmuseum der USA. 2014 wurde es zum besten Museum der Welt gewählt.

Calder's Flamingo



Diese Stahlskulptur in auffälligem Rot-Orange wurde 1973 von Alexander Calder erschaffen und steht auf dem Federal Plaza zwischen Adams und Jackson. Schauen Sie auf der 130 an der Ecke Adams und Dearborn nach links.

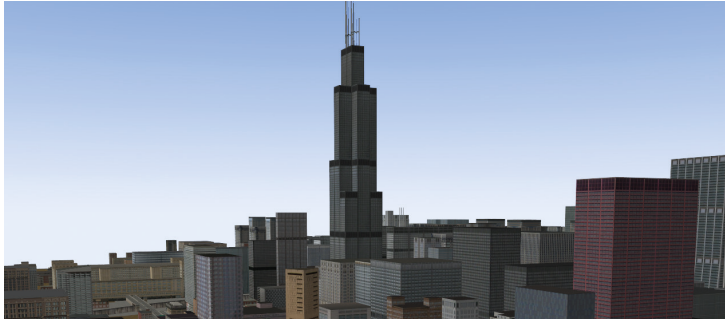
Cloud Gate



Im Millenium Park (Michigan und Randolph) steht seit 2006 diese verspiegelte Monsterbohne.



Willis Tower



Der als Sears Tower errichtete und bekannte Wolkenkratzer ist das höchste Gebäude von Chicago und liegt am Wacker Drive zwischen Jackson und Adams.

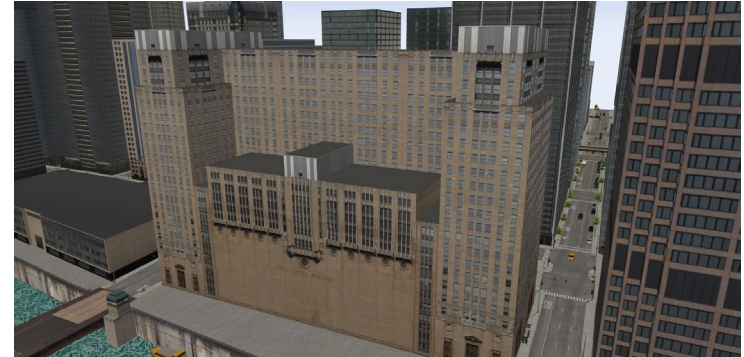
1974 wurde das Hochhaus nach vier Jahren Bauzeit eröffnet und war damals das höchste Gebäude der Welt.

Mittlerweile wurde es bei diesem Titel nicht nur vom One World Trade Center in New York, sondern auch von zahlreichen Neubauten in Arabien und China abgelöst. Der neue Name Willis Tower hat sich nicht bei Bevölkerung und Besuchern durchgesetzt.

Sie können die angenehm klare Geometrie des Turms bereits erkennen, wenn Sie in 6 km Entfernung vom Kedzie Depot losfahren.

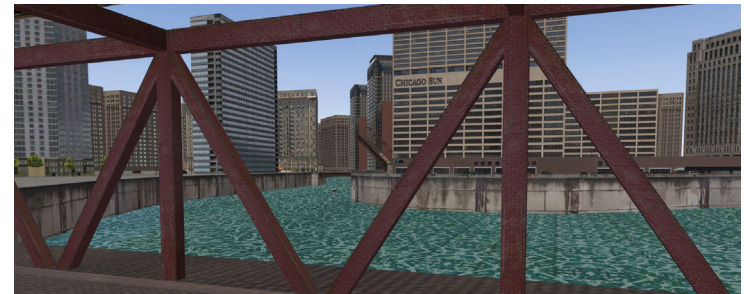
Stets beliebt ist die Aussichtsplattform Skydeck, die mit Sicherheit den besten Überblick über die Stadt bietet.

Civic Opera



Die Oper am Wacker Drive können Sie am besten auf der Linie 124 erkennen, wenn Sie die Brücken des South River Branch überqueren. Das zweitgrößte Opernhaus der USA mit 3563 Sitzen wurde 1929 eröffnet und ist 45 Stockwerke hoch. Die Rückseite liegt direkt am Chicago River.

Old Railway Bridge



Die Kinzie Street Bridge ist durch ihre einseitig hochgeklappte Stahlstruktur an der Gabelung des Chicago River deutlich zu erkennen. Schauen Sie am besten auf der Linie 124 Ri. Navy Pier vor der Haltestelle Wacker und Lake links über den Fluss.



Die 60 m lange Brücke wurde 1908 eröffnet und nach Umzug der Zeitschrift Chicago Sun-Times stillgelegt, da sie nun kein einziger Frachtzug mehr überqueren würde.

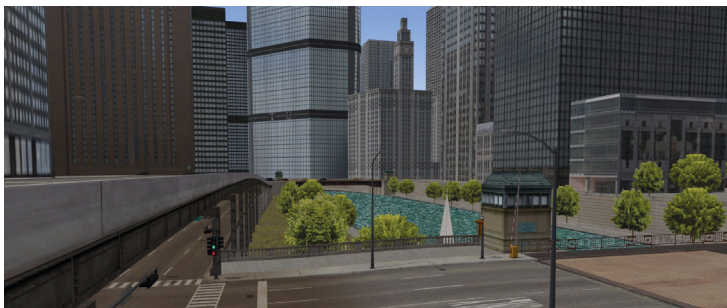
Merchandise Mart



Direkt neben der Kinzie Street Bridge ragt der imposante Merchandise Mart in den Himmel. Erbaut 1930, ist er mit 25 Stockwerken zwar nicht unnötig hoch, war aber durch seine enorme Grundfläche das größte Gebäude der Welt.

Er hatte bis vor kurzem eine eigene Postleitzahl. Der Mart ist hauptsächlich Sitz von Groß- und Luxuseinzelhandel, außerdem befindet sich im Untergeschoss eine eigene Hochbahnstation.

Wrigley Building



Das 130 m hohe Gebäude an der Michigan Avenue wurde 1924 fertiggestellt und galt damals als Wolkenkratzer. Es war das erste Bürogebäude Chicagos mit Klimatisierung. Sie können es von der Linie 124 Ri. Navy Pier sehen, wenn Sie auf der Columbus Street über dem River nach links schauen.

Wacker Drive



Auf den ersten Blick ist der Wacker Drive eine 3,5 km lange Straße entlang des Chicago River, die mitten durch Downtown verläuft. Allerdings handelt es sich hierbei um ein kompliziertes Mehr-Ebenen-System, das seit 1926 gebaut wurde und als Vorreiter neuartiger Freewaybrücken und Stadtplanungen galt.

Die obere Ebene soll für touristische und lokale Fahrten benutzt werden, die untere(n) für Durchgangs- und Lieferverkehr. Viele Gebäude haben von hier unten einen direkten Lieferzugang oder eine Tiefgarageneinfahrt. Auch gibt es Bushaltestellen, Kreuzungen und öffentliche Parkplätze unter dem Hauptniveau.

Für Außenstehende eine schwer zu überblickende Anlage, da man im unteren Level kaum optische Anhaltspunkte der Stadt wahrnimmt, aber auch kein GPS-Signal für Navigationssysteme hat.

Auf der Linie 124 bekommen Sie in beiden Fahrtrichtungen einen schönen Eindruck dieser versteckten Welt, wenn Sie auf dem Lower Columbus, Lower Wacker und Lower South Water fahren.



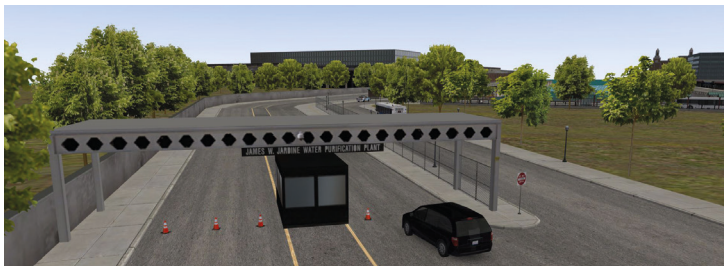
Navy Pier



Die ein Kilometer lange Seebrücke im Nordosten der Stadt war ursprünglich ein Lagerkomplex und Umschlagsplatz für Seefracht. 1914 gebaut, gab es aber auch damals schon Restaurants und Vergnügungsmöglichkeiten. Unter anderem war es vor der Zeit der Klimaanlage einfach sehr angenehm, auf dem vorgelagerten Pier in der frischen Brise des Lake Michigan zu stehen.

Im Lauf der Jahre wurde der Pier auch vom Militär und der Universität genutzt. Nach Leerstand und Verwahrlosung übernahm 1989 die Stadt das Ruder und der Pier wurde zur beliebtesten und vielleicht bekanntesten Touristenmeile Chicagos, vor allem für Familien. Besonders auffällig ist das Riesenrad (Bj. 1995). Mittwoch und Samstag gibt es ein vom Betreiber des Piers großzügig dimensioniertes Feuerwerk, das von einem Boot aus abgefeuert wird.

Water Purification Plant



Das Jardine Water Purification Plant liegt direkt nördlich des Navy Pier und ist das größte Wasserfilterwerk der Welt. Sie kommen an der Sicherheitskontrolle vorbei, wenn Sie auf die Busanlage Navy Pier fahren und rechts abbiegen.

Die Anlage wurde 1968 eröffnet und dient dazu, auf dem See abgepumptes Wasser zu reinigen und für die Stadt zur Verfügung zu stellen. Aus dem Chicago River kann man aufgrund der industriellen Nutzung kein Trinkwasser gewinnen, daher wird es in großer Entfernung zum Ufer in den sogenannten Water Cribs auf dem See an Land gepumpt.

Union/Ogilvie Stations



Unsere Linien 124 und 130 enden an der Union bzw. Ogilvie Station. Das riesige Bahnhofsgebiet liegt hauptsächlich unterirdisch und erstreckt sich insgesamt über 9 Blocks. Es gibt keine durchgehenden Gleise, also müssen alle Fahrgäste, die hier durch Chicago fahren, auch umsteigen.

Das 1925 eröffnete Hauptgebäude der Union Station an der Canal Street zwischen Jackson/Adams beherbergt eine große Wartehalle und Ticketschalter. Die monströse Treppe wurde gern für Filmszenen verwendet.

Verbunden mit der Haupthalle sind die Eingänge auf der anderen Straßenseite (Canal Street) und nördlich an der Madison Street.

LaSalle Street Station



1981 wurde die alte Station durch dieses Terminal ersetzt, welches aus dem Bahnhofsgebäude und einem Bürohochhaus besteht. Seit 1852 gab es hier einen Bahnhof. Mittlerweile fahren nur noch Vorortbahnen (Metra) und keine Fernzüge die LaSalle Station an.

Auch wenn Sie die eigentlichen Gleise nicht sehen, ist das Durchfahrtsportal mit Doppelbogen unverkennbar, wenn man den Congress Pkwy entlangfährt. Dort ist auch die Wertpapierbörse „Chicago Stock Exchange“ beheimatet, die Chicago zu einem der wichtigsten amerikanischen Finanzplätze macht.

Neu!



aeroSOFT™

conworld

Der Baustellen-Simulator

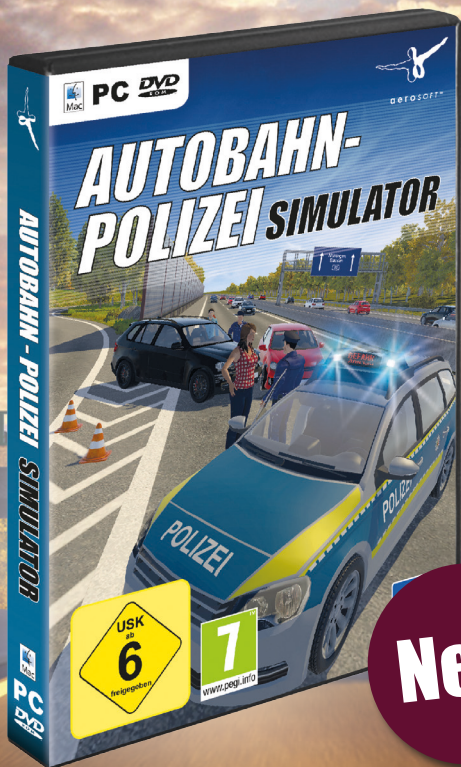


Hier kannst du den Handwerker in dir raus lassen - Komplexe Baumaschinen sorgen für Abwechslung und fordern dir umfangreiche Handlungen ab!

AUTOBAHN- POLIZEI SIMULATOR



aerosoft™



Neu!

Erlebe herausfordernde Blaulicht-Einsätze auf Deutschlands schnellsten Straßen!

www.aerosoft.de