



Der Citystar von Auwärter geizt weder bei den Maßen noch bei den Reizen.

Auwärter Sprinter Citystar 515 CDI

100 Prozent Niederflur

Konsequent Niederflur auf Sprinter-Basis – das macht den Unterschied. Der Minibusspezialist Auwärter aus Steinenbronn meldet sich mit einem innovativen Fahrzeugkonzept eindrucksvoll zurück.

Wenn sich jemand mit Kleinbussen auskennt, dann die Auwärter aus Steinenbronn. So sprach man in der Branche, die Marke stand als Vorreiter für innovative Konzepte. Nach dem großen Crash besinnt sich das Unternehmen wieder auf seine Kernkompetenzen. Der Minibus steht bei der hochmotivierten Mannschaft eindeutig im Fokus, was auf spannende Produkte hoffen lässt.

Wie beispielsweise den neuen Citystar auf Sprinter-Basis, der mit gestreckter Silhouette und ungewöhnlich großen Scheiben seine Schokoladenseite zeigt.

Auf ihm ruhen hohe Erwartungen, obwohl er mit runden 150.000 Euro Einstandspreis nicht gerade wohlfeil geriet. „Etwa 60 Einheiten sollen es jährlich werden“, sagt Markus Nothelfer, der Marketingleiter, und reiht den Citystar als klare Nummer 2 im Produktportfolio ein. Seine Besonderheit findet man im Innenraum, die Voraussetzungen unter dem Blech. Selbst Mercedes als Keimzelle aller Sprinter bietet für die Stadt nur Low Entry.

Bei Auwärter dagegen gibt es 100 Prozent Niederflur – einen stufenlosen Boden zwischen den beiden Einstiegen. Die

Steinenbronner Techniker um Jürgen Schöllhammer kommen dabei mit einem Kunstgriff aus: Der erste Teil der Kardanwelle wird ab Getriebeausgang leicht nach unten geneigt montiert und geradeaus nach hinten verlegt. Das reicht aus für einen niederflurigen Boden bis zur Hinterachse, die mit einer dezenten Wölbung nach hinten überbrückt wird. Damit auch niemand stolpert oder ausrutscht, erhält der Bodenbelag dort mit einer Körnung mehr Grip.

Mehr als andere. Ganz und gar nicht klein-kariert präsentiert sich der Innenraum,

der eine ausgezeichnete Raumökonomie aufweist. Ob es der Panoramablick oder die reichliche Stehhöhe ist, das Fahrzeugkonzept steht für Großzügigkeit. Statt üblichen Nadelfilz gibt es optisch ansprechende hellgraue Flächen, Sitze ohne dominanten Unterbau, dazu entlang der Dachkanäle zwei schicke Lichtbänder – man sieht, hier hat ein Designer Hand angelegt. Weiter unten an den Seitenwänden sitzen Konvektoren und im Heck Wandgebläseheizer – ein weiterer Hinweis darauf, dass sich der handwerklich gefertigte City-Sprinter durchaus mit der industriell gefertigten Großware messen kann.

Das Nadelöhr des Konzepts liegt in der Gewichtsbilanz. Die Waage zeigt unbeladen fahrfertige 4.080 Kilogramm, die technischen Daten weisen ein zulässiges

Gesamtgewicht von 5.500 Kilogramm aus. Fest steht, dass abgespeckt werden muss – das bestätigen auch die Techniker. Denn der Citystar mit langem Radstand soll bis zu 26 Fahrgäste befördern, zwölf davon sitzend. Auwärter montiert dafür Vogels leichte Pino-Sitzschalen, die optisch und haptisch auch kritischen Bewertungen standhalten.

Von Mercedes stammt das Fahrgestell, das komplett mit Vorderbau, Cockpit und Hinterachse angeliefert wird. Der ganze Rest, immerhin ein vollwertiger Omnibusaufbau, stammt aus Steinenbronn. Der Gitterrohr-Rahmen wird mit Stahlblech verplankt, Dach und Heck werden in Kunststoff ausgeführt. Selbst die ursprünglichen Kotflügel vorn werden durch eigene GfK-Bauteile ersetzt, die nach hinten die volle Fahrzeugbreite aus-

füllen. Zwei elektrische Außenschwingtüren im Vollformat von 1.250 Millimeter sorgen für regen Fahrgastfluss, der 90-Liter-Tank sitzt hinter der Antriebsachse, die Versorgungsleitungen befinden sich im Dachkanal. Ein elektrischer Kompressor versorgt die Luftfederung, während der motorfeste Klimakompressor neben der Frontboxklimaanlage auf Wunsch auch eine Dachklimaanlage bedient.

Auf 70 km/h limitiert. Auf der Straße fährt sich der 8,3 Meter lange Citystar wie ein gewöhnlicher Sprinter-Transporter – handlich, wendig, unkompliziert und wohlkomponiert. Da stimmt einfach alles, die Lenkung, das Fahrverhalten, die Ergonomie. Allerdings sollte man nicht vergessen, die Sonderausstattung Lenksäu-



Gesamtkapazität: 26 Fahrgäste mit 12 Sitzen



Unter der Fronthaube der kleine CDI-Vierzylinder mit 150 PS



Original Sprinter-Cockpit mit Omnibuszutaten – ergonomisch 1 a



Das Heckdesign im Familienlook mit Anklängen an den Evergreen Teamstar



Heckplattform und Rollstuhlstellplatz

TECHNISCHE DATEN

Motor:

Vierzylinder-Dieselmotor mit Turboaufladung und Ladeluftkühler, elektronisch geregelte Common-Rail-Direkteinspritzung, abgasarm nach Euro 4 mit Partikelfilter

Hubraum 2.148 cm³
 Leistung 110 kW/150 PS bei 3.800 U/min
 Maximales Drehmoment 330 Nm bei 1.200–2.400 U/min

Kraftübertragung:

Fünfgang-Automatikgetriebe MB W5A380; Hinterachsübersetzung i = 4,727 (opt. 5,10)

Fahrwerk:

Vorderachse mit Einzelradaufhängung und Querblattfeder, Stabilisator; starre Hinterachse mit 2-Balg-Luftfederung. Stabilisator; Bereifung 205/75 R 16C

Lenkung:

Servo-Zahnstangen-Lenkung LZS54 mit variabler Übersetzung

Bremsanlage:

Zweikreis-Hydraulikbremse mit Unterdruckverstärker, elektronische Traktionshilfe, innenbelüftete Scheibenbremsen an beiden Achsen, Bremsassistent, EBV, ABS, ESP, Dauerbremse Telma CE35

Elektrik:

Lichtmaschine 14 V/220 A, Batterie 12 V/100 Ah plus Zusatzbatterie mit Trennrelais

Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe . . . 8.305 x 2.100 x 2.650 mm
 Radstand 4.800 mm
 Überhang vorn/hinten 1.005/2.500 mm
 Stehhöhe max. 2.200 mm
 Leergewicht (vollgetankt plus Fahrer) . . . 4.080 kg
 Zul. Gesamtgewicht 5.500 kg
 Kraftstofftank 90 l
 Fahrgastkapazität 12 + 14 + 1
 Preis Testfahrzeug 154.000 Euro

lenverstellung gleich mitzuordern. Der eher als ruppiger Zeitgenosse bekannte 150-PS-Vierzylinder säuselt im Leerlauf, hängt gut am Gas und wird auch bei erhöhter Leistungsanforderung nicht laut. Auch die Fünfgang-Automatik für 1.800 Euro Aufpreis macht ihre Sache gut. Sie schaltet die Gänge schnell und sanft, lässt aber nicht an Dynamik zu wünschen übrig, wenn der Fahrer das Pedal aufs Bodenblech drückt. Wer nur in der Altstadt bummelt, schöpft die Leistung wohl nie aus, die aber gerne genutzt wird, wenn es den Citystar auf hügeliges Terrain verschlägt.

Zum Überland-Star taugt er dennoch nicht: Der Citystar ist ab Werk auf eine Maximalgeschwindigkeit von 70 km/h begrenzt. Im Stop-and-Go-Verkehr spielt die verschleißfreie Telma-Wirbelstrombremse eine tragende Rolle, sie nimmt den Scheibenbremsen an den Rädern viel Arbeit ab. Die kompakte Einheit sitzt im Antriebsstrang nahe der Hinterachse und kann der Betriebsbremse vorgeschaltet werden. Wobei auch die nicht von schlechten Eltern ist – die rollende Basis von Mercedes wartet grundsätzlich mit elektronischer Bremskraftverteilung, Bremsassistent und sogar ESP auf.

Komfortabler als die Großen. Für den reinen Liniendienst mit vielen Haltestellen empfiehlt es sich, die optionale Haltestellenbremse mit zu bestellen. Sie hält das Fahrzeug sicher, solange die Türen geöffnet werden, wie man es auch von den Großfahrzeugen kennt. Sonst hält man den 5,5-Tonner allein mit dem Tritt auf die Bremse, alternativ bückt man sich zur

Handbremse. Die Türanlenkung sitzt zur Sicherheit oben, damit sie bei Bodenkontakt nicht beschädigt wird. An der Tür 1 messen wir 340 Millimeter Einstiegshöhe, an der Tür im Heck 390 – ein Kompromiss, der dem Heckantrieb geschuldet ist. Näher geht es mit der Kneeling-Funktion, über das Entlüften der Luftbälge hinten geht es auf 265 Millimeter.

Auch in Sachen Fahrkomfort kann der Citystar den großen Niederflur-Kollegen das Wasser reichen. Schon bei Leerfahrt poltert er nicht über die Kanaldeckel, sondern glänzt mit guten Manieren. Fährt er mit Besatzung, läuft er zu großer Form auf. Rollt sauber ab, federt feinfühlig und bietet mehr, als man im Nahverkehr kennt. Auch die Verarbeitung verdient Pluspunkte. Obwohl noch ein Prototyp, offenbart er weder Klappern noch andere Untugenden. Das lässt für die Zukunft hoffen, die Steinenbronner haben mit dem Sprinter noch viel vor. Wie man hört, sind neue Modelle für den Kombiverkehr und Reisen in Arbeit.

Fazit. Der Niederflurbus von Auwärter trägt seinen Namen nicht zu Unrecht. Mit seinem Fahrzeugkonzept ist er der Star seiner Klasse, kann mehr als seine Wettbewerber. Dabei zeigt er außen und innen erfrischende Ansichten, die seinem Premiumanspruch auch gerecht werden. Die Verarbeitung von Auwärter fällt hochwertig aus, das muss in dieser Preisklasse auch so sein. Die technische Basis von Mercedes fügt sich ins positive Bild – ganz sicher werden sich die Marktführer aus Dortmund den Citystar ganz genau ansehen.

WOLFGANG TSCHAKERT