



City-Lito mit VW-Triebkopf –
Niederflurbus mit acht Meter
Länge für 30 Fahrgäste.

City-Lito

Das Raumwunder

Nur wenigen Experten in Deutschland ist der kleine Niederflurbus mit VW T5-Triebkopf ein Begriff. Er packt eine erstaunliche Menge Fahrgäste, fährt sich einfach und bleibt bei den Kosten auf dem Teppich. Die Bus-Fahrt ist ihn schon mal zur Probe gefahren.



Die Bereifung der Hinterachse
im Format 245/70 R 17,5 –
an der Vorderachse 215/60 R 16



oben links: Kein Kleinbus-Standard: fünf Sitze in der letzten Reihe

oben rechts: Quer eingebaut – Fünfzylinder-TDI im Bug mit 174 PS und 400 Nm Drehmoment.

inks: Das Cockpit von VW – einfache Bedienung für jedermann

Etwas ungewöhnlich sieht er aus – vielleicht etwas britisch, er könnte auch als Optare-Produkt durchgehen. Wer die Minibus-Neuheiten der letzten Omnibus-Messen aufmerksam verfolgt hat, wird ihn schon gesehen haben. Seinen Platz hatte er beim niederländischen Kleinbus-Spezialisten Business. Einige werden sich erinnern – besonders auffallend an ihm waren abenteuerliche Spiegelkonstruktionen und die überproportionierte Single-Bereifung an der Hinterachse. Die ist ihm auch geblieben, während es für die Außenspiegel jetzt praktikablere Lösungen gibt. Sein Heck ist stämmig, mehr breit als hoch. Seine schlanke Seite präsentiert er von vorn – sein VW-Triebkopf duckt sich unter der großen Frontscheibe tief auf die Straße. Die Räder füllen die Radkästen, so wirkt der kleine Niederflrbus athletisch. Wie beim österreichischen Wettbewerber stammt die technische Basis aus dem VW-T5-Baukasten. Was aber nur die halbe Wahrheit darstellt. Das Fahrgestell ist eine Eigenentwicklung, der City-Lito be-

sitzt, wie erwachsene Omnibusse, einen Gitterrohrrahmen als Unterbau.

Mehr als ein Minibus. Um es gleich vorweg zu nehmen: Der knapp acht Meter lange Niederflrbus wird beim israelischen Kooperationspartner Lito gefertigt. Dort verwendet man für die Struktur rostfreien Edelstahl und Kunststoff für die Außenhaut – man spart Gewicht und bietet der Korrosion keine Angriffsfläche. Mit seinem Gesamtgewicht von 5.200 Kilogramm bleibt der Kleine aus Israel maßvoll, leer soll er abhängig von der Ausstattung etwa 3 Tonnen auf die Waage bringen. Wer den City-Lito über die doppeltbreite, elektrisch angetriebene Außenschwingtür betritt, ist von der Raumfülle des Kleinbuskonzepts ange-tan. Der City-Lito ist 2.250 mm breit – genug für fünf Hecksitze in Reihe – und innen respektable 2,10 Meter hoch. Die 22 bequemen Vogelsitze sind überwiegend in Fahrtrichtung montiert und bei den angebotenen acht Stehplätzen handelt es sich um keine leeren Versprechungen.

Der Niederflrbus kann auch als Inter-citybus mit voller Bestuhlung, Sicherheitsgurten und Tempo 100-Zulassung geordert werden. Der Innenraum ist hell, freundlich und kein bisschen billig. Die Verarbeitung wirkt durchwegs solide, automobile Delikatesse sollte man sich aber nicht erwarten. Die zusätzliche Tür im Heck ist kein Luxus und dient der Beschleunigung des Fahrgastflusses. Wer angesichts der Herkunft an der Heizleistung zweifelt, wird auf die beheizten Dachkanäle verwiesen. Die Klimatechnik mit zwei Klimakompressoren wird nicht hinterfragt. Wer Busse in Israel anbietet, muss hier sattelfest sein.

Leichtfüßig und mühelos. Das bevorzugte Einsatzgebiet des City-Lito sind enge Innenstädte – oder Nebenstrecken, die meist durch vernachlässigte Fahrbahnoberflächen auffallen. Hier punktet der kleine Linienbus mit ausgewogenem Fahrkomfort. Kein Wunder bei Einzelradaufhängung rundum, die zudem über Luftfederung verfügt. Wo andere Klassenkollegen über Kanaldeckel oder Schlaglöcher rumpeln, nimmt die holländisch-israelische Koproduktion unfeine Fahrbahnoberflächen mit eleganter Contenance. Dennoch eilt der Achtmeter-Bus unbeirrbar geradeaus und bleibt in schnell gefahrenen Kurven aufrecht wie

eine Eins. Wie alle VW T5 folgt der Fronttriebler auf kurvenreichen Straßen den Befehlen der exakten Lenkung leichtfüßig und mühelos. Vielleicht liegt es ja an der besonders steifen Konstruktion, die selbst auf den israelischen Landstraßen weder klappert, knistert noch ächzt. Ohne Zweifel ein Qualitätskriterium – diese Straßen liegen noch weit unter dem oft gescholtenen Niveau in Deutschland.

Feuriger Diesel. Wer ans Steuer des 5,2-Tonnners soll, braucht nur wenig Einweisung. Das Cockpit und alle elementaren Bedienelemente stammen aus dem T5.

Bei Connex im Einsatz

Der erste City-Lito-Bus bei Connex schlägt sich auch unter erschwerten Bedingungen gut.



Auf gerade mal sechs Jahre Tätigkeit kann die Connex-Gruppe in Israel zurückblicken. Aufgrund gewonnener Ausschreibungsverfahren zählt Connex zu den stark wachsenden Unternehmen im ÖPNV, auch wenn der Fuhrpark erst 140 Omnibusse umfasst. Man bedient step by step Linienverkehre in den Großstädten Tel Aviv und Jerusalem – auch Tiberias im Norden der Republik gehört zu den Connex-Kunden. Mit den neuen Verkehrsplanungen der Städte und Regionen entsteht ein großer Bedarf an wendigen Niederflr-Midis, die speziell einzelne Wohn-

quartiere an die großen Verkehrsadern anbinden sollen. Bei Connex liebäugelt man mit dem City-Lito, weil er deutlich mehr Platz und Komfort als andere Produkte bietet. Das erste Testfahrzeug ist bereits 18.000 Kilometer im schwersten Einsatz – stets 300 Höhenmeter bergauf und bergab, im Sommer bei bis zu 48 Grad Hitze. Michael Avisar, der General Manager der israelischen Aktivitäten ist mit dem Fahrzeug zufrieden, wengleich er ihn für zu schnell hält. „Ein Midi mit 40 Plätzen wäre mir noch lieber“, sagt er und bescheinigt dem City-Lito eine hohe Fahrgast-

freundlichkeit. Die passt zum Unternehmenskonzept, was den Kunden ein Plus an Service vermittelt. Erst jüngst gabs für Connex eine Auszeichnung vom Ministry of Transportation – künftig soll das Unternehmen Veolia heißen.

„Die Fahrgäste fühlen sich wohl“, bestätigt Michael Avisar, der Connex General Manager, das Fahrzeug bewährt sich in Tiberias.



Das nur in der Höhe verstellbare Lenkrad harmonisiert wenig mit dem etwas hohen Isri-Sitz. Gut meinen es die Techniker auch mit der Motorleistung. Unser Testkandidat dreht mit dem stärksten TDI-Fünfzylinder seine Runden. 174 PS und 400 Nm Drehmoment verleihen dem Liniensbus Flügel. Was feurige israelische Fahrer motiviert, dürfte deutsche Unternehmer eher verschrecken. Viele Pferde fressen mehr, die schwächere 130 PS-Variante sollte mit 340 Nm genug Kraft für den Nahverkehr haben. Serienmäßig ergänzt der Sechsgang-Getriebeautomat von VW den Antriebsstrang, der vor allem komfortable Gangwechsel vollzieht. Wer einen schweren Gasfuß bevorzugt, wird oft in den Wandler feuern, oder besser gelegentlich per Tiptronic frühzeitig einen Gang höher schalten. Fahrten an steilen Bergen gehen übrigens zu Lasten

der Betriebsbremse, auch wenn man im kleinen Gang abwärts rollt. Doch das geringe Schleppmoment des 2,5-Liter-Motors, gepaart mit der Drehfreude des Aggregats hält den Minibus nur unzureichend im Zaum. Am Ende der Probefahrt wirft eine heiße Bremstrommel an der Hinterachse mit einer Rauchfahne Fragen auf. Sie soll schon in naher Zukunft gegen großformatige Scheibenbremsen ausgetauscht werden, um die serienmäßigen VW-Bremsen an der Vorderachse wirksamer zu unterstützen. Business-Lito hat auch auf andere Fragen eine Antwort: Wird noch erledigt. So wird der zu hohe Fahrersitz durch ein flacheres Sitzmöbel aus UK ersetzt. Der mit 340 mm etwas hohen Einstiegshöhe wird mit der serienmäßigen Kneeling-Funktion entgegen – für Deutschland sind ausschließlich vollluftgefederte Fahrzeuge vorgesehen.

Für den Einstandspreis von 105.000 Euro gibt es viel Bus fürs Geld. Wer noch mal 15.000 drauflegt, bekommt die Vollausstattung. Seine Stärken liegen in der einfachen Bedienung, seinem Fahrkomfort und seiner robusten Konstruktion. Der Euro-4-Diesel wird mit Partikelfilter geliefert, was ihm selbst in umweltaktiven Kommunen Sympathiepunkte einbringt. Den Service für den Antrieb übernehmen Nutzfahrzeugbetriebe von VW, die gerne alle 15.000 Kilometer das Motoröl und alle 60.000 das Getriebeöl tauschen. Aber sicher ist sicher – der Bushersteller verspricht als Gegenleistung eine veritable Lebensdauer.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com

Made in Israel



Bis zur Vorderachse VW, dahinter die Omnibusstruktur von Lito.

Die israelische Unternehmensgruppe Lito (etwa 200 Mitarbeiter), die erfolgreich im Inland Kleinbusse und LKW-Aufbauten produziert, ist auf Expansionskurs. Das Joint Venture-Unternehmen mit dem holländischen Kleinbus-Spezialisten Business hat neue Produkte und Märkte im Fokus. Erstes Kind von Business-Lito ist der City-Lito, der in Zusammenarbeit mit niederländischen Technikern zur Serienreife gebracht wurde. Mehr als 80 dieser Niederflerbusse laufen in Israel, Großbritannien und Schweden, die nächste Modellpflege soll den kleinen Stadtbus auch für Mitteleuropa attraktiv machen. Die Produktion ist kostengünstig, die großen Kunststoffteile der Karosserie stammen aus China, die Innenteile werden bei Lito gefertigt. Bei der Einschätzung der Marktchancen bleibt man vorerst auf dem Teppich – jährlich möchte man mehr als 200 City-Lito produzieren.



Breiter als hoch – das markante Heck als Markenzeichen