



An Format zugelegt

Der neue Heckmotor-Midibus von Ernst Auwärter mit knapp 10 Metern Länge hält Anschluss an die großen Eurostar-Flaggschiffe. Der Neue wirbt mit mehr Innenraum, einem ausgewachsenen 14-Tonnen-Fahrgestell und 280 PS Motorleistung.

Die Proportionen des neuen Heckmotor-Clubstars stimmen bei knapp 10 m Länge und 2,55 m Breite.

Zuletzt hatte der Clubstar mit MAN-Technik nicht mehr zu den Bestsellern aus Steinenbronn gezählt. Zahlreiche Wettbewerber aus dem In- und vor allem Ausland hatten dem Heckmotor-Midi heftig zugesetzt. Es war einfach an der Zeit für ein neues Produkt,

ganz nach dem Geschmack der Ernst-Auwärter-Kunden.

Für Gruppen bis 38 Fahrgäste empfielt sich jetzt der neue Clubstar mit verstärkter MAN-Technik. Schon der erste Anschein zeigt die Verwandtschaft mit den großen Eurostar-Fahrzeugen. Trägt er doch dasselbe Familiengesicht mit einer großen, geneigten Frontscheibe zur Schau – die Scheinwerfer stammen übrigens aus dem Travego-Regal von Mercedes-Benz. Ausgewachsen ist auch die Breite des Clubstars, der wie sein Vorgänger standesgemäß mit einem Heckmotor angetrieben wird. Mit 2,55 m Breite, einem ungewöhnlichen Maß für Midibusse, wächst der Innenraum so, dass breitere Sitze und ein vernünftiger Mittelgang mit 2 m Stehhöhe möglich werden. Die Fahrgäste schätzen auch die großflächigen Seitenscheiben, die den Innenraum mit Tageslicht fluten und hervorragenden Aussichten zulassen. Mit der Länge von 9.600 mm passt er exakt ins Produktportfolio, wo er gebührend

Abstand zum 12 m großen Eurostar hält.

Der EA Clubstar mit MAN-Fahrgestell zielt auf den Kunden, der einen Bus erst dann akzeptiert, wenn der Antrieb im Heck sitzt. Gute Gründe sprechen dafür, nicht zuletzt die bessere Raumökonomie und der gebotene Geräuschkomfort. Mit Heckmotor werden gleichmäßige Überhänge und eine Tür vor der Vorderachse möglich, die der Namensvetter mit Atego-Fahrgestell nicht bieten kann. Dafür hat man allerdings die separate Fahrertür eingespart. Einen Zugewinn können wir auch beim Kofferraum-Volumen feststellen, hier kann der Fahrer bis zu 6 m³ stauen, ohne Sorgen mit Gewichtskontrollen zu bekommen. Denn der ausgelastete Midi darf bis zu 14 t auf die Waage bringen, was bei einer Nutzlast von mehr als 4 t kein Problem darf.

Der Fahrgast ist gut versorgt, er sitzt bequem und gut belüftet in angenehm leiser Umgebung. Der Fahrer sitzt mindestens ebenso gut auf einem NTS-Sitz von Isri, hat vor sich ein etwas antiquiert



An Format zugelegt: der neue MAN-Clubstar mit der Frontpartie des Eurostar – jetzt mit 14 t zulässigem Gesamtgewicht.

Der Fahrgast ist gut versorgt, er sitzt bequem und gut belüftet in angenehmer leiser Umgebung.

großes Lenkrad und blickt auf ein Armaturenbrett aus vergangenen MAN-Zeiten. Dennoch stimmt die Ergonomie, Tachometer und Drehzahlmesser sind gut ablesbar und die vielen Warnleuchten gehen hoffentlich nie an. So mancher Unternehmer nimmt dies gern in Kauf, denn mit dem Clubstar kommt nur wenig Elektronik ins Haus.

Auf dem Fahrersitz Platz genommen, fällt die enorme Übersicht auf. Allerdings ist der Blick auf die beiden Integralspiegel ein wenig eingeschränkt. Der Schalthebel des Sechsgang-Getriebes von ZF sitzt griffgünstig, und ohne große Eingewöhnung geht es auf die ersten Meter. Der Motor, obwohl nach der Papierform recht kräftig, legt in der gewählten Getriebe-Achs-Ausstattung eine leichte Anfahrtschwäche an den Tag. An Bergstraßen machen dem kleinvolumigen MAN-Triebeling die großen Sprünge in den ersten Gängen zu schaffen. Auf schnellen Strecken ist er zu Hause, wo er mit ausreichend Schnellfahrelastizität aufwartet. Eine kürzere Achse könnte hier Abhilfe schaffen.

Beim Fahrwerk macht sich die geringe Spurweite bemerkbar – der hohe und breite Aufbau neigt sich trotz Stabilisatoren in Kurven kräftig zur Seite. Auf kurvig und welligen Landstraßen erfordert der starrachsige Clubstar mehr Aufmerksamkeit als seine großen Eurostar-Brüder, die mit Einzelradführung an der Vorderachse exakt dahinschnüren. Beim Reifenformat haben die Steinenbronner das schmale Format 265/ 70 R 19,5 gewählt, so mancher Midi-Wettbewerber rollt auf



(von oben nach unten)

Gewohnte Ansichten im Heck, hinter der großen Klappe sitzt der lauffrige MAN-Sechszylinder mit 280 PS.

Analogtechnik, ein großes Lenkrad und ein gut zur Hand gehender Schalthebel – der Fahrer sitzt auf ausgezeichnetem Isri-Gestühl. Großzügig auch unterflur: 6 m³ mit Durchlademöglichkeit hinter den großen Klappen.

breiteren 305er Reifen. Gebremst wird der neue Midi mit althergebrachter Bremsstechnik – Scheibenbremsen vorn, Trommeln hinten. Die Bremsleistung ist nicht zu beanstanden, der Fahrer braucht al-

lerdings eine kräftigere Wade als in anderen EA-Produkten.

Fazit: Ein Clubstar ist kein Eurostar, auch wenn er dem Flaggschiff aus dem Gesicht geschnitten ist. Das Karosseriekonzept stimmt, der Unternehmer kauft mit dem MAN-Clubstar hohen Nutzwert, der solide verarbeitet ist und die Zuverlässigkeit von Großserienaggregaten bietet. Ein wenig Feintuning ist wohl noch nötig, um den Antriebsstrang und das Fahrwerk auf das gewohnte EA-Niveau zu hieven. Gut Ding will Weile haben, der Clubstar steht erst am Anfang seiner Karriere.

WOLFGANG TSCHAKERT