



Holländische Spezialität

Die großen Kleinen liegen im Trend und laufen so manchem ausgewachsenen Omnibus-Konzept den Rang ab – mit niedrigen Betriebskosten und dennoch hohem Nutzwert. Wir haben uns den Parade City des holländischen Herstellers Kusters näher angesehen.

Auf der IAA Nutzfahrzeuge galt er unter Insidern als Geheimtipp, schließlich hatten die Niederländer mit ihrer Parade-Premiere den Mercedes-Leuten ihren großen Minibus-Auftritt vermasselt. Zudem sieht er erfrischend gut aus, mit großen Fensterflächen ohne einen Hauch von Transporter-Flair und stämmig mit seiner ausgewachsenen Breite. Unser Kandidat trägt

wie sein Bruder für den Reiseeinsatz stolz die Produktbezeichnung Parade. Benannt wurden sie nach der Einkaufsmeile des holländischen Städtchens Venlo, dem Stammsitz des Hauses Kusters.

Doch was ist so neu am Parade? Obwohl auf dem Sechstonner-Sprinter basierend, ist der Neue kein umgebauter Transporter. Sondern ein richtiger Omnibus mit Rohrrahmen-Konstruktion, der

Schicke Schale – mit 7,42 m Länge hat der Kleinbus Parade von Kusters schon Midi-Format.

für den Linieneinsatz mittschiffs eine ausgedehnte Niederflur-Plattform trägt und ab der Hinterachse über zwei Stufen ins bestuhlte Heck führt. Ohne Kompromisse verlängerten die Kusters-Techniker den Radstand des Sprinter-Leiterrahmens um 400 mm und nutzten weitgehend die Breite der vom Vario stammenden Hinterachse. Diese hat eine um 1.160 kg höhere Traglast und ist 300 mm breiter als die Antriebsachse des Viertonnens. Mit einer Fahrzeughöhe von 2.740 mm ist auch auf den letzten Reihen eine vernünftige Stehhöhe von mindestens 1.950 mm geboten.



Moderner Arbeitsplatz vom aktuellen Sprinter, keine Lenkradverstellung, als Besonderheit mit Federspeicher-Feststellbremse.



Wärmeluftheizung im Schatzkästchen: Bastellösung für die Innenraum-Heizung.

Das Gerippe des Parade wird aus Edelstahl mit Diagonalverstreben gefertigt. Der Niederflurboden des Parade City besteht aus Aluminium mit integrierten Universalschienen. Bug- und Heckpartie sowie die Dach- und die Seitenwandverkleidungen bestehen größtenteils aus Kunststoff. Das Dach selbst wird als Modul in Sandwichtechnik vorgefertigt und mit speziellen Schraubverbindungen auf das Edelstahlgerippe montiert. Das Ergebnis der aufwändigen Konstruktion kann sich nicht nur optisch sehen lassen - mit einer Gesamtkapazität für etwa 32 Fahrgäste reicht das Konzept an so manchen Midibus heran, das zulässige Gesamtgewicht von 6,25 Tonnen liegt aber deutlich darunter.

Der Parade stammt nicht zufällig aus den Niederlanden, man hält gerade auf

dem Transportsektor die Flexibilität hoch; und die Kleinbusse, die im Personenverkehr zum Einsatz kommen, müssen mehr als nur eine Bestimmung erfüllen. Der Parade passt hervorragend in diese Landschaft - mal auf Linie auf Nebenstrecken oder in engen Innenstädten, mal ein Schulbusverkehr. Aber auch die bezuschussten Behindertentransporte erledigt er mit Bravour. Die Fahrgäste schätzen das Platzangebot und die gute Sicht nach vorn und zur Seite.

Über eine breite zweiflüglige Außenschwenktür betritt der Fahrgast beinahe ebenerdig den Niederflurbereich, der vor allem als Stehbereich, als Rollstuhlparkplatz oder mit Klappsitzen genutzt wird.

So stimmig das Konzept ist, für lange Fahrdistanzen eignet sich unser Parade City nicht. Vor allem ist es die Geräusch-

kulisse, die auf längeren Überlandfahrten stört. Erreicht der Parade City eine Geschwindigkeit von 80 km/h, kreischt und dröhnt das Umlenkgetriebe und gibt seine Vibrationen an den Fahrzeugkörper weiter. Das Umlenkgetriebe, ein Zwi-



TECHNISCHE DATEN

Maße/Gewichte/Preis

Gesamtlänge	7.440 mm
Gesamtbreite	2.300 mm
Gesamthöhe (mit Dachklimaanlage)	2.740 mm
Radstand	4.425 mm
Innenbreite	2.200 mm
Stehhöhe vorn/hinten	2.160/1.950 mm
Anhängelast	2.000 kg
Testgewicht unbeladen	3.940 kg
zul. Gesamtgewicht	6.250 kg
Tankinhalt	100 l
Fahrgastkapazität	12+1 Sitzplätze/20 Stehplätze
Preis Testfahrzeug	circa 120.000 Euro

Antriebsstrang

MB-Reihen-Fünfzylinder-Diesel OM 612 DE 27 LA mit Common-Rail-Einspritztechnik, Abgaswerte nach Euro 3.
Hubraum: 2.686 cm³. Nennleistung: 115 kW/156 PS bei 3.800/min.
Maximales Drehmoment: 330 Nm bei 1.400 bis 2.400/min. Fünfgang-Synchrongetriebe G 33-5, Hinterachs-Übersetzung $i = 5,75$

Fahrwerk

Einzelradaufhängung und Querblattfederung vorn, starre Hinterachse mit Parabelfedern, Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse.
Bereifung: 205/75 R 16C

Bremsen/Lenkung:

Zweikreis-Hydraulikbremsanlage mit Unterdruck-Servo, Scheibenbremsen an beiden Achsen, Auspuffklappen-Motorbremse, pneumatische Federspeicher-Feststellbremse, ABS und ASR.

kulisse, die auf längeren Überlandfahrten stört. Erreicht der Parade City eine Geschwindigkeit von 80 km/h, kreischt und dröhnt das Umlenkgetriebe und gibt seine Vibrationen an den Fahrzeugkörper weiter. Das Umlenkgetriebe, ein Zwi-



Großflächig Niederflur in Fahrzeugmitte, über zwei Stufen ist das bestuhlte Heck begehbar.

schengetriebe aus dem Daimler-Allradprogramm und angeflanscht am regulären Fahrgetriebe, ist für die Tieferlegung der Kardanwelle notwendig. Im Stadtverkehr bei 60 km/h treten diese Dissonanzen nicht auf – im Fahrzeug kehrt wieder Ruhe ein.

Auch die serienmäßig angebotene Hinterachsfederung erweist sich nicht als Glücksgriff. Zwar hat die Federspur hinten um 300 mm zugelegt, was vor allen Dingen dem Geradeauslauf zu Gute kommt. Mag die blattgefederte Starrachse mit dem gebotenen Federungskomfort im Kurzstreckenverkehr bei geringer Verweildauer im Fahrzeug genügen, so wünschen wir dem gelungenen Konzept eine wohl abgestimmte Luftfederung, wie sie der Fahrgestell-Hersteller für den Vario bereithält. Denn die steifbeinige Hinterachse mit ihren kleinen 16er Rädern fällt in jedes Loch. Die einzeln geführten und mit einem Querfederblatt gefederten Vorderräder machen ihre Sache aber recht ordentlich.

Etwas Kritik fordert auch die Fahrzeugheizung heraus. Allein für den Fahrgastraum zuständig ist eine Webasto-Warmluftheizung, die in einem Sperrholzkasten vor der Einstiegstür platziert ist. Für eine ausreichende Beheizung und eine angemessene Warmluftverteilung

sind im Heckbereich weitere Heizgeräte erforderlich.

Für den Fahrer zählt die einfache Bedienung des Parade. Wie große Busse verfügt auch der Parade über eine pneumatische Federspeicher-Feststellbremse und – ungewöhnlich für einen kleinen Transporter-Diesel – eine Auspuffklappen-Motorbremse. Der Fünfzylinder-Diesel, ein kerniger Geselle mit allzeit kräftigem Antritt, erfreut den Fahrer mit ungewöhnlicher Dynamik. Noch eine Disziplin beherrscht der 156 PS starke Com-

Ohne Kompromisse verlängerten die Kusters-Techniker den Radstand des Sprinter-Leiterrahmens um 400 mm und nutzten weitgehend die Breite der vom Vario stammenden Hinterachse.

mon-Rail-Motor besser als die schnelle Beschleunigung: Beim Durchzug im großen Gang verblüfft der kleine Niederflurbus schon mal die schnelle Truppe von Transporter-Fahrern. Die Sprinter-Lenkung arbeitet ausreichend exakt und mit geringen Rückstellkräften,

die Schaltung des Fünfgang-Getriebes liefert keinen Grund zur Beanstandung. Für den Cityverkehr würden wir allerdings ein Automatikgetriebe oder wenigstens das Sechsgang-Getriebe mit Sprint-Shift-Schaltung vorziehen.

Der Platz hinter dem Lenkrad ist eng für großwüchsige Fahrer, aber für einen etwas längeren Sitzverstellbereich und eine einstellbare Lenksäule ist leider der Fahrgestelllieferant Daimler-Chrysler

verantwortlich. Und so erwarten wir eine Lösung dieser Fragen erst mit der Neuaufgabe des Sprinters in einigen Jahren. Aber bei den zu kurzen Scheibenwischer-Blättern und den zu kleinen Außenspiegeln kann Kusters selbst nachbessern.

Fazit: Der Kusters Parade City ist ein gebrauchstüchtiger Niederflurbus für Nebenstrecken, groß wie ein Midibus und von den Betriebskosten noch ganz Kleinbus. Sein Konzept bietet viel Platz und Licht für die Fahrgäste, eine niedrige Einstiegshöhe und eine ganze Palette von Einsatzmöglichkeiten. Und wie immer kann Gutes durchaus noch verbessert werden – durch etwas Modellpflege des Herstellers und den Einsatz der richtigen Komponenten. WOLFGANG TSCHAKERT

Kusters in Venlo

Carrosserie Kusters Venlo, vor 82 Jahren gegründet, gehört seit 1998 zur VDL Groep aus Eindhoven. Der Betrieb unter Leitung von Huub M.G. Verdonck ist auf die Herstellung von Kleinbussen spezialisiert, die für Reiseunternehmen, Taxibetriebe und den öffentlichen Personennahverkehr konzipiert sind. Auch spezielle Fahrzeuge für Flughäfen und die Polizei werden nach speziellen Kundenwünschen gebaut, nicht selten fließen



Huub Verdonck, Geschäftsführer des holländischen Kleinbus-Spezialisten Kusters (VDL-Gruppe)

Ideen der Kunden noch während der Produktion der Fahrzeuge in den Ablauf ein. Kusters Venlo exportiert etwa 40 Prozent seiner Erzeugnisse. Voraussetzungen für den internationalen Erfolg sind die hohe Verarbeitungsqualität und eine große Varianten-Flexibilität. Für den Verkauf der Kusters-Minibusse gibt es in Europa ein Netzwerk von Vertretungen. In Deutschland ist die Marke Kusters durch die Generalvertretung te Pass vertreten, die in Köln, Chemnitz und Berlin Verkaufsbüros unterhält.