

Für kleine ÖPNV-Gruppen und enge Innenstädte hat Kutsenits den richtigen Bus.



KUTSENITS NIEDERFLURBUS Linien mit geringem Passagieraufkommen, enge Innenstädte oder der Verkehr nach Feierabend sind das Einsatzspektrum des Niederflurbusses von Kutsenits.

Ein Fall für **City III**



Überraschend viel Raum offenbart der City III von Kutsenits, der vorne dem T4 von Volkswagen entspricht. Was nicht nur das Lenkrad verrät.

Sonntag Nachmittag um zwei am Bahnhof von Landau: Der Vorplatz mit seinen Haltestellen liegt in der sommerlichen Hitze. Einsam wartet der Fahrer eines Kleinbusses auf seinen Einsatz. Bei der letzten Abfahrt waren drei Fahrgäste zugestiegen, und bei Ankunft des Nahverkehrszuges werden es 15 Passagiere sein. Ein Fall für den City III von Kutsenits, den Problemlöser für wenig frequentierte Stadtlinien, der sich auch im täglichen Stop-and-go in engen Straßen von Altstädten bewährt.

Seine Talente verbergen sich hinter den etwas ungewöhnlichen Proportionen des 6,84 m langen Dreiachsers mit fast 2,70 m Höhe und kleinen 15er-Rädern. Von vorn ein vertrautes Bild: Der Vorderwagen entspricht dem T4-Transporter von VW. Dahinter setzt Kutsenits einen 2,13 m breiten, kubisch geformten Fahrzeugkörper. Wer über die breite Außenschwingtür weit vorn beim Fahrer ins Innere des Niederflur-City III einsteigt, ist über den Einstiegscomfort, die Raumfülle und das Innenraumkonzept des Kleinbusses überrascht. Hier finden bis zu 32 Passagiere Platz, für einen beschleunigten Fahrgastfluss sorgt die einflügelige Tür im Heck.

Im Innenraum dasselbe Bild wie außen: Zweckform lautet die Vorgabe des Entwicklers, und entsprechend nüchtern und ohne ästhetische Spielereien sind Einrichtung und Verkleidungen gestaltet. Der Komfort der

Fahrgäste wird dadurch nicht eingeschränkt. Die Querstrombelüftung im Fahrzeugdach sorgt zugfrei für steten Luftaustausch, eine Konvektorenheizung an den Seitenwänden, verstärkt durch ein Heizgebläse unter den Sitzen im Heck, erwärmt rasch den beinahe 2,20 m hohen Innenraum. Und wie in großen Omnibussen, schaltet der Fahrer vor dem Start die Eberspächer-Zusatzheizung zur Vorwärmung des Wasserkreislaufes ein.

Das Fahrzeugkonzept und seine Machart tragen die Handschrift eines erfahrenen Praktikers, der seit 1948 ein Omnibusunternehmen betreibt. Funktio-

nalität und Langzeitqualität haben Vorrang vor designorientierten Eigenheiten; bei Kutsenits wird auf eine hochwertige handwerkliche Ausführung geachtet. Die Karosserie unseres Testfahrzeugs erweist sich als steif, weder knistern Armaturenbrett, Seitenwände oder die Verkleidungen im Dach noch klappern Türen und Anbauteile. Korrosionsschutz wird groß geschrieben: Die Profile des Fahrzeugkörpers sind hohlraumversiegelt, das Fahrgestell besteht ebenso wie die seitliche Beplankung aus verzinktem Stahlblech. Als Kleinbusspezialist nutzt das österreichisch-slowenische Un- ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Länge	6.840 mm
Breite	2.130 mm
Höhe	2.650 mm
Radstand	3.320/835 mm
Überhang hinten	1.725 mm
Wendekreis	ca. 15.000 mm
Stehhöhe innen	2.150 mm
Einstiegshöhe vorn/hinten	280/300 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	5.000 kg
Sitz-/Stehplätze	16/15
Fahrzeugpreis	105.000 Euro

Antriebsstrang

Motor: VW-Fünfzylinder-Dieselmotoren mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, zwei Ventile pro Zylinder; Hubraum 2.461 cm³, Leistung 75 kW (102 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.900 bis 2.300/min. **Kraftübertragung:** Antrieb auf Vorderräder; VW-Viergang-Automatik mit hydraulischem Drehmomentwandler und Überbrückungskupplung; Übersetzung $i = 2,71$ bis $0,68$, Achsübersetzung $i = 3,684$.

Fahrwerk

Fahrgestell: Vorderachse mit Doppelquerlenkern, zwei Luftfederbälge, zwei Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator; Hinterachse einzelradgeführt an Schräglenkern, zwei Luftfederbälge, Teleskopstoßdämpfer; Nachlaufachse an Schräglenkern, zwei Luftfederbälge, Teleskopstoßdämpfer; Luftversorgung über elektrisch getriebenen Einzylinder-Luftpressor; Bereifung 195/70 R15 C. **Bremsen/Lenkung:** Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen an Achse 2 und 3; ABS und elektronische Differenzialsperre EDS, VW-Servolenkung.

ternehmen Kutsenits die technischen Plattformen von VW und Daimler-Chrysler. So bezieht Kutsenits als Basis für den City III den VW T4 als Kastenwagen mit dem längsten Radstand.

Während das Basisfahrzeug filetiert wird – nur der Triebkopf bleibt Original-VW –, werden Fahrwerk und Karosserie zerteilt, um viele Komponenten ergänzt und umgebaut. Verwendet werden, wo es sinnvoll erscheint, die Original-Teile von Volkswagen. Das Fahrwerk des City III, eine Weiterentwicklung von Kutsenits,

verfeinert die ohnehin guten Erbanlagen des T4-Transporters. Der Fünftonner-Kutsenits profitiert durch die Luftfederung an allen drei Achsen: Gleichbleibender Federungskomfort verwöhnt die Fahrgäste unabhängig von der Auslastung des Fahrzeugs.

Für den ersten Eindruck empfiehlt Georg Bergmann den Interessenten eine Fahrt auf Schlechtweg-Strecken: „Auf schlecht ausgebauten Nebenstraßen sind unsere Busse zu Hause“ erklärt der Geschäftsführer der deutschen Importeursgesellschaft und verweist auf zahlreiche Referenzkunden und ihre Einsatzgebiete. Das luftgefederte Fahrwerk des City III-Niederflurbusses überzeugt auch den kritischen Sachverständigen. Unbeirrbar geradeaus eilt der Dreiachser über Straßen minderer Qualität und nimmt dank Einzelradaufhängung an allen sechs Rädern lange Bodenwellen ebenso wie kurze Stöße von Querrinnen und Kanaldeckeln mit Gelassenheit.

Leichtfüßig wie eben ein VW-Transporter folgt der Frontriebler auf kurvenreichen Straßen den Befehlen der exak-

Der quicklebendige Fünfzylinder-TDI sorgt im Bedarfsfall mit 102 PS Nennleistung für ausreichende Dynamik.

ten Lenkung. Die Seitenneigung des hohen Fahrzeugs hält sich trotz der schmalen Spur auch bei schnell gefahrenen Kurven in Grenzen. Einzig das Radieren der nicht mitlenkenden dritten Achse in engen Kurven stört das sonst perfekte Handling.

So einfach kann Busfahren sein. Die Orientierung am Fahrer Arbeitsplatz fällt nicht schwer, mit einem Blick sind alle wesentlichen Bedienungselemente vertraut.

Mit einer kleinen Einschränkung: Wer das linke Fahrerfenster öffnen möchte, muss sich nach hinten links zur Fensterkurbel verbeugen.

Der quicklebendige Fünfzylinder-TDI sorgt im Bedarfsfall mit 102 PS Nennleis-



Einstiegshöhe vorn: 280 mm. Im Heck beträgt die Einstiegshöhe 300 mm.

tung und 250 Nm Drehmoment-Maximum für ausreichende Dynamik, um von Haltestellen schnell in den fließenden Verkehr einfädeln zu können. Seine Meinungsäußerungen Richtung Umwelt sind trotz Frontmotor verhalten kernig, mit 66,5 dB(A) im Heck bei Tempo 50 sogar ausgesprochen leise.

Wer es noch leiser und abgasärmer möchte, kann alternativ einen 115 PS starken Ottomotor wählen, der wahlweise mit Erdgas oder Biogas betrieben werden kann.

Die Viergang-Automatik von VW setzt die gebotene Motorleistung mit einem weichen Drehmomentwandler angemessen in Fahrleistung um. Dieser dämpft Schaltrücker weitgehend, beantwortet aber auch die Leistungsnachfrage über Kickdown mit verstärktem Wandlereinsatz. Im Flachland reichen die vier Fahrstufen – einerseits für den flotten Einsatz auf Nebenstrecken, andererseits im innerstädtischen Stop-and-go.

Zu Berge kann der flotte Kutsenits mit seiner Automatik nicht recht überzeugen: Reichen die 102 Pferdestärken, um fünf

Kleinbusse aus Niederösterreich

Seine Wurzeln hat das österreichische Omnibusunternehmen Kutsenits seit 1948 in Hornstein nahe Eisenstadt. Nach einigen Experimenten begann der technisch begabte Inhaber Stefan Kutsenits 1986, seine Pläne von einer Omnibusproduktion in einem Joint-Venture mit einem jugoslawischen Hersteller zu verwirklichen. Anfang der 90er-Jahre gelang der Durchbruch: Mit dem Ankauf einer Fabrik in Slowenien und der Entwicklung eines zukunftsfähigen Fahrzeugkonzepts erzielte

Kutsenits die ersten Markterfolge. 1992 wird der City I als Niederflur-Minibus in Kortrijk präsentiert. Ein Jahr später folgt der City III, der wesentlich zum Erfolg des Herstellers beitrug. 1994 fährt der erste City III von Kutsenits im Auftrag von Volkswagen auf der IAA. Die ersten City III-Lieferungen gehen 1998 nach Japan, weitere Modelle werden auf Mercedes-Benz-Basis entwickelt.

Kutsenits stellt mit 60 Mitarbeitern pro Jahr etwa 80 bis 100 Kleinbusse her, etwa je 50

Prozent auf VW- und MB-Basis. Davon gehen regelmäßig 30 Fahrzeuge über die Import- und Vertriebsgesellschaft Fibe-Bus-GmbH an deutsche Kunden. Höhepunkte der letzten beiden Jahre waren die Präsentation des neuen „Kutsenits-Sprinter 616 CDI“ und des „Stario“, eines heckgetriebenen Reise- und Linienbusses auf Vario-Fahrgestell. Die internationale Erfolgsbilanz von Kutsenits, eines Kleinbus-Nischenanbieters, kann sich sehen lassen: Seine Fahrzeuge rollen in Österreich, in der Schweiz, Deutschland, Italien, Ungarn, Tschechien, Norwegen, Finnland, Schweden, Dänemark, Japan, Russland und Island.

Tonnen bergauf zu wuchten, so wird die hydraulische Bremsanlage des City III wegen des ausbleibenden Motorbremsmoments bergab kräftig beansprucht. Für diesen Bedarfsfall bieten die Kutsenits-Leute die City III-Variante mit Synchroantrieb an: Hier wird zusätzlich zu den Vorderrädern die erste Hinterachse mitgetrieben; für das Mitbremsen des Motors sorgt das manuelle VW-Fünfganggetriebe. Die Ausstattung mit einem handelsüblichen Dauerbremsystem erlaubt das Frontantriebssystem des VW T4 nicht.

Wer längere und schnelle Strecken im Überlandverkehr bedient, wird mit anderen Konzepten besser bedient. Kutsenits bietet auch dafür Produkte, die dann auf Sprinter- und Vario-Fahrgestellen von Daimler-Chrysler aufbauen.

Noch ferne Zukunftsmusik ist ein Niederflur-Omnibus von Kutsenits auf der Basis des noch geheimen VW T5. Der bewährte City III wird wohl noch lange die Nebenstrecken dieser Welt bedienen – mit allem Komfort natürlich.

Ziehen wir ein Fazit: Der City III von Kutsenits ist ein vollwertiger Linienspezialist für Nebenstrecken, der durch gute

Fahrleistungen und beste Fahreigenschaften glänzt. Seine Stärken liegen vor allem in der überaus einfachen Bedienung, im hohen Fahrkomfort und seiner robusten Niederflur-Konstruktion. Dane-

ben spricht die bewährte Großserientechnik und das große Servicenetz von Volkswagen für günstige Life-Cycle-Kosten.

WOLFGANG TSCHAKERT

Der City III ist ein vollwertiger Linienspezialist für Nebenstrecken, der durch gute Fahrleistungen und beste Fahreigenschaften glänzt.