

Der Liberty Star 850 RE: eine kostengünstige Alternative für regionale Midibus-Einsätze.



Heckmotor-Klassiker aus Izmir

Er steht nicht an jeder Ecke und doch glaubt man ihn zu kennen: Der kompakte Star 850 RE von Liberty Bus sieht aus wie ein Großer und bietet Platz für 34 Fahrgäste. Seine Ausstattung ist komplett, sein Preis mehr als wettbewerbsfähig. Der Bus-Fahrt-Fahrbericht klärt, welche Qualitäten der Kunde erwarten darf.

Die Kategorie ernst zu nehmender Busse beginnt dort, wo der Motor hinten sitzt“, sagen manche Experten, die auch bei kleineren Formaten auf den Heckmotor schwören. Nicht zu unrecht, ermöglicht doch der Antrieb hinter der Antriebsachse eine vernünftige Raumaufteilung und ausreichend Koffer-

raum unter dem Innenboden. Genau das bietet der klassisch gezeichnete Liberty Star 850 RE, mit nur 8,8 m Länge und 2,4 m Breite bietet er die erstaunliche Sitzplatzkapazität für 34 Fahrgäste und ausreichend Platz für deren Gepäck. Der Auftritt des Flaggschiffs von Liberty Bus wirkt erwachsen – mit 3,2 m Höhe und

zwei Einstiegen, einer großen senkrechten Windschutzscheibe, zwei Integralaußenspiegeln und abgetönten, bündig verklebten Doppelglas-Seitenscheiben.

Unter der Firmenbezeichnung Liberty Bus vertreibt Max Wagner aus Königsbrunn bei Augsburg seit Mitte der 90er-Jahre in Deutschland Midibusse. Sie stammen meist aus türkischer und neuerdings auch aus slowenischer Fertigung, werden aber mit vielen Markenkomponenten des internationalen Omnibusbaus hergestellt. Hier stützt sich Liberty Bus wegen attraktiver Service-Verträge gerne auf einen MAN-Antriebsstrang und Fahrwerksmodule. Mit dem Star 850 RE, der nur als Standardprodukt angeboten wird, runden die Augsburgener ihr Programm nach oben mit einem Zwölftonner ab, während sie ihre traditionelle Klientel meist mit Achttonnern bedient. Gebaut wird der Star seit Jahren bei BMC in Izmir, einem führenden Fahrzeughersteller in der Türkei. BMC produziert neben Omnibussen auch Lastkraftwagen, Transporter und Motoren. Mehr als 2.500 Mitarbeiter produzieren pro Jahr 21.500 Nutzfahrzeuge und 18.000 Motoren.

Bei BMC wird klassischer Omnibusbau gepflegt, unter der Karosserie steckt eine selbsttragende Gitterrohr-Konstruktion, die an den Seiten mit verzinktem Blech beplankt wird. Die Arbeit hält auch kritischen Blicken stand, die Spaltmaße stimmen, und selbst im Kofferraum kann sich die Verarbeitung sehen lassen. Schlechtwegstrecken zeigen, dass in Izmir gründlich gearbeitet wird. Selbst Skeptiker werden kein Klappern oder Zirpen in der Karosserie vernehmen. Der gute Eindruck setzt sich auch im Innenraum fort, wo beispielsweise die Verkleidungen und Passungen akkurat sitzen. Es ist das Qualitätsmanagement der Türken, das beim Star an vielen Stellen greifbar wird.

Mit Blick auf das Armaturenbrett wird allerdings schnell klar, dass der Entwicklungszeitpunkt des Liberty Star schon Jahre zurückliegt. Es ist übersichtlich und erinnert mit seinem Design an den O 303 in den ersten Jahren. Und noch ein



Mit 34 Sitzplätzen ein „kleiner Großer“, im Heck 220-PS und luftgefederte Achsen

kleines Detail, das im Alltag eine wichtige Rolle spielt, erinnert an die beträchtliche Bauzeit des Star: Es sind die hakeligen Schlösser und fummeligen Schlüssel, die Kofferräume und den Fahrgastraum des Star unter Verschluss nehmen. Der Innenraum selbst präsentiert sich alltagstauglich, er ist pflegefreundlich in Blau- und Grautönen gehalten. Die mit Zweipunkt-Gurten versehenen Fahrgast-sitze stammen aus türkischer Grammer-Fertigung und bieten mit ordentlicher Polsterung guten Sitzkomfort. Der knappe Sitzteiler mindert allerdings das Wohlbefinden, ausgesprochene Langbeiner dürften an langen Fahrten im Star nur wenig Freude haben. Geheizt wird wie in großen Reisebussen mit Seitenwand-Konvektoren, belüftet wird über seitliche Dachkanäle. Die Kofferraumdeckel öffnen parallel zur Fahrzeugseite. Zur Seri-

enausstattung zählen Standheizung und Klimaanlage, das Radio mit Cassettenteil, die Anhängerkupplung und die abnehmbaren Halter für den Skikoffer im Heck.

Beständige Produktpflege hält den Star technisch aktuell. So verfügt der vollluftgefederte Midibus an beiden Achsen über pneumatische Scheibenbremsen, einen Retarder und einen Euro 3-Motor von MAN. Und der zählt zum Besten, was derzeit in der Klasse angeboten wird. Der relativ großvolumige Reihensechszylinder wartet mit 220 Pferdestärken auf und bietet im Hauptfahrbereich ein maximales Drehmoment von 850 Nm. Damit lässt sich trefflich niedertourig rollen – bei mehr Leistungsbedarf genügt meist ein Niedertreten des Gaspedals. Bei Tempo 100 kommt der Star mit 1.900 Umdrehungen aus und spart selbst bei hohen Fahrgeschwindigkeiten Kraftstoff. Das



Hoher Einstieg im Heck, die beiden pneumatischen Türen schließen satt.

sechsstufige ZF-Schaltgetriebe harmonisiert mit seinen Schaltstufen gut mit dem kräftigen Motor, lässt sich aber mit seinen wenigen Einlaufkilometern nur hakelig und mit Nachdruck schalten. Der Star hält auf der Autobahn mit den großen und hochmotorisierten Reisebussen gut mit. Nur in einer Disziplin glänzt der MAN-Reihensechszylinder nicht: Er läuft etwas rau und pflegt eine deutliche Aussprache - die Fahrgäste im Heck stehen bei Vollast unter einem Schalldruck von 74 dB(A). Dafür sitzen die Antriebsaggre-



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	8.750 mm
Gesamtbreite	2.400 mm
Gesamthöhe	3.200 mm
Wendekreis	13.000 mm
Leergewicht	9.240 kg
zul. Gesamtgewicht	12.000 kg
Tankvolumen	125 l
Bestuhlung	34+1+1
Preis	127.800 €

Antriebsstrang

Motor: MAN-Reihensechszylinder vom Typ D0836, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Direkteinspritzung mit elektronischem Motormanagement; Hubraum 6.870 cm³, Nennleistung 162 kW/220 PS bei 2.000 U/min, maximales Drehmoment 850 Nm bei 1.200 bis 1.800 U/min
Kraftübertragung: Einscheiben Trockenkupplung, synchronisiertes ZF-Sechsgang-Schaltgetriebe, Antrieb auf Hinterachse

Fahrwerk

Starre Rockwell-Faustachse vorn, 2 Luftfederbälge, Stoßdämpfer; Starrachse hinten mit 4 Luftfederbälgen, 4 Stoßdämpfer, Stabilisator. **Bereifung:** 265/70 R 19,5. **Bremsen:** Zweikreis-Druckluft-Bremsanlage von Knorr-Bremse, Scheibenbremsen an Vorder- und hinterachse, ABS, Federspeicher-Feststellbremse, Dauerbremse Wirbelstrombremse, Klam-Retarder

Aufbau

Selbsttragender Gitterrohrrahmen aus Präzisionsstahlrohren, Beplankung mit verzinktem Stahlblech, Front und Heck GFK-Formteile

gate service- und reparaturfreundlich im Heck. Licht und Schatten sehen wir beim Fahrwerk, das wie bei großen Omnibussen an der Vorderachse zwei und an der Hinterachse vier Luftbälge im Einsatz hat. Die ausreichend langhubige Federung ist weich und spricht auch bei Querfugen ordentlich an. Den Nahbereich bei



Mit „Sechs-Appeal“ im Heck – kräftiger Reihensechszylinder von MAN mit 220 PS und 850 Nm Drehmoment

niedrigen Fahrgeschwindigkeiten absolviert der Star mit einem vertretbaren Fahrkomfort. Mit hohen Tempi und langen Bodenwellen kommt der Star weniger gut zurecht – er neigt zu Nickschwingungen, rollt um die Hochachse und wirkt speziell an der starren Rockwell-Vorderachse etwas unterdämpft. Dazu läuft der seitenwindempfindliche Star allzu gerne den Spurrillen auf der Autobahn hinterher. Was dazu führt, dass auf unebenen Fahrbahnen der Kurs ständig zu korrigieren ist. Doch die Arbeit am Volant ist bei schnellen Fahrten kein reiner Quell der Freude, denn um die Mittellage vermittelt die ZF-Lenkung wenig Gefühl.

Dafür ist der Star wendig wie nur wenige im Wettbewerb, mit 13 m Wendekreis hat der Fahrer nur wenig Mühe, den kompakten Star beinahe auf der Stelle zu drehen. Allerdings wünschen wir uns für eine gelassene Fahrweise etwas stärkere Rückstellkräfte in der Lenkung. Ohne

Fehl und Tadel bleibt die zweikreisige Druckluft-Bremsanlage, die von Knorr stammt. Die pneumatischen Scheibenbremsen werden von einer Klam-Wirbelstrombremse wirksam unterstützt und haben das Fahrzeug jederzeit gut im Griff – so gut der Motor beschleunigt, so rasch greifen im Bedarfsfall auch die Bremsen.

Die tief gezogenen Front- und Seitenscheiben vermitteln dem Fahrer gerade im Kurzstreckenverkehr eine gute Übersicht aufs Verkehrsgeschehen, klare Verhältnisse herrschen auch am Arbeitsplatz. Das Cockpit des Star entspricht nicht den neuesten Design-Trends, aber die wesentlichen Bedienelemente sind einwandfrei zu erreichen. Die zahlreichen Analoganzeigen informieren über Drücke, Füllmengen, Bordspannung und Motordrehzahlen. Zwei Schalterblöcke fassen die Fahrzeug- und Karosseriefunktionen zusammen, griffgerecht sind auch die Geräte der Audioanlage zu bedienen. Der Retarderhebel ragt rechts aus



dem Armaturenträger und kann nach kurzer Eingewöhnungsphase blind ertastet werden. Der in Höhe und Länge ausreichend verstellbare Fahrersitz ist luftgefedert, sein Sitzpolster aber etwas kurz geraten. Zudem sitzt der Dreipunktgurt an der B-Säule und bietet keinen guten



Eng bestuhlt, doch ordentlicher Sitzkomfort auf den Grammer-Sitzen

Das Cockpit des Star 850: nicht mehr der letzte Schrei, doch ergonomisch durchaus akzeptabel

Tragekomfort. Das kleine und dünne Lenkrad kann in der Neigung an die Sitzposition angepasst werden, der Hebel für den Tempomat sitzt etwas zu tief.

Für welchen Einsatz können wir den Liberty Star empfehlen? Für den Schulbus in der Region und gelegentliche Ausflüge ist der 34-Sitzer sicher nicht zu schade, als Ski-Pendelbus eignet sich der Star hervorragend. Auf Bergstraßen ist der „große Kleine“ mit seiner starken Motorisierung und seinem wendigen Fahr-

werk zu Hause. Sein Preis ist heiß mit 127.800 Euro inklusive Komplettausstattung und gerade recht für Unternehmer, die ihrem Midibus keine hohen Kilometerleistungen abverlangen. Die Basis-komponenten stammen aus gutem Hause, so dass der Kunde nur wenig Risiken eingeht. Für den Service kann der Unternehmer das MAN-Netzwerk nutzen, Karosseriearbeiten können in jeder guten Omnibuswerkstatt erledigt werden.

WOLFGANG TSCHAKERT