



Österreicher mit Feinschliff

Der Pucher Trendino auf Daily-Basis zählt schon zu den ausgewachsenen Kleinbussen. Die Ausstattung ist ambitioniert, der Komfort beachtlich. Ist er eine Alternative zu den etablierten Produkten?

Aus Linz kommen nicht nur die bekannten Backwaren, sondern auch Omnibusse. Es sind kleine und nicht besonders viele. Hersteller ist der bislang nur wenigen Insidern bekannte, dabei alteingesessene Wagenbaubetrieb Pucher. Er stellt dort seit vielen Jahren

hochwertige Kleinbusse her. Diese wurden früher im Auftrag von Mercedes-Benz gebaut und über deren Vertriebsnetz verkauft. Daneben machte sich das Unternehmen einen Namen als Fahrzeugveredler und -ausbauer. Doch nichts bleibt, wie es war: Heute produziert die Daimler-Chrysler-Konzerntochter Evobus ihre Mercedes-Kleinbusse selbst im Minibus-Center, und so ist der kleine österreichische Betrieb darauf angewiesen, Märkte zu erschließen und zu bearbeiten.

Rein optisch ist der Trendino kein Überflieger. Die Proportionen stimmen, die Fensterlinie ist breit, die Radhäuser sind ordentlich gefüllt. Rechts mit der großen Türverglasung sieht der Trendino harmonischer aus als links mit der niedrigen Fahrertür. Eine tiefere Zuneigung stellt sich erst auf den zweiten Blick ein, wenn es um die Feinheiten geht. Dass der Linzer Hersteller über viel Produkterfah-

rung mit Kleinbussen verfügt, sieht der kritische Betrachter an allen Ecken und Kanten des Trendino. Die Verarbeitung innen und außen vermittelt einen gediegenen Eindruck. Nichts klappert oder dröhnt, alle Bauteile sind kräftig isoliert und geräuschgedämmt. Eine haus eigene Kunststoff-Fertigung stellt die verschiedenen Verkleidungsformteile her. Selbst die Heckklappe des Kofferraums stammt von Pucher – damit dem Chauffeur beim Entladen kein Regenwasser ins Genick tropft, verbindet eine stabile Folie den Deckel durchgehend mit der Heckwand.

Warum als Basisfahrzeug einen Iveco Daily? Vor allem, wegen seiner Kapazität – bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 5,6 t erlaubt er auf 7 m Länge 20 + 1 Fahrgastplätze. Dank seiner Breite von 2 m können normale Reisebus-Sitze montiert werden, die gegenüber gewöhnlichen Kleinbus-Sitzen mehr Platz und



Der Arbeitsplatz des Fahrers bietet mit Einschränkungen guten Bedienungskomfort.



Pucher Trendino mit 6.950 mm Länge auf Iveco Daily-Basis mit Design-Kompromiss auf der linken Seite: Die niedrige Fahrertür bleibt ein Original-Iveco-Teil.

Sitzkomfort bieten. Nicht allzu viel Volumen weist der Kofferraum im Heck auf. Doch wer voll besetzt auf große Reise geht, braucht nun mal in dieser Fahrzeugklasse einen Gepäckanhänger. Für diesen gibt es immerhin serienmäßig eine Anhängerkupplung. Aber auch mit seinem Fahrgestell, das sich im Vergleich zum Mercedes-Benz Sprinter stets unter

Wert schlägt, kann der Iveco Daily punkten. Wer bietet in dieser Klasse schon ab Werk Einzelradaufhängung vorn und eine feine Luftfederung für die Hinterachse?

Komfort ist ein wesentliches Produktmerkmal des Trendino. Auf den Reisebus-Sitzen Eco 010 nimmt man bequem Platz und findet guten Seitenhalt in Kurven. Der Mittelgang ist schmal, bietet aber eine ausreichende Stehhöhe von 1.890 mm. Untypisch für diese Klasse wird aufwändig über die beiden Dachkanäle belüftet und gekühlt. Eine Split-Klimaanlage mit 9.000 Watt vermeidet eine unnötige Er-

höhung des Fahrzeugs und kühlt den aufgeheizten Innenraum schon in kurzer Zeit auf ein angenehmes Niveau.

Dass der Trendino nicht nur für Schönwetter gebaut ist, registriert man zuerst am Einstieg. Die elektrische Außenschwingtür gibt stabile, mit Alu-Riffelblech belegte Stufen frei. Hier können auch schwere Skistiefel abgeklopft wer-

Komfort als wesentliches Merkmal: Die Innenbreite ermöglicht eine Eco 010-Bestuhlung von Vogel.



**Dreistufiger Einstieg mit elektrischer Außenschwingtür
Die größere Innenbreite ermöglicht eine bequeme Eco 010-Bestuhlung von Vogel.**

Maße und Gewichte

Länge	6.950 mm
Breite	2.000 mm
Höhe	2.650 mm
Radstand	3.950 mm
Stehhöhe innen	1.890 mm
Leergewicht	4.160 kg
zGG	5.600 kg
Tankinhalt	90 l
Sitzplätze	19 + 1 + 1
Grundpreis	€ 90.000,-

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Dieselmotor Typ Iveco 8140.43 S, längs eingebaut, 2 Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, Turbolader und Ladeluftkühlung, schadstoffarm nach Euro 3, mit Oxidationskatalysator; Hubraum 2.798 cm³, Nennleistung 108 kW/146 PS bei 3.600 U/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 1.500 U/min

Kraftübertragung: Frontmotor und Heckantrieb, manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe ZF S 6-300

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung, einstellbare Drehstabfederung und Stabilisator; hinten Starrachse an Längslenkern, Luftfederung mit zwei Einfachrollbälgen, Stabilisator

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremsanlage, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ABS, automatisches Bremsdifferenzial (ABD), elektronische Bremslastverteilung (EBD), 6-stufige Wirbelstrombremse als Dauerbremse, Feststellbremse auf Antriebsachse wirkend

Reifen: 195/75 R 16 C

Aufbau

Original Stahlblechkarosserie, teilverzinkt, Aufbauänderung mit verzinktem Stahlrohrgerippe und verzinkten Stützblechen, Anbauteile und Dach aus glasfaserverstärktem Kunststoff, Fahrgasttüre mit vergrößertem Einstieg als elektrische Außenschwingtür, ausstellbare Dachluke als Notausstieg, doppelverglaste Seitenscheiben, große Panorama-Windschutzscheibe mit Heizfeld für Scheibenwischer, komplette Schall- und Thermo-Isolierung des gesamten Fahrzeugs

Heizung/Klima/Lüftung

Heizung: Thermostat-geregelte Frischluft-Warmwasserheizung, Seitenwandkonvektoren im Fahrgastraum, Standheizung mit Zeituhr

Klima/Lüftung: Split-Klimaanlage für Fahrgastraum und Fahrerplatz, Frontbox-Anlage mit Pollenfilter und Frischluftzufuhr, Fahrgastanlage in Umluftbetrieb

Elektrische Anlage

Generator 14 V/120 Ah, 2 Batterien je 12 V/110 Ah, Batterie Hauptschalter, Wegfahrsperre

FAHRBERICHT Pucher Trendino

den, und auch grober Schmutz verfängt sich nicht dauerhaft. Wintertauglich ist auch die Frontscheibe, die im unteren Bereich beheizt wird. Damit frieren die Wischerblätter nicht fest. Auch starker Schneefall behindert deren Funktion nicht. Beheizt wird beidseitig über Konvektoren, die das Fahrzeug geräuschlos und schnell erwärmen. Geregelt wird ohne Elektronik über ein Danfoss-Thermostat aus dem Heizungsbau.

Im kleinen Reisebus Trendino ist die Welt für den Fahrgast in Ordnung. Er sitzt bequem im gut temperierten Kleinbus. Durch die großflächigen Panorama-Seitenscheiben kann er im Vorbeifahren das Gebirgsmassiv bestaunen; oder sich bei Nachtfahrten mit Filmen auf dem Zentralmonitor die Zeit vertreiben. Beim Zuziehen der Vorhänge wird der Passagier den großen Aufwand der oben und unten geführten, stets ordentlichen Gardinen bewundern. Auch die in vielen Kleinbussen typische Lautstärke des Antriebs hält sich in Grenzen – auf der Autobahn liegen im Heck gerade 69,6 Dezibel an. So bleibt der Musikgenuss aus den Deckenlautsprechern ungetrübt. Nachts wird der

Wenig schalten kommt dem Fahrer entgegen: Das Einlegen der Gänge bereitet kein reines Vergnügen.

Fahrzeuginnenraum mit integrierten Lichtbändern, Deckenleuchten, Leselampen und Nachtlicht vielfach beleuchtet. Damit das Licht trotz der vielen Verbraucher nicht ausgeht, ist der Trendino optional mit einer Zusatzbatterie ausgestattet.

Der Fahrer besteigt den Trendino besser über einen eigenen Einstieg, um nicht über die Kühlbox zwischen Fahrer- und Beifahrersitz klettern zu müssen. Vor sich findet er das übersichtliche Daily-Cockpit mit klaren Armaturen, die aber leider etwas vom Pralltopf des starren Lenkrads verdeckt werden. Der Fahrersitz ist bequem und hydraulisch gedämpft, der Verstellbereich in Höhe und Länge ist weit, so dass die meisten Fahrzeugführer eine passende Fahrposition finden. Wie in wesentlich größeren Omnibussen kann der Arbeitsplatz des Fahrers getrennt klimatisiert werden. Schalten und walten am Lenkrad bereiten weitgehend Freude. Die Lenkung ist präzise, allerdings im Rangierbetrieb etwas schwergängig.

Im Trendino versieht der elastische, etwas blechern klingende 2,8-l-Vierzylinder mit 108 kW/146 PS seinen Dienst. Der durchaus kräftige Common-Rail-Diesel hat nicht das Temperament des Daimler-Fünfzylinders, kommt aber mit dem Fahrzeuggewicht gut zurecht. Er benötigt nur selten hohe Drehzahlen, die druckvolle Charakteristik führt zu einer schaltarmen und souveränen Fahrweise. Bei Tempo 100 dreht der Vierzylinder 2.500 Umdrehungen im sechsten Gang, 2.000 Umdrehungen bei 80 km/h und 1.500 U/min bei 60 km/h. Wenig schalten kommt dem Fahrer entgegen, denn das Einlegen der Gänge bereitet bei der hakigen Schaltkulisse des ZF-Sechsgang-Getriebes kein reines Vergnügen. Die niedertourige Fahrweise schlägt sich natürlich im Kraftstoffkonsum nieder, obwohl der Daily-Antrieb nicht als Verbrauchswunder gilt. Mit seiner luftgederten



Gut nutzbarer Kofferraum mit weit aufgehender Klappe im Heck



**Kräftiger Geselle mit deutlicher Aussprache:
Iveco-Vierzylinder mit 2,8 l Hubraum**

Hinterachse, die von einem elektrischen Luftpresser gespeist wird, und der drehstabgefederten Einzelradaufhängung vorne glänzt der Trendino-Testwagen mit einem bemerkenswertem Federungskomfort. Wo andere Busse seiner Klasse heftige Schläge austeilen, schluckt das gut

abgestimmte Fahrwerk zuverlässig wie ein großer Omnibus die Fahrbahn-Unebenheiten. Ohne Fehl und Tadel sind auch die Fahreigenschaften des Pucher-Kleinbusses. Der lange Radstand und die zielgenaue Lenkung sorgen selbst auf welligen Fahrbahnen für eine entspannte Fahrweise. Das Basis-Fahrgestell verfügt über ABS, ABD (Automatisches Brems-Differenzial) und eine elektronische Bremslastverteilung (EBD). Die hydraulische Bremsanlage mit vier großen Scheibenbremsen hält das Fahrzeug jederzeit im Zaum. Unterstützung erfährt sie von einer Penta-Wirbelstrombremse, die den 5,6-Tonner bei Geschwindigkeitsanpassungen und im Gefälle zuverlässig und verschleißfrei bremst.

Mit einem Grundpreis von 90.000 Euro rollt der Pucher Trendino keineswegs als Magermodell zum Kunden. Die Ausstattung zeugt von Know-how und vielen originellen Ideen. So sind Feuerlöscher,

Bordwerkzeug und Reserverad gut erreichbar. Statt einer Heckklappe kann ein zweiflügeliges Heckportal geordert werden. Die Außenschwingtür lässt sich mit der Fernbedienung öffnen und schließen. Die Gewährleistung beträgt 24 Monate oder 200.000 km. Nur alle 30.000 km muss der Trendino zum Service in die Iveco-Werkstatt.

Fazit: Mit dem Trendino zielt Pucher auf anspruchsvolle Kunden, die nicht auf die Marke mit dem Stern fixiert sind und technische wie handwerkliche Qualität schätzen. Was spricht für den Trendino: Zum einen kauft der Kunde Iveco-Großserientechnik, die das Kapitel Unterhaltskosten überschaubar hält. Der Trendino ist robust genug für den Kurzstreckeneinsatz und komfortabel genug für exklusive Clubreisen. Das Preis-/Leistungsverhältnis des österreichischen Produkts überzeugt, die Langzeitqualität sorgt auch für einen stabilen Wert des In-