



Sitcar Trend, Sloughi und Modena

Exklusiver Stapellauf

Sitcar feiert den Start ins Modelljahr 2007 mit neuen Bustypen.

Der italienische Omnibushersteller Sitcar präsentierte am Stammsitz in Casalbo di Formigine (Modena) exklusiv für die Bus-Fahrt neue Typen für das Modelljahr 2007. So wurde der Stapellauf des neuen Minibusausbaus Trend auf Mercedes-Benz-Sprinterbasis 518 CDI Euro 4 (16 Sitzplätze plus Fahrer) gefeiert. Außerdem wurde der Modena als ein interessantes Reisebuskonzept

mit Frontmotor für die 10-Meter-Klasse auf Mercedes-Benz-Atego-Fahrgestell für maximal 37 + 1 + 1 Sitzplätze vorgestellt. Weiterhin präsentierte Sitcar den Midi-bus Beluga für maximal 26 + 2 + 1 Sitzplätze mit einer weiter verbesserten Geräuschdämmung in der Euro-4-Version auf Basis des Vario 818 D Bluetec. Der Beluga wird übrigens in Deutschland unter der Bezeichnung Sloughi III vom Om-

nibusvertrieb Berthold Laufenberg aus Neuss mit WC und 24 + 1 + 1 Sitzplätzen als Luxus-Midibus vertrieben.

Agiler Geselle. Noch taufersch aus der Werkhalle ging es mit dem Trend auf Jungfernfahrt. Der Minibus ist auf ein Gesamtgewicht von 5,0 t ausgelegt. Neben der Version als 16-Sitzer soll später noch eine Ausführung für 18 bis 19 Fahrgäste bei verkleinertem Kofferraum hinzukommen. Dank riesig wirkender Frontscheibe sowie großzügigen Panorama-Seitenscheiben mit getönter Doppel-

verglasung und wohlproportionierten Abmessungen strahlt der Trend rundherum eine vornehme Eleganz aus. Hier wurde geschickt das sympathische Gesicht der aktuellen Sprinter-Generation sowie das gelungene Heckteil von Sitcar in das Gesamtbild integriert.

Der Trend wird auf Basis des Mercedes-Benz-Kastenwagens Sprinter 518 CDI Euro 4 mit einem Radstand von 4,33 m auf die Außenmaße von 7,40 m Länge, rund 2,0 m Breite und 2,87 m Höhe sowie auf ein Stauraumvolumen von insgesamt 3,5

gepäckablagen integrierter Luftkanalführung inklusive Zwangsausstritte und Luftdüsen für die temperierte Frischluftzufuhr. Für den Fahrer gibt es eine separate Klimaautomatik.

Der vom Sprinter-Original übernommene Arbeitsplatz ist in allen Bereichen anerkannt erstklassig gestaltet. Hinzu kommt noch Sicherheits-High-Tech wie Scheibenbremsen rundum mit serienmäßiger ABS-, ASR- und ESP-Ausstattung sowie Bremsassistent und auf Wunsch Fahrer-Airbag.



Der Beluga ist mit einem Anteil von über 50 Prozent der Renner im Programm von Sitcar.

rige Geräuschniveau im Fahrgastraum und das komfortabel abgestimmte Fahrwerk.

Zugferd Sloughi III. Der Beluga - beziehungsweise Sloughi III für Deutschland - ist mit einem Anteil von über 50 Prozent an der Jahresproduktion von etwa 150 Einheiten das „Brot-und-Butter“-Modell bei Sitcar. In der Sloughi-Version bietet der Aufbau mit einem Aufmaß von 8,50 x 2,40 x 3,0 m (Länge x Breite x Höhe) Platz für einen Hecktoiletteinbau sowie 24 bequeme Reiseschlafsessel plus Fahrer- und Reisebegleitersitz.

Er wird auf jetzt auf Basis des Mercedes-Benz Fahrgestells Vario 818 D Blue-tec Euro 4 ausgeliefert. Der sympathi-

(von links oben nach rechts unten)

Sitcar startet ins Modelljahr 2007 mit dem neuen, attraktiven Minibus „Trend“ auf Sprinterbasis 518 CDI Euro 4.

Der Beluga (Sloughi III) ist der Renner im Sitcar-Programm.

In Italien präsentiert Sitcar den neuen Hochdecker-Reisebus „Modena“ auf Atego-Fahrgestell 13290 mit Frontmotor-Konzept .

m³ ausgebaut. Das reicht für 16 Komfort-Schlafsessel in 3er-Sitzreihen mit Mittelgang und weitem Abstand für viel Beinfreiheit.

Die Passagiere gelangen übrigens bequem über einen groß dimensionierten Buseinstieg vorne rechts mit elektromotorisch betriebener Tür und tiefgelegter erster Trittstufe zu ihren Plätzen. Im Fahrgastraum sorgen eine großzügige Stehhöhe, ein textiler Innenausschlag aus hochwertigen Materialien sowie Dachgepäckablagen, Service-Sets und Gardinen für eine gefällige Reisebus-Atmosphäre.

Vom Feinsten auch die Klimatisierung im Trend mit Konvektorenheizung an den Seitenwänden sowie eine Aufdach-Klimaanlage mit in die Dach-

Angetrieben wird der Trend 518 CDI von dem laufruhigen 6-Zylinder-Reihenmotor OM 642. Der 3-l-Common-Rail-Diesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung leistet 184 PS (135 kW) und bringt ein maximales Drehmoment von 400 Nm auf. Hochgerechnet auf das Gesamtgewicht von 5,0 t ergeben sich ein Leistungsverhältnis von 36,8 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 80 Nm/t.

Auf der ersten Probefahrt mit dem werksneuen Trend ließ die Power-Motorisierung schon einigen Fahrspaß aufkommen. Soweit sich das auf der kurzen Testfahrt und dazu noch unbeladen feststellen lässt, ist der Trend von Sitcar rundum ausgereift und gut verarbeitet. Ein besonderes Plus sind dabei das nied-

rische Midibus zeigt sich mit großer Windschutzscheibe, Panorama-Seitenverglasung und gelungener Heckpartie aus jeder Perspektive wohlproportioniert. Der Buseinstieg vorne rechts mit druckluftbetätigter Tür und der Fahrgastraum mit gediegener Farb- und hochwertige Materialwahl, freundlicher Wohlfühlatmosphäre sowie aufwändiger Lüftung, Heizung und Klimatisierung machen den Sloughi III zum beliebten Midi-Reisebus. Dank 8,2 t Gesamtgewicht ergibt sich eine an Einsatzbereich, Ausstattung und Passagierzahl sowie vor allem an das Kofferraumvolumen von über 4 m³ (Heck- und Seitenstauräume) angepasste Zuladung.

Auf der Probefahrt beeindruckte der Sloughi III, der in Italien leer gefahren



Dank großen Heckkofferraums verfügt der Trend über ein Stauraumvolumen von insgesamt rund 3,5 m³.

Der Minibus Trend besitzt eine ansprechende Reisebus-Atmosphäre.

wurde, durch den leistungsstarken Antriebsstrang mit dem 4-Zylinder-Reihendieselmotor OM 904 LA Bluetec Euro 4, der als 4,3-l-Motor 177 PS (130 kW) und ein maximales Drehmoment von 675 Nm aufbringt. Der Midibus ist bei 8,2 t Gesamtgewicht mit einem Leistungsverhältnis von 21,6 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 82,3 Nm/t für eine flotte Fahrt und ein einfaches Handling ausgestattet. Bemerkenswert

auch die weiter abgesenkte Geräuschkulle dank verbesserter Dämmmaßnahmen bei den neuen Euro-4-Midibusmodellen.

Frontmotorkonzept Modena. Der Modena 37 HD von Sitcar ist ein ausgewachsener Hoch-Decker-Reisebus der 10-m-Klasse in den Außenabmessungen von 9,50 m Länge, 2,55 m Breite und 3,50 m Höhe. Er wird künftig auf das Frontmotor-Fahrgestell Mercedes-Benz Atego 1329 Bluetec Euro 4 aufgebaut und bietet auch in Maximalbestuhlung mit 37 + 1 + 1 Sitzplätzen echten Langstreckenkomfort. Stilgerecht gelangen die Gäste über die

großzügig profilierten Einstiege vorne rechts und über den Mitteleinstieg in den geräumigen Fahrgastraum mit 1,90 m Stehhöhe. Neben der getönten Doppelglas-Panorama-Seitenverglasung ergibt sich dank hochwertigen Materialien, großzügigen Dachgepäckablagen mit integrierten Service/Düsen-Sets, Leuchtbändern und Handläufen ein elegantes Fernreisebus-Ambiente. Ein aufwändiges Lüftungs- und Heizungssystem sowie eine leistungsstarke Aufdachklima-

Die Sloughi-Version ist mit attraktiver Reisebestuhlung und Bordtoilette ausgestattet.





anlage mit Dachkanalführung sorgen zu jeder Jahreszeit für eine angenehme Temperierung des Fahrgastraums.

Der Fahrerplatz des Modena mit dem Kombiinstrument sowie der Lenkung und den Bedieneinheiten vom Atego-Original ist übersichtlich und ergonomisch gelungen. Etwas gewöhnungsbedürftig ist dagegen die Anordnung: Hier liegt der Mittelgang etwa auf Sitzflächenhöhe des Chauffeurs und bedarf einer separaten Abschränkung. Der Fahrerplatz ist zwar dank eigener Einstiegstür bequem erreichbar, doch der Überstieg zu Mittelgang und Beifahrertür ist überaus schwierig. Diese Anordnung ist beim „Modena“, als Hochdecker-Reisebus mit Frontmotor, konzeptionell bedingt.

Das Basis-Fahrgestell Atego 1329 Bluetec Euro 4 ist auf ein Gesamtgewicht von 13,5 t ausgelegt und mit serienmäßigem 2-Kreis-Druckluftbremssystem, Scheibenbremsen rundum und Intelligent-Bremssystem (EBS) einschließlich integrierter ABS- und ASR-Funktionen, Bremsassistent und Rollsperrbremsen sowie Bremsbelagverschleißharmonisierung bestückt.

Der 6-Zylinder-Reihen-Diesel OM 906 LA Bluetec Euro 4 mit 6,4 l Hubraum leistet 286 PS (210 kW) und gibt ein maximales Drehmoment von 1.120 Nm ab. Allerdings wurde in Italien

der leere Modena als Vorführmodell auf Basis Atego 18280 Euro 3 mit 279 PS und einem maximalem Drehmomentwert von 1.100 Nm gefahren. Auch in der Euro-3-Version ließ sich der Modena in Verbindung mit dem 9-Gang-Schaltgetriebe schon fast spielerisch bewegen. Hinzu kommt noch die wirkungsvolle Stauklappenmotorbremse mit serienmäßiger Konstantdrossel als leistungssteigernde Dekompressionsstufe.

Der Antrieb machte sich auf der Probefahrt - bedingt durch das Frontmotor-Konzept - durch eine deutliche Geräuschkulisse auf den vorderen Plätzen bemerkbar, obwohl Sitcar schon einiges an Schalldämmung investiert hat. Eine verbesserte Schalldämmung, die für die Euro-4-Modelle vorgesehen ist, kann die Akzeptanz für den Fernreiseeinsatz deutlich erhöhen, zumal es beim „Modena“ dank riesigem Heckkofferraum und durchgehenden Seitenstauflächen keine Probleme beim Verstauen des Gepäcks geben dürfte.

Der Reisebus Modena verfügt über ein riesiges Kofferraumangebot.

Der Fahrgastraum im Modena ist mit gediegenem Komfort für anspruchsvolle Fernreisen ausgestattet.

Hohes Potenzial. Insgesamt gesehen dürften die neuen Modelle für 2007 auch in Deutschland gut ankommen: Vor allem der neue „Trend“ kann sich als ein rundum attraktiver und ausgereifter Minibus für 16 Fahrgäste auf dem Markt zum Erfolgsmodell entwickeln. Mit dem Sloughi III in der Euro-4-Version kann Sitcar die Stellung im Midibusbereich festigen. Und der Modena 37 HD ist ein interessantes Frontmotor-Konzept für einen Hochdecker-Fernreisebus der 10-m-Klasse, der mit einem günstigen Preis/Leistungsverhältnis ausgestattet ist.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com