



# Der Kunde ist König

Auch mit langem Radstand wendig.  
Unten: Sprinter-Cockpit mit wenigen Zutaten

**Fahrbericht VDL MidCity.** Dieser Sprinter-Minibus wird bei VDL im holländischen Venlo gebaut – kürzer oder länger, wie es der Kunde braucht. Der wesentliche Unterschied: Die ursprüngliche Karosserie wird im Radstand gestreckt und bietet jetzt Platz für zwei Rollstühle.



**B**ei uns in Deutschland kennt man sie kaum. Kleinbusse werden hierzulande meist bei Mercedes-Benz, bei Auwärter oder aber bei einigen Billiganbietern gekauft. Und dennoch: Fragt man ausgewiesene Kleinbus-Spezialisten bei Mercedes-Benz nach den härtesten Wettbewerbern, fällt der Name VDL – oder Kusters. Spätestens bei diesem Namen erinnert sich der eine oder andere an gut und effizient gebaute Minibusse, die aus Venlo, gleich hinter der deutsch-holländischen Grenze, stammen. Zumindest im Westen der Republik kannte man den Traditionshersteller, dessen Ursprünge bis ins Jahr 1921 zurückreichen. Nach den Kutschen baute man Omnibuskarosserien, die auch bis ins Ruhrgebiet rollten. Später konzentrierte sich das Unternehmen auf kompakte Fahrzeuge für bis zu 30 Personen – und wurde 1992 von der Berkhof-Gruppe übernommen.

## Sprinter ist nicht gleich Sprinter

Bei der Mannschaft in Venlo, die erst kürzlich im großen VDL-Konzern aufging, dreht sich auch heute alles um Kleinbusse. Sie heißen MidCity, wenn sie für den städtischen Einsatz konzipiert sind, sie tragen einen Stern im Bug oder aber ein großes VW-Emblem. Oder einen Delfin, wenn die Plattform von Iveco Irisbus stammt – die cleveren Holländer legen sich

ANZEIGE



**Ihr Partner für jeden Omnibus!**

☎ 021 54/95 80-0 · [www.boeckels.de](http://www.boeckels.de)

nicht fest. Denn entscheidend ist für sie, was der Kunde wünscht. Der bevorzugt in Europa nach wie vor den Sprinter als Basis und die Omnibuswerkstätten von Evobus als Backup, sagen die Vertriebsverantwortlichen in Eindhoven. Und bringen gleich ihre markenspezifischen Stärken ins Gespräch. „Sprinter ist nicht gleich Sprinter“, erklären die Marketingexperten und positionieren das Volumenprodukt MidCity: „Wir sind flexibler als Evobus, wir bauen, was der Kunde braucht.“ Da geht es um Sitze, Plattformen, Türanordnungen, der Kunde bekommt den Behindertenlift seiner Wahl oder oder oder ... – auch wenn er keine großen Stückzahlen bestellt. Stolz sprechen die Techniker in Venlo von ihrer Entwicklung des Niederflur-Sprinters, der erst später in Dortmund seine Realisierung fand.

Unser MidCity ist ein ziemliches Trumm – auch wenn der Sprinter-Minibus ganz nach einer Serienlösung made in Düsseldorf aussieht. Gut 8 m lang, solch einen Sprinter-Kastenwa-

Irisbus gibt beim Kauf eines neuen Reise- oder Überland-Buses über die 2-jährige Herstellergarantie hinaus weitere 2 Jahre Garantie kostenlos! \*

info@irisbus.de

**2+2**  
Unsere Garantie Ihre Sicherheit!



\* Diese Anschlussgarantie gilt für das dritte und vierte Betriebsjahr bzw. bis zu einer Laufleistung 80.000 km / Jahr also Gesamt von 320.000 km, je nachdem, was zuerst eintritt. Alle Mängel in Werkstoff und Verarbeitbarkeit am werksseitigen Lieferumfang des Fahrzeugs sind damit abgedeckt. Verschleißbedingte Reparaturen sind von dieser Anschlussgarantie ausgeschlossen. Gültig bis Ende 2012

**IVECO**  
**IRISBUS**



**4 Schlichter Innenraum mit guter Raumökonomie, der Platzbedarf für die Hinterachse verlangt nach Stufen.**

gen gibt es mit Sicherheit nicht ab Werk. Auf den ersten Blick sticht auch gleich der Radstand in die Augen, der fällt mit 5 m Länge ungewöhnlich lang aus. „Damit schaffen wir eine große Plattform für zwei Rollstühle, anderswo hängen sie dafür eine dritte Achse an“, freut sich der Ingenieur aus Eindhoven.

Das Wiegeprotokoll weist 3.740 kg Leergewicht aus, die Fahrzeugunterlagen des MidCity sprechen von zulässigen 5,5 t Gesamtgewicht – allerdings tun sie dies nur bis Tempo 70. 22 Fahrgäste dürfen mit, elf von ihnen sitzend, neun stehend plus zwei Rollstuhlfahrer. Als verantwortlicher Fahrzeughersteller gilt Mercedes-Benz, der das Fahrzeugkonzept goutiert. „Die Radstandsverlängerung um knapp 70 cm stehen in Einklang mit den MB-Aufbaurichtlinien“, versichern die holländischen Techniker. Nur der aufmerksame Betrachter bemerkt die Transplantation auf der linken Seite, nur Originalteile von Mercedes-Benz finden hier Verwendung.

## Mehr Achslast vorn

Das Heck des MidCity ist freilich eine Eigenentwicklung, in Venlo werden die beiden Flügeltüren durch einen attraktiven Rücken ersetzt. Der zusätzlich die Karosserie aussteift und zu weniger Verwindungsarbeit animiert. Man bemerkt es beim Fahren, der MidCity ist fest wie eine Burg. Überhaupt gibt der holländische Minibus schon bei Leerfahrt den schweren Wagen. Die Radstandsverlängerung verändert die Achslast, man spürt es in der Lenkung. Sie fragt mehr Kraftaufwand nach, wirbelt nicht so leichtgänglich wie gewohnt. Aber sie arbeitet präzise wie immer, in engen Kehren ist mehr Umsicht gefragt.

Geradeaus läuft der Niederländer geradezu stoisch, vom längeren Radstand profitiert auch der Fahrkomfort. Die Techniker von VDL empfehlen die Luftfederung für die Hinterachse und eine Telma-Dauerbremse, die beim ständigen Stop and go die Scheibenbremsen schont. Für den reinen Stadtbetrieb und eine Limitierung auf 70 km/h braucht es keine 163 PS, da tut es der CDI-Diesel eine Leistungsklasse niedriger (129 PS). Zumal die Fünfgang-Wandlerautomatik für flottes Anfahren sorgt und keine Startschwäche aufkommen lässt.

## Unser Fazit

Zuletzt noch das Beste: Unser VDL-Minibus ist für 110.000 Euro zu haben, inklusive Klimaanlage und Zielschildanlage. Und unterbietet damit den großen Wettbewerber aus Dortmund, der nicht alles besser kann. Der MidCity ist ein Profi, der das VDL-Stadtbusprogramm nach unten ergänzt: genau wie diese nicht der Schönste im Revier, aber zweckmäßig konzipiert. Seine Leistungsdaten jedenfalls überzeugen, seine Konditionen auch.

**Wolfgang Tschakert**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.busfahrt.com](http://www.busfahrt.com)

## Ausstattung

# Der Kunde entscheidet

Der Interessent muss wissen, ob er bis ins Dach gezogene Seitenscheiben möchte oder einen Zielschildkasten, der den Dachbau verändert. Elektrische Schwingtüren sind obligatorisch, vorne doppelflügelig, hinten nur ein Türblatt. Denn dort entert der Fahrgast über zwei Stufen, vorn geht es einfach. Kein Schnickschnack ist im Innenraum gefragt, der ist betont nüchtern in Grau gehalten. Keine schwungvollen Radien, eher Ecken und Kanten dominieren das Bild. Hauptsache praktisch, heißt hier die Devise. Vier Klappsitze auf der Stehplatzplattform erweitern bei Bedarf das Sitzplatzangebot, serienmäßig werden Pino-Sitze von Vogel montiert. Links neben der Hecktür wird ein Sitz quer zur Fahrtrichtung montiert. Haltegriffe an jedem Sitz, statt vieler vertikaler Haltestangen sichern horizontale Handläufe stehende Mitfahrer. Eine Klimaanlage ist Pflicht, zum Einsatz kommt ein Dachgerät von Eberspächer Süttrak, das über Dachrandkanäle ausbläst.

Den Fahrer versorgt eine eigene Anlage, die Sprinter-Produzent Mercedes-Benz von Haus aus mitgibt.