



Die breite Außenschwingtür von Bode wird im Centro City weiter hinten montiert.

Günstige Premiumvariante

Fahrbericht Auwärter Centro City 516 CDI. Als Antwort auf die Billigangebote der Konkurrenz präsentiert Auwärter einen kleinen Stadtbus als Ausbaulösung mit niederflurigem Mittelteil. Neu ist auch die Positionierung der Telma-Bremse, die dort den Antriebsstrang beruhigt.

Wir können auch anders“, sagt der Steinenbronner Kleinbusexperte Markus Nothelfer. Der Vertriebsleiter der Marke Auwärter ist es leid, sich ständig wegen des Preisniveaus seiner Produkte zu rechtfertigen. Der Citystar als lupenreiner Niederflurbus ist das Aushängeschild der Marke, er kann preislich mit den Billigangeboten nicht mithalten – Auwärter verlangt dafür 155.000 Euro, da wird die Luft schon ziemlich dünn für einen Kleinbus. Deshalb legt Auwärter jetzt ein wettbewerbsfähiges Produkt nach, das gegen die

Minibusse von Evobus und andere Wettbewerber antreten soll. Bereits zum Grundpreis von 110.000 Euro soll es zu haben sein, freilich mit einer ellenlangen Optionsliste zur jeweiligen Individualisierung. Um Arbeitsstunden und Material zu sparen, wird fürs Modell Centro City der Kastenwagen ausgebaut – die teure Lösung mit einem eigenen Aufbau kommt hier nicht in Betracht. Richtig gespart wird durch eine Fertigung in Osteuropa. Nur die letzte Hand wird noch im österreichischen Linz angelegt, im Mutterhaus bei Pucher.

Elitäre Optik

Man sieht ihm das Sparmobil nicht an – die Windschutzscheibe wird bis ins Dach gezogen, ein gewohntes Bild auch an den riesigen Seitenscheiben, die den Fahrgästen einen Panoramablick ermöglichen. Bis zur B-Säule bleibt die Ursprungskarosse erhalten. Auch rechts gibt es eine Beifahrer-Schlagtür, die freilich niemand benutzt. Wozu auch, ein Beifahrersitz fehlt – der Platz ist für die Zahlkasse reserviert und wird nach hinten mit einem Handlauf abgeschrankt. Die doppelflügelige Außenschwenktür wandert einen halben Meter nach hinten, direkt vor die Stehplatzplattform. Wobei sich der Fahrer schon mächtig nach hinten drehen muss, wenn er die Einsteigenden abkassiert.



Praktisch ohne Funktion: das Sprinter-Heckportal aus dem Transporter



Boeckels
damit Sie weiterkommen
Ihr Partner für jeden Omnibus!
☎ 021 54/9580-0 · www.boeckels.de

Gleich neben dem Fahrer fällt ein mit Aluriffelblech verkleideter Hügel ins Auge, über den wird noch zu reden sein. Auwärter-üblich verdient sich der Innenraum sofort Sympathiepunkte. Er ist bis in die Fensterlaibungen sauber verkleidet, statt Nadelfilz gibt es optisch ansprechende Flächen. Und die schwungvollen Dachkanäle samt der integrierten Beleuchtung werten den Fahrgast auf. Rund um die Stehplatzinsel findet man massives Riffelblech. „Da wird schon mal hingetreten oder mit dem Rollstuhl dagegen gefahren“, erklärt Nothelfer die Maßnahme. Die Heizkonvektoren werden höher gesetzt und aus der Schusslinie genommen, im Heck heizt ein Wandgebläseheizer. Ein weiterer Hinweis darauf, dass sich der handwerklich gefertigte Centro City durchaus mit industrieller Serienware messen kann. Richtig liebevoll erscheint die Illuminierung der Stufen in Richtung Hinterwagen, hinter den Leuchtstreifen sitzen LEDs. Bestuhlt wird nach hinten, nur die erste Sitzreihe kann ohne Treppensteigen belegt werden. Als Sitze kommen die Pino-Schalen von Vogel in Betracht – die sind robust und bequem und machen was her. 13 Sitze sind es bis nach hinten, das serienmäßige Sprinter-Heckportal bildet den Abschluss. Nicht so ganz omnibuslike, es rappelt und knistert.

Extrakilos mit Doppelverglasung

Die Stunde der Wahrheit schlägt auf der Waage, wo dem fahrfertigen leeren Centro City 3.700 kg attestiert werden. Der Centro City darf 5.500 kg wiegen, wenn er auf 70 km/h limitiert wird. 1.800 kg Nutzlast für 22 Fahrgäste – macht knapp 82 kg pro Mitfahrer, die Rechnung geht auf. Schwer wiegen die großen Scheiben mit Doppelverglasung, so viel sei noch zur Ehrenrettung erwähnt. Der Kunde hat die Wahl – er bekommt auf Wunsch gegen Minderpreis auch die Sprinter-Originalverglasung.

Aber die Umlenkung des Sprinter-Antriebs kann sich der Kunde nicht sparen, auch hier kommt das Z-Getriebe zum Einsatz. Doch es läuft hier deutlich leiser als in den besprochenen Produkten des Wettbewerbs. Kräftiges Rummern ist nämlich angesagt, werden Sprinter-Stadtbuse auf Trab gehalten – bei Tempo 80 wird es laut. Nicht so im Auwärter-Bus, der Grund liegt unter den Blechhügeln neben dem Fahrer. Die Auwärter-Techniker verpflanzen die Telma-Dauerbremse weg aus dem Antrieb an das Umlenkgetriebe. Ohne negative Effekte auf die Bremsleistung, die bleibt unverändert hoch, die Scheibenbremsen werden beinahe bis zum Stillstand wirksam entlastet.

Auf der Straße fährt sich der 7,4 m lange Centro City wie ein Sprinter-Transporter – handlich, wendig und vor allem unkompliziert. Alles passt, alles stimmt – Lenkung, Fahrverhalten, Ergonomie. Der Fahrer findet alle zusätzlichen Omnibus-Bedienfunktionen im Auwärter-eigenen Schalterpanel auf der Mittelkonsole. Nur die Haltestellenbremse fehlt – das gilt auch für die Wettbewerber – bitte unbedingt mitbestellen. Sonst hält man den 5,5-Tonner allein mit einem Tritt auf die Betriebsbremse, rutscht man mal ab ... nicht auszudenken. Wer sparen möchte, sollte dies zuerst bei der Motorleistung tun. 163 PS im Stadtverkehr, zumal auf 70 km/h begrenzt, sind Unsinn. 129 PS und 305 Nm reichen. Die 2-Balg-Luftfederung an der Hinterachse ist aber kein Luxus, durch sie wird der Transporter zum Bus. Der Centro City rollt sauber ab, federt feinfühlig und bietet mehr, als man im Nahverkehr oft erlebt.

Unser Fazit

Der Wettbewerbsdruck macht's möglich, auch bei Auwärter gibt es Preise nach Maß. Ein einfacher Minibus mit Schlag- und Schiebetür geht für 55.000 Euro über den Tresen, den Low-Entry-Mini von Auwärter bekommt man schon für 110.000 Euro. Fürs gute Geld gibt's gute Qualität und intelligente Lösungen für den Beförderungsaltag. Als Beispiel zum Schluss darf hier die neue Rollstuhlrampe mit zweifacher Scharnier dienen: So wird der Auffahrwinkel flacher und für Rollies besser befahrbar.

Wolfgang Tschakert



**Attraktiv und elegant:
der Innenraum in
professioneller
Automotive-Qualität**



Die Busprofis
AK GmbH
Wie robust nicht über Qualität
wir liefern sie!

Verschleißteile für Busse

www.diebusprofis.de
Mail: m.kleemann@diebusprofis.de
Buchhorster Str.23
16567 Mühlenbeck bei Berlin

NEOPLAN · MAN · SETRA · MERCEDES · BOVA · SOLARIS · VOLVO

Omnibusersatzteile für Profis

24h Notdienst! Scheuen Sie sich nicht uns zu kontaktieren.
Mobil: 01705522724 | 015117286006
Phone: +49 (0) 33056-2873 0
Fax: +49 (0) 33056-2873 23