



Das Firmenlogo steht seit vielen Jahren für die Qualität der EA-Produkte.



Im Zweifelsfall das Original:  
Der Teamstar von EA kurvt  
seit 25 Jahren über  
die Straßen Europas.

## Der Dauerbrenner

Eleganz muss keine Frage des Zeitgeistes sein. Beredtes Beispiel dafür ist im Omnibusbau der vielseitige Teamstar von Ernst Auwärter. Die Steinenbronner haben mit dem Teamstar auch nach 25 Jahren ein heißes Eisen im Feuer.

**N**ie war das Angebot an Kleinbussen so groß wie heute. Die kleinen Omnibusse, vom ausgebauten Kastenwagen bis hin zum eigens karosierten Designer-Omnibus, haben sich zu einem attraktiven Markt entwickelt. Nicht umsonst bemüht sich auch der Weltmarktführer Daimler-Chrysler jetzt direkt um das leichtgewichtige Segment. Doch hier gilt landauf landab vor allem eine Adresse: Ernst Auwärter aus Steinenbronn bei Stuttgart. Der Name steht für hohe Qualität und stolze Preise, und der lang anhaltende Erfolg der Schwaben be-

stätigt diese Politik. Das Programm des Kleinbus-Spezialisten EA umfasst die gesamte Palette von Kleinbussen – vom schmucken Achtsitzer bis hin zum kompakten City-Kleinbus mit 38 Fahrgastplätzen. Der Erfolgsseller aus Steinenbronn heißt nach wie vor Teamstar, der mittlerweile über 50 Prozent der Verkäufe ausmacht. Auf der Basis des Vario-Fahrgestells MB O 815 entsteht eine ganze Produktfamilie, Linienbusse, Kombis und Reisewagen. Der Klassiker unter den Teamstars ist aber zweifelsohne der Reisebus.

Die Frage nach dem EA-Kundenkreis beantwortet Verkaufsleiter Ulrich Ger-  
mann mit „zufriedene EA-Kunden“. Wer für hohe Qualität bezahlt, rechnet auch mit einem wertstabilen Produkt und kalkuliert beim Kauf eines Neufahrzeugs mit einem überdurchschnittlich guten Rücknahmewert. Die matte Omnibus-Konjunktur im abgelaufenen Jahr konnte den Verkauf bei EA nicht bremsen. „Wir sind weiter auf Kurs“, bestätigt der bekennende Schwabe seine Aussagen. Mit 220 Einheiten ist die gesamte Jahresproduktion verkauft, „auch wenn es viel-



**Übersichtlich, doch in die Jahre gekommen: Ergänzt wird das Vario-Armaturenbrett durch klar bezeichnete Schalter. (links)  
Keine Experimente im Innenraum. Die Farbgestaltung richtet sich nach dem Kunden. (rechts)**

leicht mühsamer war, die Autos zu verkaufen.“

Der Trend zu Kleinbussen scheint ungebrochen – viele Busunternehmer entdecken heute Nischen, die früher nicht lukrativ genug erschienen. Vielfacher Hintergrund sind die weiter rückgängigen

Teilnehmerzahlen für Omnibusreisen und somit kleinere Reisegruppen. Der klassische Fuhrpark mit großen Omnibussen wird jetzt oftmals durch kleinere Fahrzeuge ergänzt. Ulrich Germann nennt als Beispiel das Unternehmen Holiday-Reisen in Berlin, die mittlerweile

mit fünf Teamstars auf große Reise gehen.

Mit seiner Erscheinung und nicht mit seiner Größe übertrifft der Teamstar seine Wettbewerber. Er ist eben kein ausgebauter Transporter, sondern vermittelt mit seiner individuellen Form ei- ➤



(oben)

**Schlichtes Heck – im Querschnitt wird die Seitenrundung sichtbar.**

(unten)

**Große (Heck-)Klappe, viel dahinter: ein Kofferraum mit 3,8m<sup>3</sup> Volumen**

## Kompakt: EA Teamstar MB O 815

- ★ Ausgereifte Technik und die produzierte Qualität halten den Teamstar wertstabil.
- ★ Das Fahrzeug verwöhnt die Fahrgäste annähernd mit dem Komfort eines großen Busses.
- ★ Mehr als 20 Sitze bietet die um eine Sitzreihe längere Variante.
- ★ Mit 145.000,- Euro ist der Teamstar nicht billig, bleibt aber eine Form der Kapitalanlage.

nen Hauch von Exklusivität. Die eigenständige Karosserie mit einer Breite von 2,34 m spricht nach wie vor die Kunden an. Die riesige flachstehende Frontscheibe, das Markenzeichen des Teamstars, ist es, die dem Achttonner schon im Stand Dynamik verleiht.

Überhaupt wirkt der Teamstar von außen eigenwillig rundlich und filigran,

***Mit seiner individuellen Form vermittelt der Teamstar einen Hauch von Exklusivität.***

so gar nicht von der Stange eines Massenkonfektionisten. Und von innen gesehen herrscht Transparenz: Geschickt erweitern die schmalen A-Säulen den Blick nach vorn zum Panorama-Erlebnis. Ungewöhnlich groß sind auch die bündig geklebten Seitenscheiben, die eine tiefe Fensterbrüstung ermöglichen und dem Fahrgast eine unbeschränkte Sicht zur Seite lassen.

Steigen wir doch durch die breite Außenschwingtür hinter der Vorderachse ins Wageninnere: Rote Lichtleisten geleiten uns über die flachen Stufen nach oben – die unterste Stufe mit nur 300 mm kommt gerade dem älteren Fahrgast entgegen. Der Innenraum empfängt seine Gäste gut bürgerlich mit gedeckten Farben.

Die Stehhöhe im Mittelgang beträgt 1,94 m und reicht jedem „Normaleuropäer“. Ebenfalls reichlich bemessen ist der Sitzteiler von 830 mm, der seine Fahrgäste mit Viersternekomfort verwöhnt. Die Sitze selbst stammen vom Hersteller Vogelsitze. Sie sind knapp dimensioniert, aber bequem gepolstert und bieten selbst in schnell gefahrenen Kurven guten Seitenhalt. Für die Marke spricht auch die Verarbeitung. Karosserie und Einbauten unseres Teamstar gaben keine Klappergeräusche von sich. Im Zweifelsfall legen die EA-Techniker lieber noch etwas Material zu, um stabile und dauerhafte Lösungen zu finden. Das schlägt sich natürlich in der Gewichtsbilanz nieder: Mit 5.960 kg, gewogen mit vollem Tank und





*(oben)*

**Die Stauräume unterflur ergänzen den Heckkofferraum um 0,7 m<sup>3</sup>.**

*(unten)*

**Gleich nach der Vorderachse der bequeme Einstieg; die erste Stufe in 300 mm Höhe**

Fahrer, ist unser Teamstar nicht gerade ein Leichtgewicht. Besetzt mit 25 Fahrgästen streift er knapp das zulässige Gesamtgewicht, wenn außerdem der 3,8 m<sup>3</sup> große Heckkofferraum voll in Anspruch genommen wird.

Zur Leistungsfähigkeit der Klimaanlage kann hier kein abschließendes Urteil abgegeben werden. Dazu war wohl die herbstliche Außentemperatur um 14° C zu gering. Die Kühlleistung der Dachklimaanlage sollte mit 15 kW der Sonneneinstrahlung in den 25 + 1+ 1-Sitzern trotzen können; mit vier Auslässen selbst bei geschlossenen Düsen verteilt sich die gekühlte und getrocknete Luft gleichmäßig über das gesamte Fahrzeug. Geheizt wird vor allem über seitliche Konvektoren.

Bestens wird für die Fahrgäste auf der hinteren Fünferbank gesorgt: Eine Konvektorenreihe hinter der Heckbank wärmt den Rücken und wirkt gegen die Kältebrücke der einfach verglasten Heckscheibe. Der Fahrer nutzt die Gebläsehei-

zung, die aus dem Vario-Transporter stammt.

Unterwegs mit unserem Teamstar wird man den Eindruck nicht los, in einem wesentlich größeren Fahrzeug un-

***Trotz begrenzter Leistung beschleunigt der kleinkalibrige Diesel flott und verfügt über eine erstaunliche Elastizität im 5. Gang.***

terwegs zu sein. Man sitzt bequem und genießt die Übersicht, die Bewegungsfreiheit ist großzügig, und die vorherrschende Geräuschkulisse beschränkt sich auf die verhaltenen Arbeitsgeräusche des Antriebs. Der Vierzylinder-Diesel, der von vorn halb in die Kabine ragt, wurde bei Ernst Auwärter dick eingepackt. So kommt es, dass der PLD-Motor (Einspritzung per Pumpe-Leitung- ➤



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	7.380 mm
Gesamtbreite	2.340 mm
Gesamthöhe	3.000 mm
Radstand	4.250 mm
vorderer Überhang	820 mm
hinterer Überhang	2.310 mm
Böschungswinkel	21/10 °
Fußbodenüber Fahrbahn	740 mm
Einstieg vorn	300/245/195 mm
Innenstehhöhe	1.940 mm
Gepäckvolumen	max 3,55 m³
Tankvolumen	150 l
Fahrgastsitze	25 +1
Leergewicht	5.960 kg
zul. Gesamtgewicht	8.200 kg
Preis Testwagen	145.000,- Euro

### Antriebsstrang

**Motor:** Vierzylinder-Reihenmotor OM 904 LA, stehend vorn, Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, 3-Ventiltechnik (2 Einlassventile, ein Auslassventil), PLD-Einspritztechnik, Abgasnorm Euro 3; Hubraum 4.250 cm³, Bohrung/Hub 102/130 mm, Leistung 110 kW/150 PS bei 2.300 U/min, max. Drehmoment 580 Nm bei 1.200 bis 1.600 U/min.

**Kraftübertragung:** synchronisiertes Fünfganggetriebe ZF 5S-42, Übersetzungen  $i = 5,72$  bis  $0,76$ , Rückwärtsgang  $i = 5,24$ ; Achsübersetzung der Hinterachse  $i = 3,636$ , Tempo 100 = 1.938 U/min im 5. Gang.

### Fahrwerk

**Federung:** vorn Starrachse Mercedes-Benz VL 1/12 mit Parabelfederung, Stabilisator, hinten Starrachse Typ Mercedes-Benz HL2/30 C, Anlenkung durch Längs- und Querlenker, 2 Luftfederbälge, 2 Stoßdämpfer, Stabilisator; Reifengröße 215/75 R 17,5. **Lenkung:** Kugelmutter-Hydrolenkung Typ Mercedes-Benz LS 4; von Anschlag zu Anschlag 2,4 Lenkradumdrehungen, Radeinschlag Vorderachse max. 52°. **Bremsen:** hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Druckluftunterstützung, innenbelüftete Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse, Betriebsdruck max. 7,5 bar; ABS/ASR, Federspeicher-Feststellbremse, Auspuffklappen-Motorbremse, Dauerbremse: Wirbelstrombremse Telma CC80.

### Lüftung/Heizung/Elektrik

Frischlufteintritt oben über Dachklimaanlage, Verteilung über Dachkanäle, Düsenbelüftung pro Sitzplatz oder 4 Auslässe in Dachgepäckablage; Konvektorenheizung im Fahrgastraum, Leistung 12 kW, Original-Fahrerhausheizung, Standheizung Webasto mit 11 kW, Süttrak AC 131-Klimaanlage. – Bordspannung 24 V, Batterie 2 x 12 V/88Ah



Hinter der schmalen Frontklappe: Kontrolle der Füllmengen

Düse) bei Leerlauf zwar rau läuft und etwas schüttelt, aber im Dauerlauf ausgesprochen gute Manieren an den Tag legt. Gute Noten für ihre Zurückhaltung können wir auch dem Getriebe und der Hinterachse ausstellen.

Zum Teil liegt das Wohlgefühl der Teamstar-Passagiere am Federungsverhalten des Steinenbronner Produkts. Zählen doch der Abrollkomfort und das sanfte Abfedern großer Bodenwellen wie harter Querfugen nicht zu den klassischen Stärken von Kleinbussen.

Das Basisfahrzeug Vario, obwohl bereits in die Jahre gekommen, offenbart im

Anzeige

aktuellen Teamstar seine ganze Reife. Die vordere Starrachse federt sanft und ist zum Überfahren von kurzen Fahrbahnstößen nicht übermäßig hart gedämpft. Die luftgefederte Hinterachse entspricht dem Standard großer Reisebusse und zeigt im Einsatz große Nehmereigenschaften.

Die eher softe Auslegung des Teamstar-Fahrwerks geht aber nicht zu Lasten der Fahreigenschaften. Der Geradeauslauf ist stabil, wenn auch die schmale Spur in Verbindung mit den kleinen 17,5er-Rädern einen gewissen Hang zu Spurrillen-Empfindlichkeit zeigen. Der Teamstar ist mit seiner Länge und der direkten Lenkungsauslegung ausgesprochen wendig. Flott durchheilt er auch enge Kurven, zeigt jedoch seinem Fahrer durch die ausgeprägte Seitenneigung frühzeitig seine Grenzen.

Begrenzt ist auch die Antriebsleistung des kleinkalibrigen Diesels. Natürlich verfügt er mit 4,25 l Hubraum und 150 PS nicht über die Reserven eines großen Busmotors, hält aber mit flottem Beschleunigungsvermögen und einer erstaunlichen Elastizität im großen Gang mit 580 Nm Drehmoment sind schließlich kein Pappenstiel – wir verzeichnen auf leichten und mittelschweren Autobahnen ein gutes Stehvermögen.

Auch in den Bergen schlägt sich unser Teamstar wacker. Mit etwas Schaltarbeit sind hohe Fahrdurchschnitte realisierbar. Das ZF-Fünfganggetriebe glänzt nicht gerade mit seinem Handling und offenbart zwischen den einzelnen Gängen große Drehzahlsprünge. Hier würde uns ein automatisiertes Schaltgetriebe à la Sprintshift gut gefallen, eine Schaltbox möglichst mit sechs Gängen, die dem Teamstar ausgezeichnet zu Gesicht stünde.

Die hydraulische Bremsanlage mit Druckluftunterstützung arbeitet unauf-

fällig, aber gewissenhaft. Die innenbelüfteten Scheibenbremsen an allen Rädern packen im Bedarfsfall kräftig zu und lassen sich feinfühlig dosieren. Ein beruhigendes Gefühl für den Fahrer vermittelt auch die Ausrüstung mit einer Telma-Wirbelstrombremse, die verschleißfrei einen Großteil der alltäglichen Abbremsungen übernimmt.

Dass die Einführung des Vario schon Jahre zurückliegt, zeigt ein Blick auf den Fahrer-Arbeitsplatz: Das Lenkrad ist weder in Höhe noch Neigung verstellbar, der Fahrer muss allein durch die Einstellung des Fahrersitzes die passende Arbeitshaltung finden. Der Armaturenräger wird vom Transporter Vario übernommen und bei EA durch eine ganze Reihe von Schaltern ergänzt, die konkret beschriftet werden. Eine Fehlbedienung ist auch bei Heizung und Klimatisierung ausgeschlossen: Je ein Drehregler sorgt

für eine einfache Temperatursteuerung. Die bevorzugte Basis der Omnibusse aus Steinenbronn sind Fahrgestelle von Mercedes-Benz; wer bei EA kauft, fährt einen

### ***Der klassische Fuhrpark mit großen Omnibussen wird jetzt oftmals durch kleinere Fahrzeuge ergänzt.***

Star. Deshalb nutzen EA-Kunden das Servicenetzwerk von Mercedes-Benz, wenn es um Wartung und Reparaturen geht. Die Serviceintervalle entsprechen mit 45.000 km der Fahrzeugklasse der Kleinbusse. Vielfach fahren Teamstars deshalb zweimal pro Jahr in die Werkstatt.

So sehr die Betreiber den Teamstar schätzen, so wenig lieben ihn die Mecha-

niker. Denn Wartungsarbeiten und Reparaturen am Motor sind fast ausschließlich von innen und dort nur unter starken Verrenkungen möglich. Das Schlimmste dabei: Man sieht sehr wenig und arbeitet meist nach Gefühl.

**Fazit:** Der Teamstar ist auch nach vielen Jahren Bauzeit noch gut in Form. Die Technik des schwäbischen Kleinbusses ist ausgereift, und die produzierte Qualität hält das Fahrzeug wertstabil. Noch wichtiger: Der kleine Teamstar verwöhnt seine Fahrgäste annähernd mit dem Komfort eines großen Busses. Wer einen Kleinbus mit mehr als 20 Sitzen braucht, sollte auch die um eine Sitzreihe längere Teamstar-Variante näher in Betracht ziehen. Mit 145.000 Euro ist unser Kandidat nicht billig und bleibt doch eine alternative Form der Kapitalanlage – unser Tipp: rechnen und Probe fahren.

**WOLFGANG TSCHAKERT**