



Zwei niederflurige Einstiege in 320 mm Höhe, mit Kneeling kommt der XML 6125 LE seinen Fahrgästen nochmal 5 cm mehr entgegen.

Stadtbus-Alternative aus Fernost

Was darf man von einem Bus aus China erwarten? Der gar nicht so billige Low-Entry-Stadtbus von Golden Dragon schlägt sich beachtlich und verlangt weniger Zugeständnisse als angenommen.

Man sieht sie zahlreich auf osteuropäischen Straßen, aber auch in Italien und Spanien legen chinesische Omnibusse zu. Es werden mehr, seit letzten Herbst versucht sich der Omnibusgigant Yutong mit dem bekannten französischen Fahrzeugimporteur Dittrich an einer europäischen Offensive. Meist handelt es sich um Reisebusse, wobei sich potenziellen Interessenten die Frage nach einem flächendeckenden Service aufdrängt. Weit weniger Probleme würden fernöstliche Stadtbusse bereiten, die kleinere Aktionsradien bedienen. Wie unser Testkandidat, ein Low-Entry-Stadtbus von Golden Dragon, den es jetzt beim Generalimporteur GD Bus GmbH in Michelstadt zu kaufen gibt.

Rein optisch könnte man ihn mit einem

Lion's City von MAN verwechseln, seine große einteilige Frontscheibe mit Zielschildkasten könnte vom selben Lieferanten stammen. Der XML 6125 LE, übrigens ebenfalls eine Integralekonstruktion, könnte in jedem MAN-Fuhrpark mitlaufen ohne aufzufallen. Er kommt wie das deutsche Original kastenförmig daher, ob auch so gut, wissen wir erst am Ende des Tages. Der Importeur wirbt mit einer Vielzahl an internationalen Markenkomponenten. Der Dieselmotor stammt von Cummins, das Automatikgetriebe und die Lenkung von ZF. Die Bremsanlage wird bei Wabco eingekauft, die Klimaanlage bei Spheros und die Türen von Bode. Und wer sich um den Korrosionsschutz sorgt, wird fürs Erste beruhigt. Der komplette Rohbau wird KTL-versiegelt, so machen es



auch führende Europäer. Front- und Heckmaske werden in GFK gefertigt, Golden Dragon verspricht für eventuell auftretende Rostschäden eine 12-Jahres-Garantie.

Alles, was man braucht

Bietet der chinesische Stadtbus, was der deutsche Kunde heute braucht? Zwei niederflurige Einstiege mit doppeltbreiten Innenschwentrüren auf 320 mm Höhe, mit Kneeling geht es noch 50 mm tiefer. Natürlich darf eine Klapprampe an Tür zwei nicht fehlen. Sechs Tonnen Nutzlast reichen für 88 Fahrgäste, wobei 38 davon sitzend mitfahren. In der vorderen Hälfte dominiert reichlich Luftraum, im erhöhten Heck, wo längsstehende Sitze die Fenster verdunkeln, wird er eher knapp. Die Inneneinrichtung wirkt sachlich und nicht affektiert, der Mittelgang ist ausreichend breit für Stehplätze. An Handläufen, Haltestangen und -schlaufen besteht kein Mangel, stehende Fahrgäste können sich gut sichern. Und die Sitze vom spanischen Ausstatter sind nicht unbequem, wenn nur die penetranten Ausdünstungen des Kunststoffes den sonst positiven Eindruck nicht stören würden. Und ein genauer Blick in jede Ecke und an jede Verschraubung offenbart, dass man es in Xiamen nicht so genau nimmt. Da leichte Rostspuren, dort eine weniger schöne Verklebung - das kann man gelegentlich auch bei südländischen Produkten finden.

Weil unser Testkandidat auch den hohen Norden bereist, bekam er das sogenannte „Finnland-Paket“ mit auf den Weg. Dazu gehören die Dachheizung, Konvektoren und Gebläseheizer, selbst der Fahrer wird mit einer Zusatzheizung gewärmt. Keine schlechte Idee:

die vorgeschriebenen Nothämmer mit Alarmfunktion, wird einer aus der Halterung genommen, wird ein Signalton vernommen.

Schlichtes Heck: Als Rücklichter finden LED-Leuchten Verwendung. Sehr hoch hängt die Decke im Vorderwagen ... über den Sitzen im Heck bleibt nicht mehr viel Luftraum.

CLASSIC COURIER: VON WIEN NACH BUDAPEST

Exklusiv bei TP: Eine Reise im Stil der alten Zeit mit dem nostalgischen Sonderzug von Wien nach Budapest.

TP-LEISTUNGSPAKET (u. a.):

- ✓ 4 x Übernachtung mit Frühstücksbüffet
- ✓ Örtliche Reiseleitung in Wien
- ✓ Eintritt und Besichtigung Mozart-Haus
- ✓ Original Riesen-Wiener Schnitzel im traditionellen "Figlmüller" Restaurant
- ✓ Kutschfahrt durch das Naturschutzgebiet Seewinkel (ca. 1 Stunde)
- ✓ Besuch der Operaufführung "Carmen" am 27.04. um 17:00 Uhr und Sekt-empfang in der Breslauer Oper
- ✓ Exklusive Fahrt mit dem CLASSIC COURIER, mit: Ganztägiger Reisebegleitung, Stadtführung in Budapest und Abendessen als 3-Gang-Menü im Speisewagen des CLASSIC COURIER





TERMIN: 30.05. - 03.06.15

3*** Sterne Kategorie z.B. Hotel Allegro***	298,-
4**** Sterne Kategorie z.B. pentahotel Vienna****	325,-



Tour Project®

Tel.: 0641-982850 • Fax: 0641-9828510
E-Mail: tp@tourproject.de • Web: www.tourproject.de



Ergonomisch bleibt noch Luft nach oben. Das Lenkrad sitzt zu tief, die Pedalerie ist old fashioned, dem Armaturenräger fehlt automobiler Feinschliff.



Vorbildlicher Korrosionsschutz: Die Rohbau-Karosserien von Golden Dragon werden KTL-gründiert.

Der Hersteller Golden Dragon

Hierzulande ist er nahezu unbekannt. Regelmäßige Busworld-Besucher haben Marke und Produkte schon mal gesehen. In China freilich gehört Golden Dragon, die Edelmarke des Kinglong-Imperiums, zu den großen Herstellern. Xiamen Golden Dragon Bus Co. Ltd., der Hersteller, trägt seine

Herkunft in seinem Namen, wurde erst 1992 durch ein Joint Venture zwischen der Xiamen Automobile Company und der Hongkong Faya Company gegründet. Etwa 3.200 Mitarbeiter (Stand 2013) werden beschäftigt, das Unternehmen spricht von einer jährlichen Produktionskapazität

von 30.000 Fahrzeugen. Der nach eigenen Angaben drittgrößte Omnibushersteller Chinas baut Midis und große Busse, Stadt- und Reisebusse. Nicht zu übersehen sind die großen Anstrengungen des Unternehmens, sein Produktprogramm auch international zu vermarkten.

Nachholbedarf bei der Ergonomie

Der Fahrer nimmt auf einem Podest Platz hinter dem Steuer – auf angenehmer Höhe, er kann seinen Fahrgästen auf Augenhöhe begegnen. Das Cockpit, keine Rede von VDV-Konformität, verströmt den Charme früherer Jahre, der gewohnte Automotive-Charakter ist dem 6125er fremd. Das Plastiklenkrad ist neu schon etwas speckig, mit einer schwergängigen Rändelschraube lässt es sich in Position bringen. Für langbeinige Fahrer sitzt es immer zu tief, auch die stehenden Pedale wollen nicht so recht passen. Sonst gibt die Bedienung keine Geheimnisse auf. Das bunte Display zeigt an, was der Fahrer braucht, die Elektronik dahinter stammt von Actia. Für die Temperierung sorgt das digitale Steuergerät von Spheros, die Türschalter, wie gewohnt rot, reagieren ausreichend schnell.

Und wie fährt der Golden Dragon aus China? Ziemlich unspektakulär, was für den 6125er sicher als Kompliment gilt. Der kleine 6,7-Liter-Sechszylinder von Cummins, in der Busbranche eine bekannte Größe, tritt hier noch mit EEV-Zertifikat an – er soll bei Golden Dragon schon als Euro-6-Variante zu haben sein. Mit maximal 1.100 Nm Drehmoment ist er kein Gipfelstürmer. Mehr ein Fall fürs Flachland, wo er mit verhaltenem Temperament seine Qualitäten hat. Mit knapp 12 Tonnen Leergewicht sorgt er für zügige Beschleunigung, das sechsstufige Automatikgetriebe der vorigen ZF-Generation geht der kleinen Maschine gut zur Hand. Auch das Fahrwerk



Technische in Kürze Golden Dragon XML 6125 LE



mit Achsen von Dana (made in China) erfüllt seinen Zweck. Ein wenig steifbeinig bis hart, die starre Vorderachse spurt besser als sie federt. Was auch für die Hinterachse gilt, der Low-Entry rollt auf schmälere 275er-Stadtbusreifen. Aber der Golden Dragon ist fest wie eine Burg, das Klappern gehört bei ihm nicht zum Handwerk.

Gar nicht so billig

Der lange Vorbau will gegen Bodenkontakte geschützt werden, die Golden-Dragon-Techniker haben ihm stabile Kufen mitgegeben. Vorbildlich ist das Brandlöschsystem für den Motorraum, der zweizylindrige Klimakompressor sitzt separat gelagert auf einem Tisch – nur semioptimal, die Verdichtervibrationen werden so aufs Gerippe übertragen. Etwas rustikaler sieht es auch im Elektrofach aus, die etablierten europäischen Hersteller pflegen hier einen anderen Standard. Diesel wird übrigens rechts getankt, hinter der Klappe links nach der Hinterachse wird Adblue gebunkert. In einen Plastikkanister, der seinen

Motor

Cummins Reihensechszylinder ISB6.7, stehend längs montiert, Turboaufladung, Ladeluftkühler, Common-Rail-Direkteinspritzung, SCR-Katalysator plus Partikelfilter, Abgasstufe Euro5/EEV.

Hyoidhinterachse von DANA-Dongfeng. Bereifung: 275/70 R 22,5 EBS-gesteuerte Druckluftbremse (Wabco), Scheibenbremsen von Knorr-Bremse, Dauerbremse Getrieberearder, ABS und ASR. Lenkung: ZF 8098 Servocom

Hubraum	6.700 cm ³
Nennleistung	221 kW/300 PS bei 2.300 min
Maximales Drehmoment	1.100 Nm bei 1.200 bis 1.800/min

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	11.985 x 2.540 x 3.125 mm
Radstand	5.880 mm
Überhang vorn/hinten	2.780/3.320 mm
Einstiegshöhen v/m	320/320 mm
Leergewicht	11.980 kg
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Fahrgastkapazität	38 Sitz- und 50 Stehpl.

Getriebe

6-Gang-Getriebeautomat ZF Ecomat HP504C

Fahrwerk/Bremsen/Lenkung

Ecas-Luftfederung mit Kneelingfunktion, starre DANA-Dongfeng-Vorderachse,

Preis Testfahrzeug

165.000 Euro

Zweck hoffentlich auch erfüllt. Alles eine Frage des Preises, könnte man meinen. Der Golden Dragon-Importeur ruft für seinen gewiss nicht schlechten Low-Entry-Bus 165.000 Euro auf, gar nicht so bescheiden, wie man vermutet. Wer zu diesen Konditionen zugreift, muss sich entscheiden: den goldenen Drachen ziemlich lange fahren – und die eigene Werkstätte muss ihn am Laufen halten. Oder sich auf den Importeur verlassen und den Bus mit Hilfe einer attraktiven Rückkaufgarantie gegen einen Neuen tauschen. **Wolfgang Tschakert**

Und wie fährt der Golden Dragon aus China? Ziemlich unspektakulär, was für den 6125er sicherlich als Kompliment gilt.

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Klimakompressoren
- Gebläse, Lüfter
- Magnetkupplungen
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Komplettanlagen
- Riemen u. Spannrollen



D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
 Telefon 035 29/57 43-0 Telefax –28
 www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de