



# Ende der Schonzeit

Der deutsche Generalvertreter des Stadtbusses Zhongtong Sunny, die ZT Bus AG, wollte es ganz genau wissen: **Wie kann sich der preisgünstige Wagen im Rahmen unseres strengen Supertests behaupten?** Ist dieser Bus auch geeignet für den harten Betriebsalltag einer Großstadt oder entpuppt er sich bei genauer Betrachtung als Blender?



FOTO Sascha Böhnke

**D**er sieht ja richtig chic aus! Ach, der wird in China gebaut?“ Solche Sätze hörten wir vor Kurzem häufiger, als wir mit dem Zhongtong Sunny City in der Niederflurvariante in Berlin unterwegs waren. Zum Stadtbustest gehört es nämlich auch, die Haltestellen vorbildgerecht anzufahren. Gut, der Bus war nicht gelb, doch den Berliner Fahrgast störte das nicht weiter, er wäre einge-

stiegen, wenn er denn gedurft hätte. Durfte er aber nicht, schließlich war das Fahrzeug bereits gut gefüllt – mit Sandsäcken, die eine realistische Beladung simulierten und damit das Fahrverhalten unter Last. Dennoch, das Interesse war da. Kein Wunder: Was die Optik angeht, macht der Bus eine gute Figur. Große, glattflächige Seitenscheiben, natürlich doppelverglast, dazu eine modern wirkende Front

mit schmal geschnittenen Scheinwerfern und in Wagenfarbe lackierten Außenspiegeln. Den großflächigen Front-Eindruck stört nur ein wenig der Bereich der Matrix-Anzeige, die etwas aufgesetzt und zerklüftet wirkt, obwohl sie integriert ist. Einen Herstellerhinweis in Form eines Logos oder Namens gibt es zwar, doch wer sich nicht auskennt, würde wahrscheinlich nicht drauf kommen, wer dahinter steckt. >



Unter 300 Euro kostet ein kompletter Ersatz-Spiegelarm

Einen chinesischen Hersteller allerdings würde wohl kaum jemand vermuten.

**Das gilt auch beim Betreten** des Fahrgastraumes. Hier dominieren klare Strukturen und ein heller Gesamteindruck. Zwar vermisst man die teilweise raffinierten Haltestangenkonstruktionen renommierter Bushersteller, schlimm ist das aber nicht, denn auch eine konventionelle Anordnung funktioniert. Dafür besitzen die für einen Linienbus durchaus bequemen Sitze in ihren Rückenlehnen durchsichtige Felder, in die sich Werbung einlegen lässt. Gut gefallen haben uns auch die integrierten Kopfschoner. Insgesamt betrachtet würde der Innenraum

### AN VIELEN STELLEN WÜRD E DER BUS KEINEN DESIGNPREIS GEWINNEN, LETZTLICH ZÄHLT DIE FUNKTIONALITÄT

des Zhongtong zwar keinen Designpreis gewinnen, er ist aber durchaus praxisgerecht und letztlich ist es genau das, was zählt. Das gilt im übrigen auch für die Türsteuerung. Wer beim Sunny eine aufwändige Konstruktion neuester Bauart sucht, wird nicht fündig. Die konventionellen Innenschwenktüren werden per einfacher Druckluft-Kontaktsteuerung betätigt, was zugegebenermaßen nicht mehr ganz up to date ist, aber auch hier gilt: Das Ganze funktioniert tadellos. Die Öffnungs- und Schließzeiten sind außerordentlich kurz, Störungen, etwa an Steigungen, traten während des Tests nicht auf. Etwa 300 Mal betätigten wir die Türen. Von innen sind die Führungen der Türen frei sichtbar. „Wir zeigen, was wir haben“, erklärt der Importeur, nun ja,



Äußerlich macht der Bus einen recht modernen Eindruck, was auch Passanten bestätigten, große Matrix im Heck

es stört nicht, man ist den Anblick einer freiliegenden Türführung hierzulande halt nicht mehr gewohnt. Aber wie schrieben wir weiter vorn in Sachen Designpreis ...

Daran sollten sich potenzielle Sunny City-Käufer ohnehin gewöhnen, an eine teilweise sehr robuste und nicht immer 100-prozentig professionelle Ausführung bestimmter Details. Als Beispiel sei an dieser Stelle die derzeitige Betankungs-Lösung beschrieben. Es gibt zwar hinter der Hinterachse eine entsprechende Tankklappe, wer die öffnet, blickt aber erst einmal in ein recht tiefes Loch, bis sich dann irgendwann die Schraubklappe des Tankstutzens zeigt. Hier ist eine Arbeitskombi Pflicht, sonst ist der weiße Hemdsärmel schwarz. Natürlich lässt sich die gesamte Seitenklappe hochklappen, doch wer möchte schon stets in gebückter Haltung tanken? Viel einfacher wäre eine Verlängerung des gesamten Tankstutzens – und das soll laut Importeur auch bei den nächsten Bussen erfolgen. Gleich auf die ganze Tankklappe an der Seite hat der Hersteller beim AdBlue-Behälter verzichtet. Hier kommt man um ein Öffnen der kompletten Seitenklappe nicht umhin. Das funktioniert natürlich, bei einem häufigen AdBlue-Nachtanken ist das aber nicht schön.

**Dafür aber überrascht** der Zhongtong Sunny City bei anderen Blicken hinter die Kulissen. Wird nämlich die Frontklappe geöffnet, erkennt man in Bodennähe einen massiven Stahlträger, der sich quer über die gesamte Fahrzeugbreite erstreckt. Damit wird deutlich, dieser Bus schützt den Fahrer und alle, die sich vor der Vorderachse befinden, im Falle



Derzeit bedingt praxistauglich: der Diesel-Einfüllstutzen

eines Unfalls durch seine sehr massiven Strukturen. Und was auch eine gute Idee ist: Der Scheibenwischermotor ist ebenfalls durch die geöffnete Frontklappe gut zu erreichen. Vielfach gelingt das heutzutage ansonsten nur durch eine fast vollständige Entfernung der Innenverkleidung vorn.

**Öffnet man die Motorraumklappe**, ist man erst einmal überrascht, wie viel Platz hier herrscht. Nichts wirkt eng und verbaut, an sämtliche Aggregate scheint man gut heranzukommen. Der Motor selbst hat keinen großen Platzbedarf. Es handelt sich hierbei um einen „kleinen“ Cummins mit einem Hubraum von knapp sieben Litern. Daraus schöpft das Aggregat aber 285 Pferdestärken, im normalen Stadtverkehr reichen die völlig aus. Auch beladen machte der Bus einen agilen Eindruck. Sowohl beim Anfahren aus den Haltestellen, als auch beim zügigen Mitschwimmen im Verkehr gerät der Bus nie an seine Grenzen. Dazu trägt mit Sicherheit auch das verwendete Getriebe bei. An Bord



Der Fahrgastraum des Niederflurbusses ist zweckmäßig, aufgeräumt und prinzipiell gut verarbeitet



Unten links sitzt eine Motorraum-Temperaturanzeige



Ein VDV-Cockpit der neuesten Generation im Sunny



Ein paar Ablagen gibt es auf der linken Seite



Über dem Fahrer befinden sich die üblichen Geräte

des Sunny City NF überraschte uns nämlich das ZF Eco-Life. Die Kraftstrang-Abstimmung empfanden wir als sehr gelungen. Die Schaltungen erfolgten butterweich, was sowohl für Beschleunigungs- als auch Verzögerungsfahrten gilt. Das Interessante an der ganzen Sache ist zudem: Das ZF-Getriebe wird serienmäßig angeboten!

Zeit also, an dieser Stelle auf den Fahrzeugpreis einzugehen. Der beträgt nämlich in Euro-5-Version knapp 160.000 Euro. Dafür gibt es neben dem topaktuellen Getriebe auch auf Wunsch einen VDV-Arbeitsplatz der neuesten Generation mit farbigem Zentraldisplay, eine vollautomatische Feuerlöscheinrichtung im Motorraum (die ist zwar chinesischer Bauart, soll aber auch funktionieren), zahlreiche Überwachungskameras mit automatischer Aufzeichnung auf eine Festplatte, eine Art Flottenmanagement mit Übertragung sämtlicher relevanter Fahrzeugdaten per GPRS/EDGE an das eigene Büro, sämtliche Matrix-Anzeigen und und und. Für dieses Geld bekommt man bei uns normalerweise noch nicht

mal ein einfachst konfiguriertes Basisfahrzeug. Aber, und auch das soll nicht verschwiegen werden, man erhält hierzulande in der Regel ein rundum sauber abgestimmtes Fahrzeug. Und da ist bei Zhongtong noch nicht alles in Ordnung. So fiel uns nicht erst bei diesem Bus auf, dass das Fahrzeug im Stand zu einem unangenehmen Vibrieren/Schütteln mit entsprechend unerfreulicher sonorer Ge-

### DIE STRASSENLAGE KONNTE VOLL ÜBERZEUGEN. AUF DER KREISBAHN BLIEB DER BUS ERSTAUNLICH FAHRSTABIL

räusentwicklung neigt. Hier ist Nachbessern gefordert. Das gilt auch – zumindest beim Testbus – für die Bremsen. Der Bremsweg von 24,7 Metern aus Tempo 60 km/h geht zwar in Ordnung. Leider aber neigte der Bus bei der Vollbremsung dazu, recht stark nach links zu ziehen. Dagegen konnte die Straßenlage voll überzeugen. Auf der Lkw-Kreisbahn machte der Bus sogar jenseits der 50 km/h eine gute

Figur, bei anderen Bussen hatten wir hier längst das Gefühl, gleich im Kiesbett zu landen. Das ist umso bemerkenswerter, als der Zhongtong Sunny vorn lediglich über eine Starrachse verfügt. Die Abstimmung von Fahrwerk/Federung/Aufbau jedenfalls ist gelungen. Das ließ sich auch im Rahmen der Pylo-nengassen-Übung erfahren. Ohne langsamer zu werden, lässt sich der Parcours problemlos mit Tempo 40 km/h durchfahren. Das einzige, was auffiel, als Fahrer muss man recht viel Lenkradarbeit leisten.

Womit das Thema Fahrerarbeitsplatz erreicht wäre. Den Fahrer erwartet teils Bekanntes, teils Ungewohntes. Die Sicht in die Außenspiegel ist gut, aber nicht perfekt. Besonders die Rampenspiegel vermitteln kein eindeutiges Bild. Dafür kostet ein kompletter Ersatz-Spiegelarm unter 300 Euro. Das ist eine Ansage! Auf Wunsch und ohne Aufpreis gibt es einen VDV-Arbeitsplatz der neuesten Generation. Und damit bleiben, was die Bedien-Grundfunktionen angeht, kaum Wünsche offen. Geht man dann >



Der Cummins-Motor benötigt AdBlue zur Abgas-Nachbehandlung, der Tank ist etwas umständlich zu erreichen



Feuerlöschanlage Made in China im Motorraum



Ein massiver Stahlträger schützt den Fahrer beim Crash

etwas in die Tiefe, wird es ein wenig unübersichtlicher. Denn die Schalteranordnung für Licht et cetera finden wir beim Zhongtong-eigenen Cockpit besser gelöst. In der VDV-Variante kann der Eindruck entstehen, hier hat sich der Hersteller dort Platz verschafft, wo gerade etwas frei war und Schalter und Bediengruppen ein wenig lieblos um den Fahrer herum verteilt. Es gibt zwar vieles,

was praktisch ist, so etwa die in ausreichendem Maße vorhandenen Ablagen für große und kleine Utensilien, aber auch einiges, was unfertig wirkt. Dazu zählen die Einpassungen von Radio, digitalem Tacho, Matrix-Kontroll-Paneele, aber auch die ungünstige Anordnung einiger Anzeigen. So hat eine Temperatur-Überwachungsanzeige des Motorraums fast auf Fußraumhöhe nichts verloren, sie gehört ins zentrale Sichtfeld des Fahrers. Und gar nicht gefallen haben uns die teilweise nachlässig ausgeführten Aussparungen im Bereich des Fahrerarbeitsplatzes. Sicherlich sind solche Dinge nicht lebensnotwendig, doch der deutsche Buskunde – und

Insgesamt betrug der Durchschnittsverbrauch unglücklich geringe 45 Liter auf 100 Kilometern. Einen der Bestwerte bisher fuhr beispielsweise der Citaro EEV ein, der mit 48,8 Litern auf 100 Kilometer und einer vergleichbaren Motorengröße auch schon nicht schlecht dastand. Beim Zhongtong aber scheint die Kombination Cummins-Motor, Achsuntersetzung und Getriebe eine perfekte Ehe eingegangen zu sein. Und genau so etwas kann dann unter Umständen die eigene Kaufentscheidung beeinflussen. Heute mehr denn je.



Der kleine Motor benötigt nur geringen Bauraum im Heck

### DER BUS ZÄHLT ZU DEN KANDIDATEN, DIE ES MIT DER RICHTIGEN MANNSCHAFT AUCH BEI UNS SCHAFFEN KÖNNEN

damit sind sowohl der Unternehmer, als auch der Fahrer gemeint, ist nun mal unglücklich verwöhnt. Da fallen Ungereimtheiten sofort auf. Der günstige Preis ist das eine – ein ernstzunehmender Mitbewerber aber wird erst draus, wenn es der Hersteller schafft, dafür auch einen tadellosen Bus auf die Räder zu stellen.

**Damit aber Zhongtong** – auf dem chinesischen Markt ohne Frage einer der ganz großen Bushersteller – auch bei uns nennenswert zum Zug beziehungsweise zum Bus kommen kann, ist noch etwas Arbeit gefordert. Grundsätzlich aber zählt der Bus zu den Kandidaten, die es mit der richtigen

Vertriebsmannschaft, den richtigen Ideen, mit einem funktionierenden Service und beim Einsatz des nötigen technischen Sachverstands auch in Deutschland schaffen könnten, nicht nur Einzelerfolge zu verzeichnen. Denn wer sich intensiver mit dem Fahrzeug beschäftigt, entdeckt immer wieder spannende Details, zu denen beispielsweise auch der KTL-Korrosionsschutz zählt.



Die Türsteuerung ist sehr simpel, sie funktioniert aber

**Die Zutaten für dieses Erfolgsrezept** sind beim Zhongtong Sunny City ohne Frage vorhanden. Wobei wir einen ganz entscheidenden Punkt noch gar nicht erwähnt haben: den Verbrauch. Auf unserer harten Berliner Teststrecke erzielte der Bus nämlich den bisher geringsten Verbrauch in allen Abschnitten seit Beginn unserer Aufzeichnungen dort.

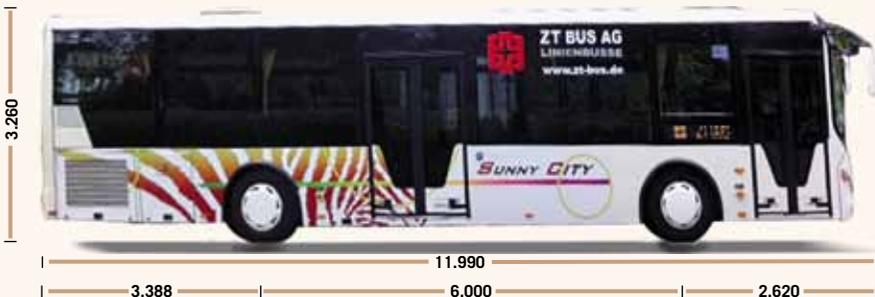
Insgesamt also ist der Zhongtong Sunny City NF schon heute ein Bus, der seine Berechtigung hat, der viel mehr ist als ein Blender. Schon heute stellt das Fahrzeug ehrlichen Busbau dar, wo nichts geschönt wird, manches zum Schmunzeln ist, prinzipiell aber funktioniert – und dort, wo es drauf ankommt, besser, als man erwartet hätte. ■



**TECHNISCHE DATEN**  
Zhongtong Sunny City NF

Länge	11.990 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	3.260 mm
Überhang vorn/hinten	2.620 mm/3.388 mm
Radstand 1-2	6.000 mm
Leergewicht	11.200 kg
Fahrgastkapazität Sitz-/Stehplätze	36/64
Motor	Cummins Sechszylinder-Turbo, 205 bis 210 kW/285 PS, Euro 5 (EEV auf Wunsch) SCR mit AdBlue
Getriebe	ZF Eco Life
Retarder	Intarder
Bremsen	Scheibenbremsen an allen Rädern, Wabco-ABS
Lenkung	ZF, Höhe und Neigung verstellbar
Reifen	275/70 R 22,5
Außenspiegel	elektrisch verstellbar
Aufbau	Niederflur/Low Entry
Handelsbezeichnung	LCK6120G

**ABMESSUNG**



**AUSSTATTUNG UND PREIS**

**Ausstattung (Auswahl)**

- › Klimaanlage 28 kW
- › Standheizung Webasto
- › Telematik-System mit Diagnose-Fernauslesung
- › Matrix-Zielanzeige
- › Haltestellenanzeige im Innenraum
- › Überwachungskamera für den Innenraum
- › Rückfahrkamera
- › Radio mit CD
- › Hebe- und Senkanlage (Wabco)
- › Haltenwunsch-Taster
- › Kneeling (Wabco)
- › ECAS-Federung (Wabco)
- › Rollstuhl-/Kinderwagenstellplatz
- › Bosch-Elektrik
- › Zusätzliche Einstieghilfe für Rollstuhlfahrer (Rampe)
- › Vorhänge
- › Türen doppelt verglast
- › Außenspiegel elektrisch verstellbar
- › Seitenscheiben getönt, einfach verglast
- › Fahrzeug mit schräger Front ohne Aufpreis
- › Türen einflügelig oder zweiflügelig
- › VDV-Cockpit auf Wunsch kostenneutral
- › ZF Eco-Life Getriebe

Bei der Lackierung, der Innenausstattung und der Aufteilung und Anordnung der Fahrgast-sitze im Innenraum werden Kundenwünsche voll berücksichtigt.

Preis Testwagen: 159.888 Euro  
Preis EEV: 169.888 Euro

**TESTSTRECKE**

62 KM



— Stadt

**UNSER URTEIL**



Wenn ein Bus zum Supertest kommt, kann sich der Hersteller auf etwas gefasst machen. Denn dann müssen die sprichwörtlichen Hosen heruntergelassen werden. Entsprechend deutlich ist unser Urteil, welches dem Zhongtong Sunny City NF viel Potenzial bescheinigt, einen hohen wirtschaftlichen Faktor, aber auch einiges an Optimierungsarbeit aufzeigt. Erst, wenn alle Punkte eine funktionierende Einheit bilden, kann das der Beginn einer wunderbaren Geschichte werden. Die Vergangenheit hat Beispiele in positiver wie auch negativer Richtung gezeigt. Der Weg dazwischen ist verdammt schmal. Wir glauben auch nach diesem Test noch, dass es Zhongtong schaffen kann, nicht nur im eigenen Land eine große Nummer zu werden. Mit der ZT Bus AG haben die Chinesen zumindest schon mal einen Partner, der weiß, was der deutsche Busunternehmer will.

**WERTUNG**

Zhongtong Sunny NF

**Motor**

Anfahrverhalten	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Leistungsverlauf	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Tempomat/ART	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	-
Lärmemission	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Retarder	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8

**+** Der kleine Cummins mit einem Hubraum von knapp sieben Litern ist bei diesem 12-Meter-Bus ausreichend stark, auch bei Beladung kein Gefühl von Leistungsmangel erkennbar, Leistung kann gleichmäßig über den gesamten Drehzahlbereich abgerufen werden, Verbrauchswerte unter SORT-Bedingungen ausgezeichnet

**-** Innengeräusch zwar prinzipiell gut, im Stand aber ein wenig dröhnend, zudem sind dann Fahrzeugvibrationen spürbar

**erreichte Punkte von max. 40 Punkten 32**

**Getriebe**

Bedienung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10
Autom. Regelung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Schaltvorgänge	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Rangieren	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9

**+** Die Schaltvorgänge erfolgen komfortorientiert, ein ruckfreies Schalten ist auch bei Lastwechseln und schwierigen Berg-/Tal-Situationen sowie an Steigungen und bei Schritttempo möglich, Getriebe gut abgestimmt

**-** Fahrzeug rollt mit etwas Spannung nach Lösen des Bremspedals sofort los

**erreichte Punkte von max. 40 Punkten 35**

**Fahrverhalten**

Lenkung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Bremsleistung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Bremsdosierbarkeit	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Kurvenhandling	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10
Federung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
ESP-Abstimmung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	-

**+** Lenkung ist angenehm direkt, trotz Starrachse vorn lenkstabiles Fahrverhalten, Bremsleistung ordentlich, erstaunlich stabiles Fahrverhalten auch bei schnell durchfahrenen Kurven, Federung im optimalen Bereich abgestimmt

**-** Der Bus zog bei starkem Bremsen nach links, was ein deutliches Korrigieren erforderte, ESP ist derzeit nicht erhältlich

**erreichte Punkte von max. 50 Punkten 42**

**Fahrerarbeitsplatz**

Ergonomien	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Instrum./Armaturen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Schalter	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Lüftung/Heizung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Ablagen/Staufächer	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Sicht/Spiegel	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Verstellbereich Sitz	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8

**+** Gute Sicht auf die Anzeigen, auch bei Sonneneinstrahlung, durch VDV-Cockpit gute Verstellbarkeit der gesamten Konsole, Sitzverstellung ausreichend

**-** Schalter und bestimmte Anzeigen teilweise ungünstig und nicht im Sichtbereich des Fahrers positioniert, Sicht in Außenspiegeln teilweise ungünstig, Verarbeitungsqualität partiell nachlässig

**erreichte Punkte von max. 70 Punkten 53**

**Fahrgastinnenraum**

Verarbeit./Qualität	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Sicht nach außen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
WC	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	-
Küche	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	-
Stufenhöhen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	-
Einstiegsbreiten	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10
Servicesets/Bedien.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	-
Müllkonzept	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	-

**+** Innenraum zweckbetont mit einigen nützlichen Details, beispielsweise in Sachen Werbung, allgemein gute Verarbeitung

**-** Haltestangenkonzept sehr einfach, Türführungen sichtbar

**erreichte Punkte von max. 30 Punkten 26**

**Lichtkonzept**

Außenbeleuchtung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Armaturenbel.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Innenraumbel.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Spiegel. Frontsch.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Motorraumbel.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Wechsel Leuchtm.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8

**+** Mehrfarbige Fahrgastraumbeleuchtung, gute Sicht auf Armaturen

**-** Keine Abbiegelichter, Ablendlicht nur mittelmäßig, leichte Spiegelungen in der Frontscheibe

**erreichte Punkte von max. 60 Punkten 48**

**TESTERGEBNISSE**

Wertung fahrdynamische Übungen

**Bremswegmessung 60 km/h-0 km/h**

24,7 m, 3,6 s, 0,6 G

**Pylonengasse bei Tempo 40**

Der Bus bleibt sicher in der Spur und lässt sich gut durch die Kurven bewegen

**Dynamikkreis**

Auch bei Tempo 50 km/h bleibt der Bus beherrschbar, kein Gefühl von Unter- oder Übersteuern

**ASR-Test**

Bus neigt nach dem Lösen des Federspeichers sofort zum Losrollen, ein Durchdrehen der Räder (M+S) nur bei starker Glätte

**Wertung Kraftstrang, Handling**

Der Cummins, der 219 kW leistet, passt in Verbindung mit dem Automatikgetriebe ZF Eco-Life ausgezeichnet zum Fahrzeug. Die Gangwechsel erfolgen butterweich, auch häufige, provozierte Gangwechsel stellen den Kraftstrang vor keinerlei Probleme. Die Federung ist recht weich, aber immer noch hart genug, um Fahrstabilität zu gewährleisten.

**Verbrauch**

Gesamtstreckenlänge: 58,1 km  
 Gesamtdurchschnittsverbrauch: 45.23 Liter  
 Etappe 1: 12 km  
 Verbrauch: 45,19 Liter/100 km  
 Etappe 2: 11,7 km  
 Verbrauch: 45,78 Liter/100 km  
 Etappe 3: 12,5 km  
 Verbrauch: 48,38 Liter/100 km  
 Etappe 4: 11,6 km  
 Verbrauch: 46,08 Liter/100 km

**ADAC**  
Schulungen



Seit einiger Zeit ist das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz in Kraft, das bedeutet eine kontinuierliche Weiterbildung aller Lkw- und Busfahrer. Diese Schulungen kann man gut in Linthe absolvieren. Der Vorteil: Die Trainer sind echte Bus-Profis und können neben theoretischen Schulungen auch auf Europas größtem Fahrsicherheitsgelände für Nutzfahrzeuge Übungen aller Art durchführen.

Infos und Buchungen:  
 Tel. 03 38 44 / 75 07 50  
 www. fahrsicherheit.de/linthe



FOTS Sascha Böhne



**UNSER URTEIL: FREMDER BUS MIT VIEL POTENZIAL**

In das Urteil fließt neben den erreichten Punkten auch der technologische Standard mit ein.

Am Testtag herrschten normale Wetterbedingungen um die 20 Grad Celsius, dichter Stadtverkehr

**GESAMTPUNKTE VON MAX. 290**  
236 Punkte

**URTEIL**  
2-