

deckung anders gestaltet werden, etwa unauffällig durchgehend. Dass man hier und bei anderen Sonderwünschen flexibel ist, gehört zu den Stärken der Auwärter GmbH.

Die Einstiegshöhe von 340 mm entspricht den großen Niederflurbussen. Wer die optionale Luftfederung an der Hinterachse bestellt hat, verfügt auch über eine Hebe- und Senkfunktion, die jeweils 60 mm Höhenunterschied ausmacht. Neu ist die manuell ausklappbare Rollstuhlrampe. Sie ermöglicht durch doppelt angeordnete Scharniere einen besonders niedrigen Auffahrwinkel.

Solide und pflegeleicht

Auch der preiswerte Auwärter-Bus macht was her: Geriffelte Edelbleche, die als Stoßkante ringsum die in den Rahmen gesetzte Niederflurplattform sowie die Stufen erfassen, erleichtern die Reinigung und wirken solide. Um dem Stolpern von Fahrgästen vorzubeugen, wurde der Übergang ins höhere Sitzabteil mit einem rotleuchtenden LED-Band versehen. Als Bestuhlung wurden die bewährten Pino-Sitze von Vogel installiert, die strapazierfähig und komfortabel zugleich sind. Griffe auf dem Sitzrücken sowie die gelben Haltestangen mit Stopp-tasten entsprechen den Vorgaben für den Linienverkehr. Boden, Seitenwände und Decke sind mit strapazierfähigen Kunststoffen wirksam gegen Schäden durch Vandalismus geschützt. Die Farbtöne sind in sanftem Grau-Blau gehalten. Als Basis für die Innenverkleidung wurden stabile, jedoch leichte Sandwichplatten verwendet. Neben der Sprinter-eigenen Klimatisierung für das Cockpit wurde der

+ Citystar: Durchgehend Niederflur mit gerade verlaufendem Mittelgang. Die leichte Steigung über der Hinterachse stört nicht. Für den Messeinsatz gedacht ist hier die längsseitige Bestuhlung. Hohe Fenster steigern das Raumgefühl.



Citystar: Eigener Aufbau mit nach vorn gesetzter B-Säule. Die doppelten Türen lassen bereits zwei Plattformen mit durchgehendem Niederflurboden vermuten.

+ - Centro City: Der Blick nach vorn ins Cockpit zeigt, dass der Vorbau des Sprinters nur angepasst wurde. Die B-Säule blieb ebenso wie die Beifahrertür an ihrem gewohnten Platz. Nicht schön wirkt die auffällige Verkleidung der ansonsten überstehenden Telma (flacher Kasten in der Mitte). Bereits installiert: Halterung für die Zahlkasse.



+ Das glatte Heck ohne Türe und Kofferraum macht deutlich, dass der Citystar von Grund auf als Linienbus konstruiert wurde.

- Centro City: Das bewährte Sprinter-Cockpit bietet dem Fahrer guten Komfort. Der ungenützte Raum rechterhand ist ein Kompromiss.



+ Centro City mit neugestalteter Klapprampe: Beim Umbau der Basis wurden die Fenster weit herunter gezogen. Der Low-Entry-Kleinbus dürfte vielerorts die Voraussetzungen für den Linienverkehr erfüllen.



- Der Centro City wurde kostengünstig kalkuliert und umgebaut. Daher blieb das Heck mit serienmäßigen Sprinter-Schlagtüren erhalten.



web www.busplaner.de

Ausführliche Angaben zu technischen Daten sowie Bilder zum Auwärter Centro City und Citystar finden Sie auf unserer Website. Hier können Sie auch alle Bustests seit dem Jahr 1999 abrufen.

+ Sehr gut gelungen: Das Low-Entry-Konzept bietet Niederflur bis zur ersten Sitzreihe, die tiefer angeordnet ist. Pino-Sitze, Verkleidungen und Beleuchtung wirken ebenso wie die Außenschwenktüren von Bode funktionell und wertig.



+ Citystar: Zwei Türen erfordern mehr Funktionen. Die bustypischen Schalter an der Mittelkonsole sind in zwei Reihen übersichtlich aufgeteilt.



+ Innovativ: Z-Getriebe mit nach unten versetzter Kardanwelle, darüber in Richtung Podest/Heck die angeflanschte Telma, die so weniger Vibrationen überträgt.



+ Praktisch gelöst: Die Bedienung für die Fahrtzielanzeige in den City-Bussen von Auwärter.

+ Die Spiegel des Sprinters bieten gute Sicht an beiden Seiten. Ein Zusatzspiegel für die Vorderseite lässt sich in der Sprinterklasse wegen der schrägen Frontpartie nicht umsetzen.

