

# Die Zuverlässigen aus Belgien

**Brundig-Reisen** in Witzenhausen (Nordhessen) setzt heutzutage auch einen Van-Hool-Niederflurbus vom Typ A330 ein. busplaner fragte, ob diese Kaufentscheidung eine Abkehr vom Low-Entry-Konzept bedeutet.



Das Wichtigste vorneweg: Brundig-Reisen in Witzenhausen (Werra-Meißner-Kreis) ist unverändert zufrieden mit den Produkten des belgischen Omnibusherstellers Van Hool. „Wir haben zu Jahresbeginn zusätzlich einen Niederflurbus vom Typ A330 neu Dienst gestellt“, berichtet Inhaber Wolfgang Brundig. Verbirgt sich hinter dieser Entscheidung möglicherweise ein Abschied vom Low-Entry-Konzept, von dessen Vorteilen der Busunternehmer dem busplaner vor knapp einem Jahr noch vorgeschwärmt hatte? „Nein“, lautet die klare Antwort des nordosthessischen Busunternehmers, „die mittige Anordnung des Antriebs überzeugt mich nach wie vor, aber mit der Beschaffung von niederflurigen Bussen folgen wir den Wünschen der nordhessischen Aufgabenträger.“ Auch eine Tochterfirma von

Brundig-Reisen setze nach wie vor zwei Seminiederflurbusse vom Typ A360 im Stadtverkehr Göttingen ein.

Doch auch der jetzt neu angeschaffte Omnibus vom Typ A330 bietet aus technischer Sicht einen Vorteil gegenüber dem Seminiederflurbus A360 und gegenüber dem im busplaner-Praxistest ebenfalls vorgestellten Niederflurbus A320: „Die Turmbauweise des DAF-Euro 5-Motors im A330 erlaubt dem Hersteller eine höhere Kühlerposition, was ein zu rasches Verschmutzen verhindert“, sagt der Busunternehmer. „Bei den Modellen mit liegenden Motoren müssen wir die Kühler alle vier bis fünf Wochen reinigen.“

Unabhängig davon bereiten beide Omnibus-Modelle dem Busunternehmer große Freude. Die Low-Entry-Busse vom Typ A360 haben inzwischen etwa 60.000 bis 70.000 Kilometer im



Stadtverkehr zurückgelegt, die Niederflurbusse im Regionalverkehr (A320) sind etwa 110.000 Kilometer gefahren. „Abgesehen von Ölwechseln und zwei Leuchtbirnen haben die Busse noch keine Werkstatt gebraucht“, betont Wolfgang Brundig. Die Vorteile bei Wartung und Reparatur würden sich also voraussichtlich erst in einem späteren Lebenszyklus bemerkbar machen.

## Sparsamer DAF-Motor

Noch ein Wort zum Treibstoffverbrauch der Van Hool-Busse: Der neue A330 mit DAF-Motor verbraucht inzwischen 31,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer in bergigem Gelände, zusätzlich etwa zwei Liter Adblue-Flüssigkeit. „Das ist gut zwei Li-

ter weniger Treibstoff als die MAN-Maschine des A320 schluckt“, berichtet Brundig. Deren Durchschnittsverbrauch von 34 Litern komme jedoch auch dadurch zustande, dass während der Winterperioden M+S-Reifen eingesetzt werden und mit einer Zusatzheizung gearbeitet wird. „Diese beiden Faktoren fallen bei unserem neuen A330 vergleichsweise wenig ins Gewicht“, sagt Busunternehmer Brundig. *msa*