



Die breiten Druckluft-Doppeltüren sorgen für einen schnellen Fahrgastfluss, leider ist aber die Leistung des elektrischen Kompressors zu schwach.



Der Heizlüfterkasten reicht nicht für den gesamten Bus aus; der Platz fehlt im Reiseverkehr für einen Sitz.



Die Rollstuhlrampe ist platzsparend geteilt und ausklappbar, nur mit einem etwas breiteren Rollstuhl gibt es Probleme wegen eines Podestes.



Die Fahrer-Leselampe konnte im Original nicht ausgetauscht werden, ohne die Deckenverkleidung zu lösen. Flohr hat nun eine eigene Lösung (Verschraubung).



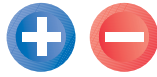
Das Sichtfeld nach rechts ist gut, aber der Spiegel zu klein, er wurde inzwischen von Kusters nachgebessert.



Die Rückenlehne am Heck stößt gegen die Wand und verursacht Klappergeräusche.



Gewöhnungsbedürftig: der Türschalter muss mit der linken Hand bedient werden statt wie bei großen Bussen mit rechts.



Der Fahrersitz ist kein Schwingsitz und federt daher nicht, der Gurt fehlte am Anfang. Die Schaltung mit dem Joystick ist butterweich, doch der Winkeltrieb viel zu laut.



Die Vorderachse vom Sprinter ist so überbaut, dass man innen Platz gewinnt; dadurch steht die Karosserie aber auch über – der Fahrer muss sich dessen bewusst bleiben!



Die Nut in der Ecke hinten links stört und scheint fehlerhaft verarbeitet zu sein.



Die Klappsitze am Kinderwagenplatz im von Flohr bestellten Polster sind „sehr praktisch und außerdem bequem“, die Polster nicht verschmutzungsanfällig, die Sitze klappern nicht.



Der Parade ist im Verbrauch sparsam.



Der Motor ist sehr zuverlässig und wartungsfreundlich, der Service wird von Mercedes erledigt.





Die „Innenaufteilung“ ist super gelungen“, die Stehhöhe optimal und der Bus leicht sauber zu halten.



Das Heck ist formschön gestaltet. Flohr: „Von hinten sehe ich den Parade am liebsten.“



busplaner Fazit

Der Kusters Parade City ist ein echtes Niederflur-Fahrzeug in der Midi-Klasse, das sich von Fahrern, die sonst eher am Pkw-Steuer sitzen, sehr gut bedienen lässt. Für seine Zielgruppe – Omnibusunternehmer mit Kleinstadt- und Behindertenverkehr – bietet das Fahrzeug gute Leistungswerte bei marktfähigen Kosten. Da zumindest am deutschen Markt noch keine großen Stückzahlen abgesetzt

wurden, muss sich der Unternehmer jedoch mit Kinderkrankheiten, zum Beispiel der Heizung oder klappernden Sitzen, herumplagen.

Das große Plus dieses Fahrzeuges – seine Niederflurigkeit – verursacht gleichzeitig beim Testwagen das größte Manko: Der Winkeltrieb, der die Kraft des Motors an die Hinterachse bringt, ist bei höheren Geschwindigkeiten unerträglich laut.