



Das Testergebnis im Überblick



Die volle Beleuchtung ist zu hell für Fahrgäste, da sie dann draußen nichts mehr erkennen können. Auch für den Fahrer ist es zu hell (Spiegelung in Frontscheibe). Eine mögliche Lösung wäre es, das Licht nur auf einer Seite einzuschalten.



Kein Schlüssel ab Werk. In Großbritannien kein Problem, für deutsche Klein- und Mittelflottenbetreiber aber schon. Denn die Versicherungen bestehen auf einem Diebstahlschutz. Eine Nachrüstung mit einem 405-er Schlüssel ist möglich.

Das Design des Hecks ist ansprechend. Allerdings gibt es keine Heckscheibe. In der KVG-Waschanlage kann deswegen von innen nicht geprüft werden, wann das Heck komplett gewaschen ist. Denn normalerweise wird der Bus vom Waschstraßenbetreiber durch die Waschstraße gefahren. Der Fahrer gibt von innen Anweisungen, ob das Heck sauber ist. Eine fehlende Heckscheibe stellt außerdem einen Nachteil beim Rangieren dar.



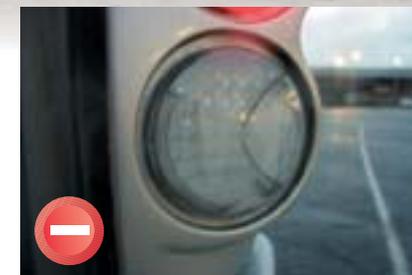
Der Low-Entry-Einstieg mit Hochboden ab Tür 2 erleichtert Reparaturen. Die Stehhöhe im Heck ist begrenzt.



Weil der Solo seine Vorderachse so weit vorne hat, lässt sich der Busboden so niedrig konstruieren, dass ein fast ebenerdiges Einsteigen auch ohne Kneeling an geeigneten Haltestellen möglich ist.



Der Optare Solo bietet einen geräumigen, stützenfreien Innenraum, der leicht sauber zu halten ist.



Die Rückfahrleuchte ist erst zwei Monate in Betrieb – und schon steht Wasser in der Heckleuchte.



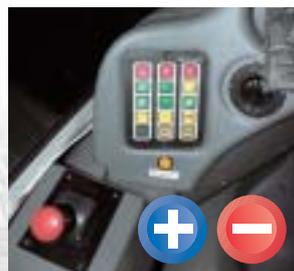
Englische Linienbusse kommen ohne Zusatzheizung aus. Auf Wunsch können bewährte und in der Werkstatt wohlbekannte Unterstuhlgeräte nachgerüstet werden. Dies stellt jedoch eine Minimallösung ohne jeden Chic dar.



Die Seitenbleche am Profil sind nur in einer Leiste eingehängt und verschraubt. Vorteil: Nach einem Unfall können die Bleche einzeln ausgetauscht werden.



Die EU schreibt aus Sicherheitsgründen auch am Kinderwagenplatz einen seitlichen Haltegriff vor. Der Schwenkarm erfüllt die Bedingung, ohne dauerhaft in den Fahrgastraum zu ragen.



Bei Mobiltelefonen längst bewährt: leicht zu reinigende Folientastaturen, zum Beispiel für den Türschalter. Schlecht ist die Anbringung auf der linken Seite: Der Fahrer muss sich von der Tür abwenden.



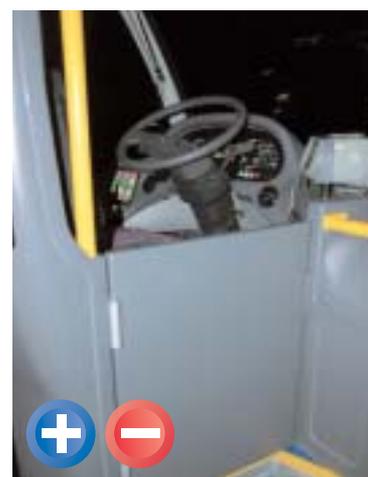
Der Knopf „Doors open“ erhöht die Sicherheit auch im Fahrgastraum: Die Türöffnung ist auch im Notfall gewährleistet. Die Beschriftung wurde aber nur auf Englisch vorgenommen.



Die Feuerlösch-Halterung: eine Minimallösung ohne jeden Chic.

Der Optare Solo hat den bewährten Mercedes-Benz-Motor OM 904 LA (Euro 3), also eine relativ kleine Maschine.

Dies ist gut für Gewicht und Verbrauch, aber eher schlecht für die „Lebenserwartung“. Die Aggregate sind reparaturfreundlich angeordnet. Für Großflottenbetreiber zusätzlich interessant: Der komplette Antrieb mit Motor und Getriebe ist auf einem Schlitten montiert, die Leitungen können per Schnellverschluss abgeklemmt werden. Bei Reparaturen wird der komplette Antrieb in einer Stunde getauscht, dann geht der Bus wieder auf die Reise und es kann in Ruhe repariert werden.



In England werden Kassentische in die Tür zum Fahrerbereich eingehängt. Doch Vineta hält die Scharniere für zu schwach. Ein alternativer Platz ist noch nicht gefunden. Es gibt kein spezielles Fach für die Fahrertasche. Auf Wunsch ist ein luftgefederter Sitz lieferbar.