

zur Garantieverlängerung, beispielsweise in Form von 2 + 2 oder 2 + 3 Jahren. Ein Fahrzeugrückkauf wird nur bei größeren Tendern eingeräumt – ein Nachteil gerade für kleinere Busunternehmen, die auf sich gestellt nicht mit optimalen Wiederverkaufswerten rechnen können.

Dass der Kent ein zuverlässiges Fahrzeug ist, hat bereits der Euro-V-Vorgänger bewiesen, von dem sich das aktuelle Modell hinsichtlich Außen- und Innendesign nur marginal unterscheidet. Seit rund zweieinhalb Jahren laufen 900 Einheiten in der Metropolregion Istanbul. Die Verfügbarkeit dieser Stadtbusse beträgt nach Angaben von Otokar außergewöhnliche 99,07 Prozent bei insgesamt 114 Millionen gefahrenen Kilometern bis Mai 2015.

Neue Technik unter dem Blech

Die wesentlichen Veränderungen des neuen Kent finden sich unter seinem Blechkleid, vor allem im Antriebsstrang. Der Cummins-Reihensechszylinder „ISB 6.7“, einzig in der Leistungsstufe mit 204 kW/277 PS erhältlich, ersetzt das bislang verwendete Euro V/EEV-Aggregat Typ „TCD 2013 L06 4V“ von Deutz. Die zusätzliche Euro-VI-Technik ist dafür verantwortlich, dass das Leergewicht um gut 300 Kilogramm gegenüber dem Vorgänger gestiegen ist, was das Passagiervolumen um fünf Fahrgäste senkt – ein eher theoretischer Wert, da das vorhandene Raumangebot in einem Zwölf-Meter-Solo ohnehin die Kapazität beschränkt und selbst das nunmehr mögliche, reduzierte Maximum von 99 Personen im Kent C somit in der Praxis wohl nur in Ausnahmefällen erreicht wird.

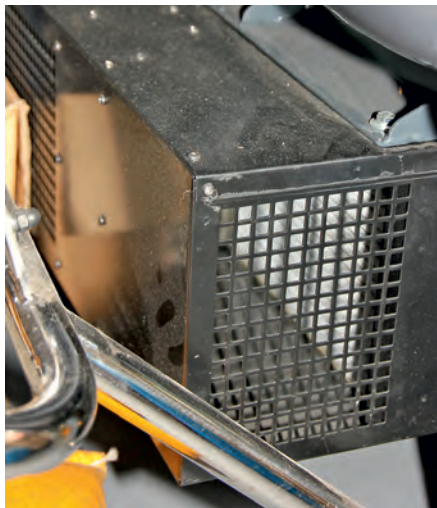
Für die Kraftübertragung ist das Differenzialwandlergetriebe „Diwa 854.6 Sen-



Viele Klappen sorgen linksseitig im Heck für guten Zugang zum seitlich ausklappbaren Wasserkühler und zu den Aggregaten der Abgasnachbehandlung.



Ungeliebt bei Verkehrsbetrieben: Unterstuhlheizer.



Der reduzierte Verbrauch freut zwar den Chef. Der Fahrer würde sich aber sicher mehr Power beim Antritt wünschen.



www.busplaner.de

web

Ausführliche Angaben zu technischen Daten sowie Bilder zum Otokar Kent C finden Sie auf unserer Website. Hier können Sie ältere Bustests (seit 2002) abrufen.



Stehende Pedalerie ist im Stadtbus noch häufig anzutreffen, auch im Kent. Das Bremspedal könnte aus Komfort- und Sicherheitsgründen besser hängend angeordnet sein.



Auf einen Blick: Bilder der Kameras von den beiden hinteren Einstiegen auf dem Display rechtsseitig vom Fahrer.



Der Otokar Kent C am Bonner ZOB. Unsere Testroute führte von den Vororten in die Innenstadt und wieder zurück.

+ Wirkt robust: die mechanische Klapprampe von Revar.



+ Für eine komfortable Straßenlage in praktisch allen Fahrsituationen sorgt die Einzelradaufhängung von ZF an der Vorderachse.



+ Die Verarbeitung im Innenraum macht einen soliden Eindruck. Statt Fahrgästen fuhren wir Sandsäcke zur Auslastung spazieren.



+ Im günstigen Kaufpreis von 185.000 Euro ist auch die Feuerlöschanlage vom Typ Fogmaker im Motorraum enthalten.



- Nicht mehr zeitgemäß: die Armaturen von Actia. Rechts der Monitor zur Überwachung der beiden hinteren Ausstiege.