

# busplaner

Strategie • Touristik • Technik

huss

ISSN 2193-3995  
HUSS-VERLAG GmbH  
80912 München  
www.busplaner.de

8 2012

58263  
8,- Euro



Centro City und Citystar

## Minibusse für die Stadt



### Bustest

Die Stadtminis von  
Auwärter im Test Seite 38



### Busziel Berge

Tradition erleben  
und aktiv sein



**SONDERDRUCK**

ings-  
ment

Seite 16



# Telma neu positioniert

**BUSTEST** Kleinbusse in Niederflerausführung sind aufwändige Konstruktionen, sollen sie doch annähernd den Komfort der „Großen“ bieten. Die Stadtminis von Auwärter fahren jetzt mit reduzierten Vibrationen.

**T**raditionell steht Auwärter für eine breitgefächerte Palette an hochwertigen Mini- und Midibussen. Seitens der Konstruktion besonders aufwändig sind die Citybusse. Unabhängig davon, ob es sich um eine Low-Entry-Lösung oder eine Vollniederflur-Variante handelt: Die Antriebswelle muss so in Richtung Hinterachse verlegt werden, dass der Boden entsprechend dem Niederflurkonzept eben gestaltet werden kann und die stufenlosen Einstiege möglichst niedrig sind. Dabei ist ein Kardantunnel im Bus passé. Eine sinnvolle Lösung ist die Verwendung eines Z-Getriebes, das mittels doppelter Umlenkung unter Beibehaltung der Rich-

tung die Kardanwelle so tief versetzt, dass sie gradlinig vom Fahrerhaus zur Antriebsachse verläuft. Diese elegante und zugleich aufwändige Lösung wird in der Sprinterklasse beispielsweise von Mercedes-Benz (Minibus GmbH) selber, jedoch auch von Auwärter eingesetzt.

Eine weitere, vor allem sicherheitsrelevante Komponente im Bus ist die verschleißfreie Zusatzbremse. Im Minibus wird meist eine auf das nötige Bremsmoment abgestimmte Wirbelstrombremse von Telma verwendet. Sie wirkt direkt auf die Kardanwelle und findet ihren Platz dort, wo sie am wenigsten stört: Direkt nach der Antriebseinheit oder im Bereich

der Hinterachse. Mitunter werden auch die Sitzpodeste genutzt, worunter sich die Telma zur Fahrzeugmitte hin platzieren lässt. Im Sprinter City 77 von Mercedes ist dies beispielsweise so gelöst, weshalb der Mittelgang zur vorderen Plattform einen kleinen Schwenk um das erste Sitzpodest machen muss, der Gang nach hinten jedoch völlig eben verläuft.

Bei Auwärter hatte man sich anders entschieden: Im Citystar saß die Telma ursprünglich direkt vor der Hinterachse, wo sie allerdings 70 mm unter dem tiefsten Punkt des Fahrgestell-Rahmens herausragte. Die eingeschränkte Bodenfreiheit war mit ein Grund, weshalb man

**Auwärter-Busse für den Linien-einsatz: Centro City (vorn) und Citystar. Bei Bedarf lassen sich die Minis auch für den Ausflugsverkehr ausrüsten, wobei der niedrige Einstieg älteren Fahrgästen entgegen kommt.**

die Telma ganz nach vorn verlegte. Allerdings musste nun die mehrfach geteilte Kardanwelle über Kreuzgelenke steiler nach unten geführt werden – ein Umlenkgetriebe wollten die Konstrukteure wegen möglicher Geräusentwicklung zunächst vermeiden. Doch die Lösung ausschließlich über Kardanwellen erwies sich als störanfällig, weshalb man schließlich auf ein Z-Getriebe wechselte. Allerdings zeigte sich jetzt die befürchtete Geräusentwicklung mehr aus den Schwingungen der Telma-Rotoren. Um dem gegenzusteuern, wurde eine völlig neue Variante entwickelt: Hierbei ist die Telma an das Z-Getriebe hinten angekopelt. Somit setzt sie die obere Gerade des „Z“ fort, wogegen die zweifach umgelenkte Kardanwelle unter dem Niederflurboden gradlinig nach hinten die Anbindung an die Hinterachse bildet. Damit wirkt die Bremsleistung der Telma zwar zuverlässig auf die Kardanwelle, überträgt jedoch nur noch im reduzierten Umfang ihre funktionstypischen Schwingungen, da das Z-Getriebe dazwischen sitzt. Diese Lösung hat sich derart bewährt, dass man sie direkt auch beim jüngsten Mitglied der Auwärter-Familie, dem Centro City verwendete.

Wir wollten uns von den Vorteilen dieser konstruktiven Maßnahmen überzeugen, gleichzeitig auch Citystar und Centro City im direkten Vergleich „erfahren“.

### Preisgünstige Alternative

Hochwertige Fahrzeuge wie von Auwärter sind im entsprechenden Preissegment angesiedelt und damit erheblich teurer, als die wachsende Konkurrenz an Minibussen beispielsweise aus Spanien, Osteuropa oder der Türkei. So kostet der bis auf den Fahrerarbeitsplatz samt Vorbau komplett aufgebaute Vollniederflurbus Citystar (26 Fahrgäste) um die 150.000 Euro.

Um im mittleren Preissegment eine Alternative bieten zu können, hat der Her-

steller vor zwei Jahren den Centro City kreiert. Dessen Basis ist nämlich kein Windlauffahrgestell (so bezeichnet man das Fahrwerk mit Fahrerhaus, Rahmen und Kotflügel), wie man es beim Citystar verwendet, sondern ein serienmäßig ausgestatteter Kastenwagen. Demnach also ein Aus- und Umbau statt eigenständigem Aufbau. Zudem wurde beim Centro City auf Vollniederflur verzichtet, eine Mittelplattform entsprechend Low-Entry tut es nämlich auch. Der knapp kalkulierte Kleinbus verfügt bei 13 Sitzplätzen über eine Kapazität von 22 Fahrgästen und ist ab 110.000 Euro zu haben. Individuelle Ausstattungen, die zum Teil auch die Karosserie betreffen, sind jedoch als Sonderausstattung möglich. So bietet Auwärter

**„Auwärter bietet anstelle der Originalverglasung des Sprinter auch weitere Ausführungen an, etwa eine Doppelverglasung.“**

anstelle der Originalverglasung des Sprinter weitere Ausführungen an: Doppelverglasung, Stufenglasoptik (original Ausschnitt mit schwarzen Einfärbungen) sowie vergrößerte Fensterauschnitte mit Panoramaverglasung, tiefer Brüstung und hochgezogener Windschutzscheibe. Als Sonderausstattung gibt es auch eine Heckverlängerung (330 mm). Grundsätzlich gilt für alle Centro City, dass die großflächig verglasten Doppeltüren elektrisch betrieben sind.

Unser Testbus erschien in der aufwändigen Variante mit Panoramaverglasung. Den Antrieb bildete die gängige Kombination aus dem 516 CDI-Motor in Euro-5-Ausführung (163 PS) und einem Fünfgang Wandlerautomaten. Das allgemein bewährte Sprinter-Cockpit entspricht auch hier weitgehend der Serienausstattung. Allerdings gibt es für bustypische

Funktionsschalter wie etwa die Türbetätigung ein aufgesetztes Modul über der Mittelkonsole. Außerdem ergänzt ein Spiegel für den Fahrgastraum die Einrichtung im Cockpit. Option ist eine – sicherlich empfehlenswerte – Haltestellenbremse. Der serienmäßige Fahrersitz des Sprinter bietet guten Komfort. Auffallend ist im Centro City die zum Teil ungenutzte Beifahrerseite, wo im Testbus nur der Ständer für den Kassenautomaten montiert war. Für weitere Einbauten ist Platz vorhanden, da auf den – überflüssigen – Beifahrersitz verzichtet wurde. Ebenso überflüssig ist die werksseitige Schlagtüre, was jedoch zum Konzept gehört, aus Kostengründen am Vorbau nichts zu ändern. Möglich sind jedoch unterschiedliche Ausstattungsvarianten, beispielsweise als Club- oder Shuttlebus mit stufenlosem Einstieg und mit zusätzlicher Bestuhlung der Niederflurplattform. In diesem Falle kann auf Wunsch ein Beifahrersitz eingerichtet werden.

### Neue Fahrzeuglösungen

An ihrem Platz geblieben ist somit auch die B-Säule, wodurch der Einstieg mit doppelflügeliger Außenschwingtür im Vergleich zum Citystar 400 mm weiter hinten beginnt. Somit verläuft die Stufe zum Cockpit schnurgrade zwischen beiden B-Säulen – anders als im Vollniederflurbus Citystar mit schrägem Winkel zwischen Einstieg und Fahrerarbeitsplatz. Auffallend ist hier ein Metallkasten aus geriffeltem Aluminium, der rechterhand vom Fahrersitz eine Erhebung bildet. Dieser Kasten verbirgt die ansonsten überstehende Telma. Nicht unbedingt elegant gelöst. Doch auf Wunsch kann die Ab-



tipp

### Verschleißfreie Dauerbremsen...

... erhöhen die Sicherheit und reduzieren den Verschleiß der Bremsbeläge erheblich. Daher sollten sie auch in Kleinbussen der Sprinterklasse nicht fehlen. Auf jeden Fall erforderlich ist eine Zusatzbremse – in diesem Fahrzeuggesamt werden elektromagnetische Wirbelstrombremsen wie die Telma eingesetzt – wenn Auflastungen am Fahrzeug anstehen. Je nach Aufbau, Kapazität und Ausstattung bewegt sich der Sprinter nämlich hart am Rande des werksseitigen Limits von 5 t Gesamtgewicht. Daher setzen Aufbau und Betreiber auf Auflastung, wenn technisch möglich. So auch beim Vollniederflurbus Citystar, der mit 5,5 t zugelassen wird, oder der Mittelniederflurvariante Centro City, dessen Auflastung auf 5,3 t mit einer Begrenzung auf Tempo 70 km/h verbunden ist.

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 einfassen, 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.



**Centro City:** Das bewährte Sprinter-Cockpit bietet dem Fahrer guten Komfort. Der ungenutzte 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.



[www.busplaner.de](http://www.busplaner.de)

web

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. Pinot-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.

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

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



**+** 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.



Centro City mit großer Dachluke sowie Konvektorenheizung im Fahrgastraum ausgerüstet. Die an den Deckenkanälen längslaufenden Lichtbänder verleihen dem Minibus einmal mehr eine ansprechende Atmosphäre. Das Heck entspricht der Serienausstattung des Kastenwagens mit üblicher Doppeltüre. Dahinter findet sich zwar kein Kofferraum, jedoch etwas Stauraum unter der letzten Sitzreihe. Wer mehr benötigt, kann die Heckverlängerung wählen.

Auf unserer Testfahrt zwischen Hunsrück und Mosel überzeugte das Fahrverhalten in jeder Situation, auch an den zum Teil kräftigen Steigungen. Jederzeit zuverlässig arbeitete zudem der Getriebeautomat. Unsere Fahrerwechsel dienten dazu, den Centro City auch als Fahrgast zu erleben, wobei unsere Aufmerksamkeit besonders den angesprochenen Betriebsgeräuschen im Bereich Z-Getriebe und

Telma galt. Man muss schon sehr genau hinhören, um von der Niederflurplattform aus etwa zwischen 1.150 und 1.450 Umdrehungen eine Art hintergründiges Rumoren der Wirbelstrombremse heraus zu hören. Demnach scheinen sich die aufwändigen Maßnahmen am Antriebsstrang gelohnt zu haben, denn insgesamt ist das Geräuschniveau für diese Fahrzeugklasse gut. Dazu beigetragen haben sicherlich auch weitere Maßnahmen wie zusätzliches Dämmmaterial innerhalb der Radkästen oder Antidröhn-Masse zwischen den Schnittkanten der Panorama-verkleidung – was auch der Rostvorsorge dient.

### Eigenständiger Aufbau des Citystar

Die Frage regelt sich – abgesehen vom Preis – über die vorgesehene Verwendung. Als altbekannte Variante in aktueller Aus-

führung, fällt natürlich sofort der eigenständige Aufbau des Citystar auf. Es gibt zwei Plattformen mit jeweils doppelflügeliger Tür, wobei der vordere Einstieg samt B-Säule weiter zum Bug gerückt ist und somit einen Einstieg wie in großen Linienbussen bildet. Eine überflüssige Schlagtür gibt es hier nicht. Technisch wie beim Centro City gelöst ist die Integration der Telma, weshalb auch hier neben dem Fahrersitz eine aufgesetzte Verkleidung die überstehende Dauerbremse verbirgt. Der durchgehende Niederflurboden ist zwar stufenfrei, überwindet die Hinterachse jedoch mit sanftem Anstieg. Wie beim Centro City auch, wird der Citystar in zwei Radständen angeboten: 4.325 mm und 4.800 mm. Der Testbus war als Shuttlebus für den Messeeinsatz gebaut worden, weshalb die Sitze in der hinteren Hälfte längs angeordnet waren, mit breitem Mittelgang für mehr Stehplätze. Der Antrieb

i



## Technische Daten Auwärter Centro City

datenblatt

### Motor

MB OM 651 DE 22 LA, Vierzylinder-Turbodiesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung und Ladeluftkühlung, Partikelfilter zur Abgasnachbehandlung, Abgasnorm Euro-5/EEV

Hubraum	2.143 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	120 kW/163 PS bei 3.800 U/min
Max. Drehmoment	360 Nm bei 1.400 – 2.400 U/min

### Kraftübertragung

Getriebe	Automatisches 5-Gang Wandlergetriebe Mercedes W5A380, Übersetzung 3,595 – 2,186 – 1,405 – 1,00 – 0,831 (1. Gang), R = 3,167
Antrieb	Auf die Hinterachse, Übersetzung i = 4,727 (Option i = 5,10)

### Fahrwerk

Vorderachse	Einzelradaufhängung mit Querblatt-Parabelfeder und Stabilisator
Hinterachse	Starrachse mit Luftfederung, Kneelingfunktion, Stabilisator und Stoßdämpfer, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer

### Bremsanlage

Zweikreis-Hydraulikbremse mit Unterdruckverstärker, innenbelüftete Scheiben rundum, elektronisch geregeltes Bremssystem EBS mit ABS, ESP, Bremsassistent. Verschleißfreie Wirbelstrombremse Telma CE 35

### Lenkung

Zahnstangen-Servolenkung (LZS 54) mit variabler Übersetzung

### Heizung/Klima/Lüftung

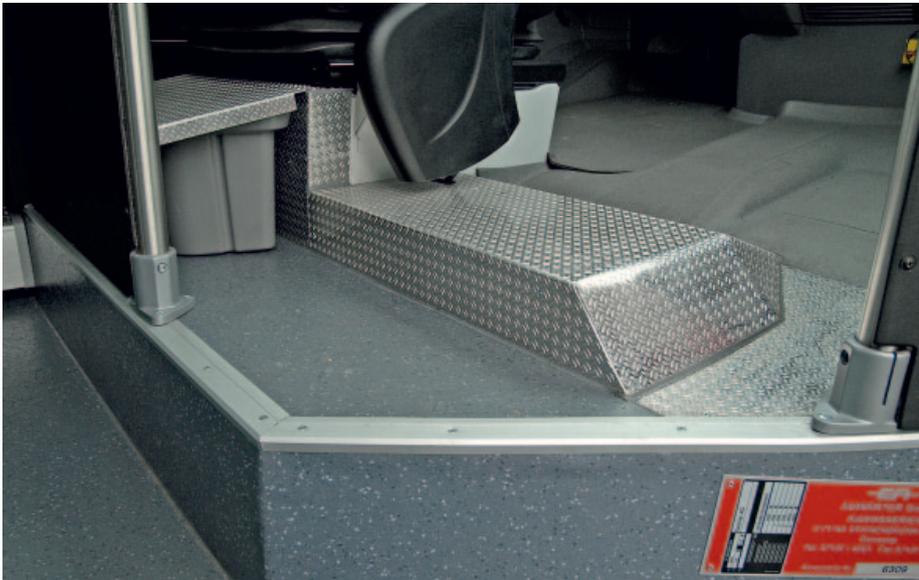
Fahrerplatz-Klimaanlage, Konvektorenheizung, Dachluke

### Elektrik

Lichtmaschine 14 V/180 A, zwei Batterien 12 V/100 Ah, Trennrelais

### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	7.344/1.993/2.700 mm
Radstand	4.325 mm
Überhang vorne/hinten	1.004/2.015 mm
Wendekreis	15.600 mm
Einstiegshöhe	340 mm
Durchgangsweite Einstieg	1.160 mm
Größe Niederflur-Podest	1.845 x 1.710 mm
Stehhöhe Mittelgang	2.150/1.895 mm (Plattform/Mittelgang)
Leergewicht	3.660 kg
Zul. Gesamtgewicht	5.300 kg (5.500 kg möglich)
Tankvolumen	90 l
Kapazität	13/9 (Sitz-/Stehplätze)
Preis Testfahrzeug	125.000 Euro



Auch der kostenintensivere Citystar hat den Kasten für die Telma neben dem Fahrersitz aufgesetzt bekommen. Das lässt sich schöner lösen.

entsprech dem vorgestellten Centro City, ebenso der Fahreindruck.

**FAZIT:** Mit dem Centro City hat Auwärter die bereits bekannten Light-Versionen der Clubbusse für die Niederflurvarianten übernommen. Der Kleinbus präsentiert sich als das, was er sein soll: Eine preiswerte Version aus gutem Hause. Hervorzuheben ist, dass trotz preiswertem Konzept individuelle Lösungen möglich bleiben. Unser Testbus soll 125.000 Euro Kosten, inbegriffen sind bereits die luftgefederte Hinterachse (3.800 Euro), die Telma und die Vorbereitung für Kasse und Fahrtzielanzeige. Übrigens werden Citystar und Centro City auf Wunsch auch auf Basis VW-Crafter gebaut. Bekanntlich ist die Crafter-Basis identisch mit dem Sprinter von Mercedes-Benz. Allerdings unterscheidet sich die Antriebstechnik: Der Crafter ist im Gegensatz zum Sprinter nicht mit einem Wandlerautomaten verfügbar. Wer ihn dennoch ohne selber zu schalten fahren möchte, muss die Shiftmatic wählen, ein automatisiertes Getriebe (kein DSG-Getriebe).

Die Auwärter GmbH, seit 2005 zur österreichischen Pucher-Gruppe gehörend, zählt zweifelsohne zu den Kleinbusher-

stellern, die mit ausgereiften Produkten und immer wieder neuen Ideen auf dem Markt präsent sind. Sorge bereitet derzeit – praktisch allen Aufbauern und Karossiers – die Umstellung auf die Euro-6-Norm, die bei ÖPNV-Varianten teilweise schon Voraussetzung für Fördermittel ist. Mercedes will 2013 „rechtzeitig“ die entsprechenden Sprintermotoren zur Verfügung stellen, VW teilte auf Anfrage mit, dass die Motoren ab 2014 die Vorgaben erfüllen. Dazu sei darauf zu verweisen, dass Kleinbusse der Klasse M3 (Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgastplätzen und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen spätestens 2014 Euro-6-fähig sein müssen. Für Kombitransporter und Kleinbusse unter fünf Tonnen gilt dies erst ab 2015 (Typenzulassung jeweils ein Jahr früher). Eine Lücke im Angebot ist eine Klasse darüber zu erwarten: Mercedes-Benz will den Vario nicht mehr Euro-6-tauglich aufrüsten. Man darf gespannt sein, welche neuen Ideen sich hier finden.

Über den Centro City berichtete unser Autor Jürgen Görgler.

© 2012 Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigungen auf Datenträgern jeglicher Art sind verboten.

HUSS-VERLAG GmbH  
Joseph-Dollinger-Bogen 5  
80807 München  
Tel. +49(0)89/32391-0, Fax -416  
www.busplaner.de

Sicher. Vielseitig. Komfortabel.  
Lernen Sie den Auwärter Teamstar kennen!



Teamstar Reise/Kombi.  
Bringt mit Sicherheit vollen Einsatz für Ihren Umsatz.

Ob im gehobenen Reiseverkehr oder auf Städtereise: Der Auwärter Teamstar bietet alles, was Sie voller Begeisterung an Ihre Sitze fesselt: Den Komfort einer Innenausstattung, die sich perfekt an Ihre Auffassung von Luxus und elegantem Design anpassen lässt. Modernste technische Features für höchste Sicherheit. Und jede Menge Raum, um neue Standards in Sachen Busfahren zu setzen!



**EA** Auwärter GmbH

Kringstraße 2 · D-71144 Steinenbronn  
Tel. +49 7157 4081 · Fax. +49 7157 408290  
www.auwaerter.de · info@auwaerter.de

Ein Unternehmen der **Pucher Group**

DRIVE FIRST CLASS **EA**

## STECKBRIEF

### kurzfristig verfügbare Fahrzeuge

#### OMNIBUSSE SONDERFAHRZEUGE

Kringstraße 2, D-71144 Steinenbronn

Telefon (07157) 408-1

Telefax (07157) 9390

Internet: [www.auwaerter.de](http://www.auwaerter.de)

### Auwärter Teamstar Reise lang

27+1+1 Schlafsessel seitlich u. rückwärts verstellbar.

Fahrgestell Mercedes Benz Vario O 818-48 D

#### Ausstattung

Technik 177 PS EURO 5  
 ABS, Telma CC 80  
 6-Gang-Schalt-Getriebe  
 100Km/h Zulassung  
 Standheizung mit Vorwahrer  
 Tempomat, Luftfederung HA  
 Lufttüre vorne, Nottüre hinten  
 Servicesets, Düsenbelüftung  
 Gepäcksablagen, Kofferschutz  
 Konvektorenheizung  
 Gardinen, Podestleuchten  
 Radzierblenden, Rückfahrwarner  
 Batterietrennschalter

ohne Zulassung



Version IAA

Preis € 144.900,00,- zzgl. Mwst

## Auwärter - Die Bus Klasse

### Der Komfortable.



#### Super Sprinter

Komfort, wirtschaftlich, elegant, robust und vieles mehr. Der Pucher Minibus Super Sprinter mit 19+1+1 Bestuhlung, standardmäßig ausgerüstet mit Panoramascheiben, vergrößertem Kofferraum und komfortablen Einstieg. Im klimatisierten Innenraum hohe, mehrfach verstellbare Reisesitze mit Belüftung und Leselampen sowie großzügige Gepäcksablagen. Mit anderen Worten, der ideale Kleinbus zum Reisen.



### Der Wendige.



#### Centro City

Klein, wendig und vielfach einsetzbar. Im Einstiegsbereich ausgeführt als Niederflurfahrzeug ist er geeignet für den innerstädtischen Nahverkehr und viele weitere Einsatzmöglichkeiten. Fahrerabschränkung, Frontklimaanlage, hohe Außenschwingtür mit Rollstuhlrampe und vieles mehr. Bestuhlt mit 13+1 Sitzplätzen und Stehplätzen je nach Ausstattung, wählen Sie ihren individuellen Bus ganz nach Wunsch.



### Der Vielseitige.



#### Teamstar City

Ob in Stadt- oder Überlandverkehr, der Teamstar City ist ein Multitalent. Mit Bestuhlung von 15-22 Sitzplätzen je nach Ausstattung und Niederflurplattform im Heck, mit Doppeltüre und Rollstuhlrampe auch für Passagiere im Rollstuhl leicht benutzbar. Von Linien- bis Komfortsitzen, Klimaanlage und Gepäcksklappen außen reicht die Ausstattung und damit angepasst an die vielen Einsatzanforderungen im Busbetrieb. Teamstar City, Ihr vielseitigster Bus.

