



Eleganter Zuschnitt: Der Midibus Junior wirkt schon auf den ersten Blick sympathisch.

Junior 65 C18

Attraktiver Portugiese

Der Midibus Junior wird in Portugal hergestellt und soll als bequemer Reisebus für 26 Fahrgäste auch in Deutschland auftrumpfen.

Der Midibus Junior stammt aus Nordportugal und soll jetzt unter der Regie von Berthold Laufenberg, Omnibusvertrieb in Neuss, auch in Deutschland Karriere machen. In der maximalen Bestuhlungsvariante 26 + 1 + 1 ist der Midibus als kostengünstige Alternative für das nachgefragte Segment kleinerer Gruppenreisen gedacht. Der Junior präsentiert sich mit einem Aufbau von rund 8,30 x 2,35 x 3,0 m (Länge x Breite x Höhe) rundum wohlproportioniert und in sympathischen Outfit. In Portugal wird der Midibus sowohl auf dem Daily-Fahrgestell 65C18 von Iveco

mit 6,5 t Gesamtgewicht und 4,75 m Radstand als auch auf dem Mercedes-Benz Vario-Fahrgestell 818 von Daimler mit 7,49 t Gesamtgewicht und 4,80 m Radstand aufgebaut.

Der bequeme Fahrgast-Einstieg ist beim Junior vorne rechts mit fernbetätigter Außenschwingtür angeordnet sowie mit ausreichend dimensionierten Durchgangsmaßen, günstig platzierten Haltegriffen und Haltestangen konzipiert. Dezentfarb- und hochwertige Materialwahl, Dachgepäckablagen, Service-Sets und Gardinen an den großflächigen Seitenfenstern sorgen für eine freundlich/ge-

diegene Reisebusatmosphäre. Darüber hinaus bietet der Fahrgastraum dank Schlafesselbestuhlung im bequemen



Fahrerfreundlich: erstklassiger Arbeitsplatz.



Alles was ein Bus braucht: viel Komfort und eine gediegene Reisbusatmosphäre, ein bequemer Buseinstieg und mit 3,4 m³ ein einsatzgerechtes Stauraumangebot.

800er-Abstand sowie einer Temperierung über Konvektorenheizung und Aufdach-Klimaanlage einen Komfort wie in größeren Reisebussen. Weiterhin ist auch das Kofferraumvolumen von insgesamt etwa 3,4 m³ mit großem Heck-Stauraum, seitlichem Staufach und Dach-Gepäckablagen für eine an Einsatzbereich, Ausstattung, Kofferraumvolumen und Passagierzahl angepasste Zuladung bemessen.

Soweit sich das auf einer kurzen Probefahrt mit dem leeren Junior Daily 65C18 feststellen ließ, ist der Busaufbau in allen Punkten in hoher Qualität gelun-

gen. Beeindruckend sind auch die Fahrleistungen des kompakten 4-Zylinder-Reihen-Diesels, der mit rund 3,0 l Hubraum, variablem Turbolader, Ladeluftkühlung und elektronischer Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung 176 PS (130 kW) bei 3.000 bis 3.500/min leistet und ein maximales Drehmoment von 400 Nm bei 1.250 bis 3.000/min abgibt. Dank einer idealen Antriebsstrangabstimmung und 6-Gang-Schaltgetriebe ließ sich der Leistungsüberschuss in eine hohe Fahrharmonie umsetzen. Bei 6,5 t Gesamtgewicht ist der Junior mit einem hohen Leistungsverhältnis von 27 PS/t und durchzugsstarken maximalen Drehmomentniveau von 61,5 Nm/t unterwegs.

Hochwertig verarbeitet. Gefallen hat auch das angenehm niedrige Geräuschniveau im Fahrgastraum. Dank der bis ins

Detail sorgfältigen Verarbeitung des Junior-Midibusaufbaus waren selbst auf Schlechtwegstrecken keinerlei Klappergeräusche festzustellen. Hinzu kommt eine komfortable Fahrwerksabstimmung bei hoher Fahrstabilität. Weitere Pluspunkte sind für das perfekte Lenkverhalten mit exakter Lenkmittelstellung und ausreichenden Rückstellkräften sowie treuem Geradeauslauf zu vergeben.

Der Fahrerplatz ist in allen Punkten ergonomisch gelungen und weitestgehend vom Daily-Original übernommen worden. Auch das elegante Armaturenbrett und die übersichtliche Instrumententafel entsprechen dem Original, mit Ausnahme der nachträglichen Busspezifizierungen.

Für ein hohes Sicherheitsniveau sorgt ein 2-Kreis-Hydraulik-Betriebsbremsystem mit Unterdruck-Bremskraftverstärker und exakt dosierbaren Scheibenbremsen rundum. Gerade im Busbereich ist das Thema „aktive Unfallvermeidung durch Hightech-Assistenzsysteme“ von großer Bedeutung. So bietet der Junior auf Daily-Basis in der Serienausführung mit ABS, ASR und ESP, Bremsassistent, Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR) und elektronischer Bremskraftverteilung (EDB) neueste Sicherheits-Technologie.

Favorit für Deutschland. Laufenberg favorisiert jedoch für den deutschen Midibus-Markt den Junior auf der robusten Fahrgestellbasis des Mercedes-Benz Vario 818 (177 PS und 675 Nm) mit 7,49 t Gesamtgewicht. Der erfreulich komplett ausgestattete Junior Midibus Vario 818 soll mit einem Nettopreis von etwa 125.000 Euro Kunden finden.

Gerade bei Importfahrzeugen ist die Service-Frage von entscheidender Bedeutung. So lassen sich laut Laufenberg alle Wartungs-, Reparatur- und Garantiearbeiten am Fahrgestell in den Werkstätten des jeweiligen Herstellers durchführen. Für kurze Reparaturzeiten bei Glasschäden sorgt die Listung bei Carglass. Alle Servicearbeiten an busspezifischen Elektrik-, Klima-, Audio- und Videoeinbauten werden von der Omnibus Elektronik & Service GmbH (OES-Line) aus Willich erledigt, die auch deutschlandweit einen mobilen Vor-Ort-Service unterhält.

ADELBERT SCHWARZ