

Editorial



Wer einen niederflurigen Minibus für enge Straßen sucht, beispielsweise für Quartierbuslinien, kann nur auf ein überschaubares Angebot zurückgreifen. Eine der Alternativen ist der BMC Neocity, mehr dazu auf den Seiten 8 bis 12.



Im dritten Teil der Geschichte des Busverkehrs der Vestischen behandeln wir auf den Seiten 18 bis 23 die 1970er und 1980er Jahre. Das war die Zeit der Standardbusse, zunächst der ersten Generation. (Foto: Archiv Vestische)



In den 1980er Jahren hielt dann die zweite Standardgeneration Einzug, und mit ihr auch eine neue Marke: Neoplan. In diese Zeit fällt auch der endgültige Abschied von der Straßenbahn, die aber noch heute namensgebend ist. (Foto: Bernd Regenber)



Der Iveco Evadys ist vielseitig einsetzbar, sowohl im Fernlinienbereich als auch für Ausflüge oder im Schülerverkehr. Auf den Seiten 13 bis 17 stellen wir ihn näher vor und berichten von unserer Probefahrt.



Pünktlich zur Auslieferung der ersten Exemplare des Brekina-Modells vom Büssing Senator stellen wir in einem Busporträt das Vorbild ausführlich vor. Das Bild zeigt den Bogestra-Bus 230, einen Senator 13 von 1962. (Fotos (2): Wolfgang Selbach)



Ab 1963 gab es den Senator auch mit Zweispureinstieg vorne, die entsprechenden Varianten wurden durch ein nachgestelltes D gekennzeichnet. Auf dem Foto ist ein Senator 13 D der Stadtwerke Gießen zu sehen.

Fahrplan

OS 21-5

Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft.....	3
BMC Neocity	8
Iveco Evadys.....	13
Geschichte Vestische - 3. Teil	18
Busporträt Büssing Senator.....	24
Büssing Senator im Modell	46
OS-Buchversand	48

Titelbild



Ein noch sehr junges Unternehmen - zumindest auf der operativen Ebene - ist die Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft, sie ging erst zum 1. Januar 2019 mit eigenen Bussen an den Start. Auf den Seiten 3 bis 7 stellen wir die REVG näher vor. Foto: Kirsten Krämer

IMPRESSUM

Redakteure:
Kirsten Krämer (KK), Eberhard Schaa (ES)
Mitarbeiter in dieser Ausgabe: Silke de Meester de Tilbourg
Modellredaktion: Robert Kubath (RK), Waldfriedhofstr. 93,
81377 München, Telefon 089-719 11 74
Erscheinungsweise: zwölfmal jährlich • **Layout:** Kirsten Krämer,
Anastasia Krusch
Lithos: Helena Walloschek • **Druck:** D+L Printpartner, Bocholt
Bezugspreise: Einzelheft EUR 10,80 + Versand (Inland EUR 2,-/
Ausland EUR 4,-), Jahresabonnement EUR 109,- (Ausland + EUR
10,- Versandkostenanteil)
Bankverbindungen:
Volksbank Bonn-Rhein-Sieg: IBAN: DE71 3806 0186 5201 0520 19,
BIC: GENODE33
Sparkasse Köln-Bonn: IBAN: DE03 3705 0198 0010 6551 32,
BIC: COLSDE33
Das Abonnement verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 30.11. des laufenden Jahres (Datum des Poststempels) schriftlich gekündigt ist; die Beendigung ist frühestens nach einem vollen Jahr Laufzeit möglich.
Alle Rechte vorbehalten. Der OMNIBUSSPIEGEL ist urheberrechtlich geschützt; Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung. Alle Angaben ohne Gewähr. Mit Namen oder Initialen der Verfasser gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Der Einsender erklärt sich mit der Veröffentlichung seines Beitrags, auch in abgeänderter Form, einverstanden, und es wird vorausgesetzt, dass er im Besitz der Veröffentlichungsrechte für seine Einsendungen ist; die Abgeltung eventueller urheberrechtlicher Ansprüche Dritter an seiner Einsendung obliegt dem Einsender. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 38 vom 01.01.2021.
Verlag und Redaktionsleitung: Dieter Hanke, Am Weitgarten 37,
53227 Bonn, Telefon 0228-944 28 53, Fax 0228-44 52 80
E-Mail: info@omnibusspiegel.de, Internet: www.omnibusspiegel.de



Mit nur 8,50 m Länge und 2,45 m Breite ist der Neocity ideal für enge Innenstädte. Der bei BMC in der Türkei gebaute Midibus wird über Omnica in Bühl vertrieben. Fotos: Kirsten Krämer

DARF ES EIN BISSCHEN KÜRZER SEIN?

BMC MIDI-LINIENBUS NEOCITY

Wer heutzutage kleinere Busse für den Innenstadtbereich braucht, ist bei der Firma Omnica an der richtigen Stelle. Neben Kleinbussen auf Sprinter- und Iveco-Basis hat die freie Handelsvertretung auch Fahrzeuge von BMC im Angebot. Mit einem 8,5 m kurzen Midi-Stadtbus schließt Omnica in diesem Segment die Lücke zu den anderen Herstellern.

Geht es darum, in engen Innenstadtbereichen den Verkehr per Bus zu bewerkstelligen, ist das Angebot an passenden Fahrzeugen begrenzt. Bei den oftmals eingesetzten Kleinbussen auf Transporterbasis sind das Sitzplatzangebot und die Beförderungskapazität schnell ausgereizt. Ein Grund für die im baden-württembergischen Bühl ansässige Firma Omnica, mit dem 8,50 m langen und 2,45 m breiten Midi-Stadtbus Neocity das Angebot auf dem deutschen Markt zu vervollständigen. Mit der Firma Reisen und

Mehr aus Leipzig hat der getestete Midibus sogar schon einen neuen Besitzer gefunden. Die Firma BMC als Hersteller des Fahrzeugs produziert im westtürkischen Izmir neben dem Midi- auch Solo- und Gelenkbusse. Seit 1998

Mehr aus Leipzig hat der getestete Midibus sogar schon einen neuen Besitzer gefunden.

Die Firma BMC als Hersteller des Fahrzeugs produziert im westtürkischen Izmir neben dem Midi- auch Solo- und Gelenkbusse. Seit 1998



Für Deutschland wird die Rückfahrkamera zur Serienausstattung gehören.

exportiert BMC ins europäische Ausland. In der ersten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts geriet der Hersteller in wirtschaftliche Schwierigkeiten, kam aber letztlich dank neuer Investoren gestärkt wieder aus dieser Krise heraus.

Doch stellen die türkischen Midibusse eine wirkliche Alternative zu dem heimischen Omnibus-Angebot dar? Bei den deutschen Herstellern gibt es in diesem Bereich aber gar keine Modelle. In diesem Segment stark sind die türkischen Hersteller wie Anadolu-Isuzu, Karsan, Otokar und Temsa. Als französische Alternative vermarktet Iveco die 9,5 m bzw. 10,7 m langen und 2,33 m breiten GX 137 in Deutschland. Bei genauem Betrachten schließt der Neocity mit 8,5 Metern genau die Lücke im vorhandenen Busangebot. Als Wettbewerber sieht man Anadolu-Isuzu und Karsan, die mit anderen Längenvari-

Rechts zwischen den Achsen befinden sich die beiden 12-Volt-Batterien.

anten mit ihrer Fahrgastkapazität nicht an die 72 Personen des BMC Neocity heranreichen.

Für den 2017 auf der Busworld in Kortrijk vorgestellten Neocity entwickelte der auf Midibusachsen spezialisierte Hersteller Brist eine 19-Zoll-Vorderachse mit Einzerradaufhängung (IFS TJC 55-195) und die mit einem Stabilisator verstärkte Portal-Hinterachse (BRA 104-195 DC/A 75). Dem entsprechend steht der Neocity auf Reifen der Größe 245/70 R 19,5.

Mit dem Neocity ist man für den Stadtverkehr gut gerüstet. Eine manuelle Klapprampe (Anlas) an der Mitteltür sowie vier Klappsitze und ein Rollator-Sicherungsgurt im Stehperron sind vorhanden. Die vorderen Sitze sind bodenfrei mit Cantilever-

NEOCITY

OMNIBUS



Halterungen befestigt. Über zwei relativ steile Stufen (265 mm + 285 mm) gelangt man zur Rückbank. Der dahinter angrenzende, ca. 300 mm tiefe und bis zur Decke abgegrenzte Motorturm ist für den Lichteinfall mit einem vier-eckigen Hohlraum versehen, der zum Innenraum hin mit einer Scheibe verschlossen ist.

Der wichtigste Platz

Die Verarbeitung ist im Allgemeinen gut, es gibt wenig Grund für Beanstandungen. Jedoch entdecken wir versteckt unter der Abdeckklappe zum Fahrerstaufach spitz nach oben stehende Schraubenenden.

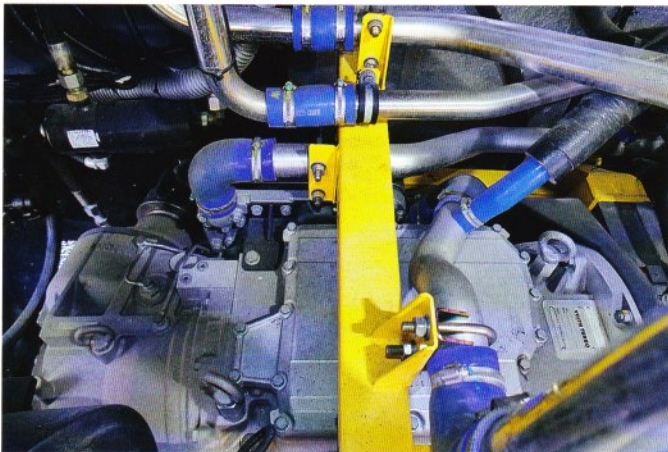
Der Fahrer ist in seiner geschlossenen, großflächig verglasten Kabine vor Übergriffen geschützt. Sie gehört zum Serienumfang und stellt besonders in der zurzeit Corona-belasteten Umgebung den bestmöglichen Schutz dar.

Optisch ist der Fahrerplatz schön übersichtlich und modern gestaltet. Das Armaturenbrett lässt sich VDV-konform verstellen, eine Sicherung verhindert das Lösen des Lenkrads während der Fahrt. Alle Druckschalter befinden sich übersichtlich angeordnet ausschließlich auf der rechten Seite des Armaturenbretts, während die Klimasteuerung links platziert wurde. Mindestens 10 Pluspunkte verdienen die digitalen Anzeigen in der Mitte, die den anspruchsvollen Fahrerplatz noch einmal zusätzlich aufwerten. Derartige Anzeigen, die beim BMC Neocity zum Standard gehören, vermissen wir bei den





Links ist das Getriebe zu sehen, das die Kraft vom rechts stehenden Motor über einen Winkeltrieb auf die Kardanwelle bringt. Im Motorraum ist noch viel Platz. Von rechts hat man den Zugang zum Diesel, der quer eingebaut ist.

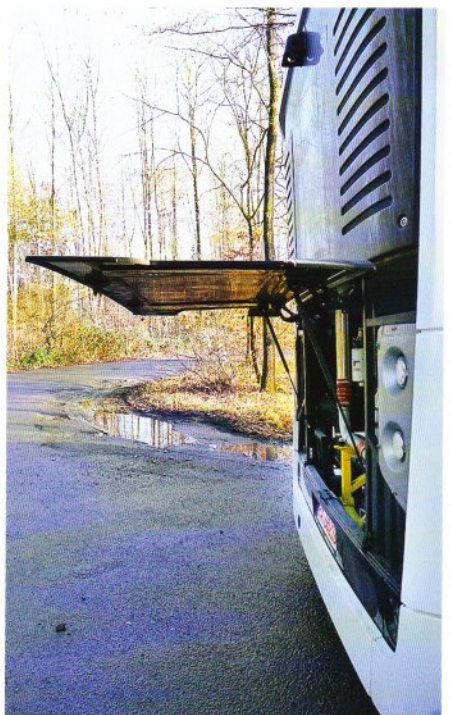


Schön zu erkennen ist hier, wie hinter dem Getriebe der Winkeltrieb auf die Kardanwelle verläuft.



Die Motorklappe lässt sich nur bis auf halbe Höhe öffnen.

Die üblichen Aggregate sind hinter der Bugklappe zu sehen.



deutschen Herstellern. Die Spiegel- und die Fahrerfensterheizung liegen sinnvollerweise zusammen auf einem Schalter.

Während die Bedienung rechts mehr oder weniger selbsterklärend ist, bedarf es bei der Heizungsbedienung einer kleineren Einführung. Die obere Einheit regelt die Temperatur des Fahrerplatzes, darunter die Temperatur für den Innenraum, der über Konvektoren beheizt wird. Über einen vor der Feststellbremse angeordneten Kipp-Schalter wird der Sommer- oder der Winterbetrieb eingestellt. Das hat den Sinn, dass zunächst der Motor bis auf 80 ° aufgeheizt wird, bevor die Wärme an den Innenraum abgegeben wird.

Ungewöhnlich ist die abschaltbare Retarderfunktion, die normalerweise immer aktiv auf dem Bremspedal vorgeschaltet ist.

Die Saffkar-Klimaanlage mit Heizungsfunktion (untere Einheit) verfügt über eine Leistung von 18 kW und lässt sich per Tastendruck einstellen. Unterstützend wirkt eine Zusatzheizung von Webasto (Thermo Pro 90 - 9 kW) oder Eberspächer (Hydronic - 12 kW) bei der Temperierung des Innenraums.

Bei der Fahrzeugausstattung setzt Omnica für den deutschen Markt schon von Hause aus auf einen hohen Serienstand, so zum Beispiel die LED-Innen- und Außenleuchten sowie die LED-Fahrzielanzeigen. Fahrer- und Fahrgastsitze sind von Grammer.



Es gibt nur Kleinigkeiten in der Verarbeitung zu bemängeln wie hier die teilweise freiliegenden Kabelverbindungen und spitze Schraubenenden in der Staufachabdeckung der Fahrerkonsole.



Zum Serienumfang gehört die geschlossene Fahrerkabine aus Glas.

Anstelle der Einfachverglasung kann eine Doppelverglasung bestellt werden, auch Tür- und Außenkameras gibt es gegen Aufpreis.

Von der Bestellung bis zur Auslieferung dauert es aufgrund der der-



Der Fahrerplatz ist VDV-konform verstellbar mit übersichtlich angeordneten Schaltern. Das Display ist digital ausgeführt.

Die linke Konsole bietet neben einem abschließbaren Staufach auch ein Netz, in dem sich Unterlagen verstauen lassen.

zeitigen Corona-Einschränkungen sechs bis acht Monate. Eine 10-Jahre-Garantie auf das Chassis ist mit der optionalen Kathodischen Tauchlackierung verbunden.

Geht es um den Service, will Omnicar mit Werkstätten in Kundennähe zusammenarbeiten. Ein Ersatzteillager wird es in Bühl geben, von wo aus man alles Benötigte innerhalb eines Tages verschicken kann. Dort nicht vorhandene Teile sollen per DHL innerhalb einer Woche aus der Türkei beim Kunden sein.

Fahren

Bei seinen Omnibussen mit Verbrennungsmotor setzt der ursprünglich als türkischer Ableger des 1952 in Longbridge (England) als British Motor Corporation (BMC) gegründeten Fahrzeugherstellers ausschließlich auf Cummins-Motoren. Der im Neocity quer eingebaute Vierzylinder ISB 4.5 E6 210B ist hier nur mit einer Leistungsstufe von 157 kW (210 PS) bei 2.300 min⁻¹ erhältlich. Er wird mit einem Automatikgetriebe von Voith (Diwa 854.6) kombiniert, das optional um eine Stopp-Start-Funktion erweitert werden kann. Über einen Winkeltrieb gelangt die Kraft auf die Kardan-

welle, die links in das Differential einmündet. Das maximale Drehmoment von 850 Nm entwickelt der Diesel bei 1.200 bis 1.500 min⁻¹.

Entspannt geht es nun zur Praxis. Das Manövrieren eines 8,5 m langen Wagens ist für eingefleischte Busfahrer eine wahre Erholung. Wesentlich leichter als mit größeren Fahrzeugen lassen sich Engstellen und enge Einmündungen passieren. Da spielt der Neocity mit seinen geringeren Abmessungen klar seine Vorteile als Midibus aus.

Auf den heutzutage überall schlechten Innenstadtsstraßen, wie es sie natürlich auch in Bonn gibt, spüren wir die relativ harte Federung der Vorderachse, allerdings sitzt man aufgrund der Fahrzeuglänge auch näher daran als üblich.

Probleme im Fuß- und Kniegelenk bereiten uns die sehr steil stehenden Pedale, bei denen wir die Hacke nicht auf dem Boden aufstellen können. Durch die Verstellung des Fahrersitzes nach hinten können wir zumindest den stark angewinkelten Gelenken ein klein wenig Entlastung gönnen.

Bei der Bremse ist Feingefühl gefragt. Sie greift bei zu starkem Druck beherzt zu und macht durch

den Motorvortrieb beim leichten Lupfen noch einmal auf, sodass der Bus dann einen leichten Satz nach vorne macht. Das ist nicht nur unschön für den Fahrer, sondern auch für die Fahrgäste. Beim Bremsen stimmt die Motorbremse gleich mit einem sonoren Brummen ein, was ebenso wie das relativ laute Motorengeräusch zu Resonanzschwingungen im Innenraum führt. Mit 157 kW (210 PS) ist der Neocity gut ausgestattet. Auch wenn wir nicht voll besetzt waren, kann man davon ausgehen, dass er in der Stadt allemal stark genug sein wird.

Der Neocity fährt leicht und zeigt gute Rolleigenschaften. Wir bemerken, dass es am Armaturenbrett einen Wahlschalter für Normal-, Eco- und Power-Modus gibt. Um zu sehen, wie es mit der Leistung am Berg bestellt



Für den Lichteinfall hat BMC einen ca. 30 cm tiefen Kubus mit Fenstern versehen.



An der vorstehenden Podestkante könnte man sich leicht stoßen.



Hier finden 21 Personen einen Sitzplatz. Zur Rückbank sind zwei relativ steile Stufen zu überwinden.

Technische Daten BMC Neocity

Maße und Gewichte:

Länge	8.500 mm
Breite	2.450 mm
Höhe	3.143 mm
Radstand	4.535 mm
Überhang v/h	2.040 / 1.925 mm
Stehhöhe v	2.390 mm
Einstiegshöhe v/m	340/340 mm
Sitz-/Klapp-/Stehplätze	21/4/51
Fahrgastsitze	Grammer
Fahrersitz	Grammer MSG 90.3
Volumen Dieseltank:	210 l
Volumen Adbluetank	38 l
Leergewicht	10.000 kg
zul. Gesamtgewicht	14.900 kg

Motor:

Typ	Cummins ISB 4.5 E6 210B,
Ladeluftkühlung mit Turbolader	
Position	Heck quer stehend
Zylinder	4 in Reihe
Hubraum	4.500 cm ³
Leistung	157 kW (210PS)
bei Drehzahl	2.300 min ⁻¹
Max. Drehmoment	850 Nm
bei Drehzahl	1.200 - 1.500 min ⁻¹

ist, fahren wir im Eco-Modus die mehrere Kilometer lange Steigung zum Bonner Venusberg hoch. Das Voith-Automatikgetriebe schaltet die Gänge schnell hoch und fährt oben angekommen untertourig weiter. Überhaupt kommt die Motor-Getriebe-Abstimmung mit dem Eco-Modus nicht so gut zurecht und kann sich nicht immer für den richtigen Gang entscheiden, was sich auch beim Anfahren zeigt. Bei eingestelltem Power-Modus arbeiten Motor und Getriebe im Vergleich dagegen wesentlich harmonischer miteinander. Als dritte Option, und das scheint uns die beste zu sein, wird bei

Neutralstellung die Leistung automatisch an die gefahrene Strecke angepasst.

Getriebe:

Typ	Voith Diwa 854.6
Art	4-Gang-Automat

Vorderachse:

Typ	Brist IFS TJC 55-195
Art	Einzelradaufhängung
Federung	zwei Luftfederbälge und Stoßdämpfer
Bereifung	245/70 R 19,5
Lenkung	Hema 8098 Servocom Hydrolic (ZF Lizenz)

Hinterachse:

Typ	Brist BRA 104-195 DC/A75
Art	Portalachse
Achsübersetzung	i = 4,860
Federung	vier Luftfederbälge und Stoßdämpfer
Zusatzausstattung	Stabilisator
Bereifung	245/70 R 19,5

Elektrische Anlage:

Nennspannung	24 V
Batterien	2x12 V/300 Ah

Heizung/Lüftung/Klima:

Klima	Safkar
max. Kälteleistung (standard)	18 kW
Heizfunktion (optional)	15 kW
Heizung (standard)	25,2 kW
Heizung (optional)	26 kW
Zusatzheizung	Webasto Thermo Pro 90-9 kW
Zusatzheizung (optional)	Eberspächer Hydronic 12 kW

Preis ohne Standheizung und Rückfahrkamera: 119.000 Euro
Preis Testbus mit Standheizung und Rückfahrkamera (Standard für Deutschland): 129.000 Euro

Resümee

Für den kleinen Stadtverkehr ist der BMC Neocity durchaus ein passendes Fahrzeug. Positiv überrascht waren wir von der allgemein guten Verarbeitung. Dass man sich mit einem Hersteller aus dem Ausland auch die landesüblichen Zulieferteile mit einkauft, sollte jedem Betreiber klar sein. Sofern die Ersatzteil- und Werkstatversorgung gesichert ist, sollte dies aber kein Hemmnis sein, sich ein solches Fahrzeug zuzulegen.

Als freie Handelsvertretung gibt Omnica eine Gewährleistung von zwei Jahren oder 100.000 km auf das Fahrzeug. Optional kann die Gewährleistung auf 200.000 km erweitert werden.

KK