



Markantes Heck: strenge Linienführung mit vielen Lüftungsschlitzen

Gebrauchswert großgeschrieben

Ein Kleinbus mit großer Kapazität, so bewirbt der türkische Hersteller BMC seinen Newcomer in Deutschland. Der kompakte Neocity dreht gerade seine Vorstellungsrunde im Markt, bei einem Stop over vor Ort dürfen wir ihn näher kennenlernen.

Wer einen Minibus braucht, landet früher oder später bei einem Fahrzeug mit Stern. In der Regel ist es ein Sprinter, professionelle Fuhrparks greifen gern zu Original-Minibussen aus Dortmund. Dort spielt heute der Sprinter City 75 die erste Geige, der zu stolzen Preisen auf 8,5 m Außenlänge Platz für plus-minus 35 Personen Platz bietet. Alternativlos ist das Angebot freilich nicht. Fürs gleiche Geld gibt es auch einen Minibus, der bei gleicher Länge die doppelte Anzahl an Fahrgästen packt.

In Deutschland ist der Neocity von BMC noch neu, er wird vom Klein- und

Midibusspezialisten Omnica aus dem badischen Bühl vertrieben. Und zwar in drei Längen: Mit 8,5, 9 und 10 m Außenlänge, die drei Formate werden durch die Variation des Radstands generiert. Ihre Besonderheit: sehr kompakte Maße und dabei viel Innenraum.

Ähnlichkeiten zum Wettbewerb

Und gleich auf den ersten Blick ist die Ähnlichkeit zu Produkten wie etwa dem Karsan Atak oder anderen augenscheinlich. Knappe Überhänge vorn und hinten, die große Frontscheibe und kleine Räder – nicht gleich, aber vergleichbar. Der-



Breiter Einstieg in Fahrzeugmitte: Die Klapprampe gehört zur Standardausstattung.

selbe Konstrukteur hat sich bei verschiedenen Herstellern verdient gemacht, diese Fahrzeuge gelten in der Türkei mittlerweile als Klassiker. Auch wenn sie sich in Zentraleuropa noch nicht durchsetzen konnten, nicht zuletzt, weil die Fuhrparks gern auf die tradierten Marken setzen.

Aber gerade im Midisegment haben türkische Bushersteller Kompetenz mit eigenständigen Fahrzeugkonzepten bewiesen. Der Neocity ist ein BMC-Geschöpf, der Hersteller mit dem ungewöhnlichen Namen hat britische Wurzeln, mehr Informationen zum Unternehmen haben wir im Kasten „Nutzfahrzeuge made in Turkey“ auf Seite 11 zusammengestellt. Für Traditionalisten



Ein neuer Wettbewerber im Niederflur-Revier: Der BMC Neocity 8,5 wird in Deutschland von Omnica vertrieben.



Schnell erlernt: Lenkrad und Schalter gehen gut zur Hand, die steil stehenden Pedale sind eher ein Ärgernis.



VDV-konform: Der Neocity-Armaturenräger lässt sich mit dem Lenkrad verstellen.



Knapper vorderer Überhang: schmaler Einstieg vorn mit satt schließender Tür

mögen die Proportionen des BMC-Mini vielleicht gewöhnungsbedürftig sein. Der große kantige Fahrzeugkubus, darunter kleine 19,5“-Räder, auch die schmale Vordertür könnte man als Malus sehen. Auf den zweiten Blick beweist das Fahrzeugkonzept durchaus Stärken. Mit nur 8,5 m Länge und 2,45 m Breite geht un-

ser Neocity eben nicht verschwenderisch mit der vorhandenen Verkehrsfläche um. Zumal er, wenn es sein muss, 21 sitzende und 51 stehende Fahrgäste befördert, wie uns die Testbegleiter erklären. Dabei verschenkt der Neocity mit seinem Maschinenraum-Separée im Heck sogar fast 1,5 m² Nutzfläche.

Ob die Nutzlast für Vollaustattung reicht? Leer wiegt der Neocity 8.200 kg, legal stemmt er bis zu 14.900 kg – also weit mehr als ausreichend. Dann im Innenraum zeigt der Neocity seine Schokoladenseite. Die Raumaufteilung ist bis auf die letzte Sitzreihe niederflurig und damit tadellos, in Fahrzeugmitte macht sich eine

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Anlasser u. Lichtmaschinen
- Gebläse, Lüfter, E-Motoren
- Umwälz u. Wasserpumpen
- Heizungsersatzteile
- Achs- u. Bremsersatzteile
- Heizungs- u. Wasserkühler

Neu! Jetzt auch Webshop!

Heidenau - 03529/57430
 Berlin - 030/54718574
www.busfachhandel.de



große Stehplatzinsel breit. Die Fahrgast-sitze, mit robustem Stoff bezogen, sind passend angeordnet und fühlen sich gut an. Der Durchgang vorn an den Radkästen ist nicht üppig, das Platzangebot ist dem Sprinter weit überlegen und reicht für dieses Fahrzeugformat allemal.

Der Fahrgastfluss fällt auch in vielen Vollformatbussen nicht besser aus – nur bei den Haltestangen und Handläufen, zwar aus Edelstahl, könnte man noch nachbessern. Übrigens auch bei Nebensächlichkeiten wie den Außenspiegeln, was uns bei der Wäsche auffällt: Die Elektrostecker an den Spiegelhaltern lassen sich nur fummelig lösen, für die Spiegelabnahme braucht es noch einen Hammer.

Das kostet wertvolle Zeit und verursacht Schäden – bitte unbedingt nachbessern.

Mit 210 PS fast zu stark

Jetzt aber los, die Teststrecke wartet. Rein ins enge Cockpit, das dafür aber mit einer pandemiesicheren vollverkleideten Fahrerkabine aufwartet. Der Fahrersitz fällt spartanisch aus, da gibt es sicher auch bessere Optionen. Die Bedienung ist schnell gelernt, das sportlich kleine und unten abgeflachte Lenkrad geht gut zur Hand. Nur an die steil stehenden Pedale kann man sich wohl nur schwer gewöhnen.

Und dennoch geht es gleich flott zur Sache: Mit 8,5 m Länge ist der Neocity überall zuhause, selbst dort wo es eng hergeht. Trotz der stattlichen Breite von 2,45 m schlängelt er sich durch enge Gassen und findet auch immer ein Schlupfloch im Verkehr. Beinahe rekordverdächtig ist der Wendekreis von gut 15 m (Durchmesser), hier schlägt der größere BMC sogar den neuen Sprinter City 75 um Längen. Sein besonderer Vorzug: Seine Übersichtlichkeit, unser Urteil: besser geht es kaum.

Der 210 PS starke Vierzylinder-Diesel (natürlich von Cummins) packt beinahe zu kräftig zu, die nächstschwächere Version würde wohl bei Normaltopografie ebenfalls reichen. Das üppige Drehmoment (850 Nm) wird von einer Voith-Viergangautomatik verarbeitet, mit dem Ergebnis sind wir wenig begeistert. Ruppige Schaltvorgänge nerven, der Motor schiebt, weil er nicht schnell von der Drehzahl

kommt, beim Bremsen noch etwas nach. Und so ist jede Haltestellenanfahrt fast ein Vabanque-Spiel: Eine saubere und gefühlvolle Bremsung will dem Tester einfach nicht gelingen. Vielleicht auch, weil der Retarder anfangs zu stark einsteuert, die Betriebsbremse aber danach zu wenig Druck aufbaut. Jedenfalls ist keine lineare Kennlinie zu erfüllen. Dazu trägt auch das viel zu steil stehende Bremspedal bei, das bei einem nachhaltigen Tritt eine ungesunde Fußstellung fordert. Dafür sammelt

Die Investition in den BMC-Mini – er ist wohl eher ein Midi – könnte sich lohnen. Er ist günstig, leistungsfähig und solide verarbeitet.

das Fahrwerk nur Bestnoten. Der straff gedämpfte Neocity federt omnibusfein und nimmt auch grobe Fahrbahnen, ohne zu rumpeln, zu nicken oder zu wanken. Der Neocity spurt souverän geradeaus und lässt sich weit schneller durch Kurven ziehen, als es für Fahrgäste bekömmlich wäre. Die Arbeit an der Vorderachse verrichtet eine luftgefederte Brist-Einzelradführung mit Doppelquerlenkern, den Antrieb übernimmt eine Brist-Portalachse. Denn die könnten mit dem gebotenen Komfort grundsätzlich zufrieden sein. Wenn nur der Lärm nicht wäre, mit dem der kernige Cummins-Vierzylinder die

Themenschwerpunkte

in Bus-Fahrt 3/21

- Bushersteller im Portrait: Mercedes-Benz
- Reiseversicherung und Busfinanzierung
- Stadt- und Überlandbusse

ANZEIGENSCHLUSS:
4. Februar 2021

REDAKTIONSSCHLUSS:
4. Februar 2021



BUCHUNG + BERATUNG
+49 2151 5100-127
bus-fahrt@stuenings.de
busfahrt.com

Nutzfahrzeuge made in Turkey

Den Bushersteller BMC dürften bislang nur eifrige Messebesucher kennen. Gegründet wurde das Unternehmen als türkisch-britisches Joint Venture im Jahr 1964. Der britische Fahrzeughersteller BMC (= British Motor Corporation) übernahm als Namensspender 26 Prozent der Anteile, die Mehrheit des Unternehmenskapitals stellten türkische Partner. Die britisch-türkischen Geschäfte hatten sich schon früher angebahnt, bereits seit 1947 wurden Austin- und Morris-Trucks in die Türkei importiert. Ab 1966 legte das Unternehmen richtig los, jetzt wurden am Standort Izmir unter BMC- und später Leyland-Lizenzen Trucks, Vans, Zugmaschinen und Motoren produziert. Ein wesentlicher Meilenstein setzten die BMC-Strategen 1976. Nun liefen die ersten Cummins-Diesel vom Band, BMC baute für den amerikanischen Motorengigant in der Türkei die Dieselmotoren. Die Omnibusherstellung begann 1991, im Jahr 2008 erfolgte der Stapellauf der ersten komplett in der Türkei entwickelten Niederflrbusse. Heute gehört BMC zur türkischen Curkurova Holding, das Unternehmen ist einer der größten Nutzfahrzeug-Hersteller des Landes. Rund 2.500 Mitarbeiter bauen Trucks, Omnibusse und allerhand Militärfahrzeuge und -gerätschaften. Das Unternehmen verfügt über Produktionsanlagen, die mehr als 250.000 m² umfassen. Und über eine eigene Produktentwicklung, auf die die Mitarbeiter und Verantwortlichen besonders stolz sind.



Typischer Einsatzfall für Minis und Midis: In Klein- und Mittelstädten sind kleinere ÖPNV-Formate wie der BMC Neocity gefragt.

Mitfahrer beschallt. Besonders unter Vollast, selbst bei zurückhaltender Fahrweise, klingt der Antrieb nervig durch. Wobei es ja keine Masteraufgabe wäre, den querstehenden Vierzylinder in seinem Séparée besser zu dämmen.

Unter dem Strich

Die Investition in den BMC-Mini – er ist wohl eher ein Midi – könnte sich lohnen. Der Kunde bekommt zu günstigen Konditionen ein sehr leistungsfähiges Fahrzeug, das sich durchaus solide verarbeitet präsentiert. Gerade die Fahreigenschaften beeindrucken, bei der Antriebsabstimmung sehen wir noch Luft nach oben. Ganz gewiss auch beim Geräuschkomfort, der noch nicht hiesigen Anforderungen entspricht. Die Grundausstattung ist reichhaltig, die Optionsliste verspricht interessante Aufwertungsmöglichkeiten.

Wenn dann noch die Aftersales-Betreuung stimmt, steht wachsenden Verkaufserfolgen nichts mehr im Wege. **WT**

Technische Daten

Motor:

Vierzylinder-Dieselmotor Cummins ISB4,5, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader mit Ladeluftkühler, elektronisch geregelte Common-Rail-Direkteinspritzung, abgasarm nach Euro 6D mit AGR, SCR-Kat und Partikelfilter.

Hubraum	4.500 cm ³
Leistung	157 kW/210 PS bei 2.300 U/min
Maxim. Drehm.	850 Nm bei 1.200 – 1.500 U/min

Kraftübertragung:

Viergang-Automatikgetriebe Voith Diwa6; Antrieb Hinterachse mit Übersetzung $i = 4,86$

Aufbau:

Niederfluriger Integralaufbau aus Stahl, 2 Niederflureinstiege.

Fahrwerk:

Brist-Vorderachse mit Einzelradführung, starre Brist-Portalachse, Vollluftfederung, Stabilisator

Bereifung: 245/70 R 19,5;

Bremsen:

EBS-Bremssystem mit pneumatischen Scheibenbremsen an allen Rädern, Dauerbremse: Ins Getriebe integrierter Retarder; ABS plus ASR, ESP

Elektrik:

Nennspannung 24 V; Batterien 2 x 12 V, 2 x 150 Ah.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe:	8.500 x 2.450 x 3.143 mm
Radstand:	4.535 mm
Überhänge vorn/hinten:	2.040/1.925 mm
Leergewicht:	8.200 kg
Zul. Gesamtgewicht:	14.900 kg

Fahrgastkapazität:

Sitz- und Stehplätze: max. 21 + 51



K-Bus GmbH | Industriegasse 1/1 | A-7053 Hornstein | www.k-bus.at
Matthias Mazuheli | Mobil: +43664 83 69 843 | E-Mail: mm@k-bus.at



City 716 Niederflur
bis 43 Personen



E-Solar City Niederflur
9 bis 34 Personen 100% Elektro


