

**Ein Beitrag
zur Lösung
eines Umwelt
problems**



A front-facing view of a Steyr City-Bus. The bus is primarily orange with a white upper section. A driver wearing a white lab coat is visible through the large windshield, holding a black steering wheel. The interior of the bus is visible through the side window. The bus has a black bumper with two large, illuminated square headlights and a central grille. The background shows a clear blue sky and a grassy hillside.

CITY-BUS

STEYR

Das Problem

Die Straßen unserer Citys sind Gaskammern. Täglich strömen Tonnen von Kohlenmonoxyd, Kohlenwasserstoffen und Stickoxyden aus den Auspuffrohren der Autos in unsere Atemluft. Die Straßen unserer Citys sind total verstopft. Die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Autos zur Verkehrsspitze liegt bereits unter der eines Fußgängers. Parkplätze gibt es kaum noch. Das Suchen nach einem freien Parkplatz kostet enorm viel Zeit, Geld und Nerven. Park-

platzsuchende Autofahrer verstopfen die Straßen zusätzlich. Zweite-Spur-Parker machen das Chaos perfekt. Trotz der niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeiten steigt die Unfallhäufigkeit in den Citys ständig an.

Die Straßen unserer Citys machen aus gesunden Menschen Neurotiker. Wen wundert es, daß niemand mehr in der Innenstadt wohnen will? Wer kann, zieht an den Stadtrand. „In die Stadt“ fährt er nur mehr, wenn er muß. Das Ergebnis: Unsere Citys sterben langsam aus.



Die halbe Lösung

Stadtväter und Städteplaner begannen, in den Stadtkernen zahlreicher europäischer und außereuropäischer Städte Fußgängerzonen zu errichten. Fußgängerzonen sind Straßen oder Stadtteile, die für den Individualverkehr gesperrt sind.

Das war bereits ein wesentlicher Fortschritt. Er brachte jedoch auch Probleme mit sich. Was macht der Fußgänger, wenn es regnet? Wenn er einkaufen war und Pakete schleppen muß? Wenn er müde ist? Wenn er mit der ganzen Familie unterwegs ist? Was machen gehbehinderte Menschen?

Man ersann verkehrsverdünnte Zonen. Verkehrsverdünnte Zonen sind Straßen oder Stadtteile, die zwar für den Individualverkehr gesperrt sind, in denen aber Lieferantenfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge sowie öffentliche Verkehrsmittel fahren dürfen.

Aber auch das ergab noch keine hundertprozentig befriedigende wirtschaftliche Lösung. Zumindest nicht mit den herkömmlichen (luftverschmutzenden) Transportmitteln.



Fußgängerzonen verlangen nach völlig neuartigen Verkehrsmitteln.

Städteplaner mit internationaler Erfahrung formulierten dies in verschiedenen Gutachten über die „Dynamisierung von Großstädten“ so:

„Ein Fußgängerschutzgebiet braucht Hilfsverkehrsmittel, die den speziellen Bedürfnissen solcher Zonen angepaßt sind. Das Fußgängerschutzgebiet kann als Zone betrachtet werden, in der menschliche Funktionen Priorität genießen. Der Mensch ist dort nicht den Gefahren des schnellen Verkehrs ausgesetzt, er braucht keine verpestete Luft einzuatmen, und er kann sich in einer verschönerten städtischen Umgebung frei bewegen.“

Welche Aufgaben muß der Fußgängerhilfsverkehr erfüllen?

Er muß die Menschen von Terminal-Einrichtungen (Bus- und Straßenbahn-Endstationen, Parkhäuser) am Rande der Innenstadt in das Innere des Fußgängerschutzgebietes bringen.

Er muß die Menschen, die mit der U-Bahn in den Bereich des Fußgängerschutzgebietes gefahren sind, aber auch jene, die zu Fuß in das Fußgängerschutzgebiet gekommen sind und (mit Einkäufen beladen) müde geworden sind, transportieren.

Schließlich dient der Fußgängerhilfsverkehr dazu, älteren und gehbehinderten Personen überhaupt eine Möglichkeit zu bieten, in eine Fußgängerschutzzone zu gelangen.

Die ganze Lösung

Der City-Bus

Die Steyr-Daimler-Puch AG hat sich mit diesen Problemen beschäftigt. Gemeinsam mit Spezialisten wurden Analysen erstellt, Untersuchungen vorgenommen, Befragungen durchgeführt, Alternativen zur Problemlösung überdacht und diskutiert. Das Ergebnis dieser Vorarbeiten ist der Steyr-City-Bus. Er ist ein wirtschaftliches Verkehrsmittel, das speziell für den Verkehr in Fußgängerzonen mit Förderung durch den Forschungsförderungsfond der gewerblichen Wirtschaft entwickelt wurde. Er ist ein Verkehrsmittel, das jedermann sicher, bequem und rasch an sein Ziel bringt, ohne die Umwelt zu belasten oder zu schädigen.

Der Steyr-City-Bus ist umweltfreundlich.

Weil seine Abgasemission extrem niedrig ist. Weil sein Geräuschpegel extrem niedrig ist. Weil seine Geschwindigkeit fußgängerfreundlich ist. Weil sein Styling Fußgänger-Appeal hat.

Der Steyr-City-Bus ist beweglich.

Der Steyr-City-Bus ist so beweglich wie ein größerer PKW. Und er hat einen Wendekreisradius von nur 6,5m. Das gibt ihm die für den heutigen Großstadtverkehr (Zonen ohne Individualverkehr, Zubringerrouten an der Peripherie, normaler Verkehrsbereich, Messen und Ausstellungsgelände) erforderliche Wendigkeit.

Im City-Einsatz fährt der Steyr-City-Bus eine Dauergeschwindigkeit von 10 bis 60 km/h.

Der Steyr-City-Bus ist komfortabel.

Die geringe Einstieghöhe ist für ältere und behinderte Personen bequem. Auf den modernen, körpergerechten Sitzen finden 10 – 12 Personen Platz. Für weitere 10 – 18 Personen gibt es Stehplätze mit ausreichenden Haltestangen. Die Beschleunigung wurde so angelegt, daß der stehende Fahrgast – auch ohne sich an den Haltestangen anzuhalten – beim Anfahren nicht ins Wanken gerät.

Der Steyr-City-Bus ist sicher.

Großdimensionierte Zweikreisbremsen bringen den Steyr-City-Bus rasch zum Stehen. Die Fenster sind aus Sicherheitsglas und gewähren eine ausgezeichnete Rundumsicht für Fahrer und Fahrgast. Das gesamte Interieur und die Falttüre sind nach modernsten Gesichtspunkten entwickelt worden. Die Einzelradaufhängung aller 4 Räder – vorne Pendelachse, hinten Schwingachse – sowie Schraubfedern mit Gummihohlfedern garantieren sicheres Kurvenverhalten.





RÖMEROUELLE

CITY-BUS

CITY-BUS

LE FREMDSPRACHEN

PROBIE ERWARTEN

Denk Porzellan

HELDWI

KAFFEE COLUMBA

Der City-Bus ist nicht nur als „City-Bus“ geeignet.



Der City-Bus hat einen Dauergeschwindigkeitsbereich von 10–60 km/h. Er läßt sich also nicht nur in Fußgängerzonen einsetzen, sondern auch:

Z. B. im B-CB System

Der City-Bus fährt zu frequenzschwachen Tageszeiten als öffentliches Massenverkehrsmittel im Individualverkehr, während die Großraumbusse auf stark frequentierten Linien eingesetzt werden oder abgestellt werden können.

Z. B. im Dial-a-Ride-System

Der City-Bus fährt auf einer beliebigen Route und jeder kann ihn anhalten und mitfahren – der City-Bus fährt über Funk bedarfsgesteuert verschiedene Fahrgast-Sammelpunkte an.

Z. B. im Park-and-Ride-System

Man parkt auf öffentlichen Parkplätzen und fährt mit dem City-Bus von dort weiter.

Z. B. als Buxi

Das Gruppentaxi als Bindeglied zwischen Taxi und öffentlichem Massenverkehrsmittel.

Z. B. auf Ausstellungen und Messen.

Z. B. in Erholungszentren.

Z. B. in Safariparks.

Z. B. im Fabriks-Werksverkehr.

Z. B. auf Friedhöfen. Z. B. in Parkanlagen usw.



Der Steyr-City-Bus ist umwelt- freundlich.

Der Steyr-City-Bus läuft mit Flüssiggas. Die Abgasemission ist minimal und liegt unter den strengsten Umweltschutzbedingungen.
Zum Vergleich:

1. pro Meile	City-Bus	California- u. Federal Test Bedingungen max.	ECE-Bedingungen max.
Co City-Cyclus	3,53 g	39,0 g	60,3 g
Stickoxyde City-Cyclus	1,19 g	3,0 g	3,0 g
Kohlenwasserstoffe City-Cyclus	0,71 g	3,2 g	4,02 g

2. Der Steyr-City-Bus mit dem flüsternden Antriebsaggregat. Der Geräuschpegel des City-Bus mit 64 dbA bei 10 km/h liegt unter dem der Wiener Fußgängerzone von 65-72 dbA. Ein fahrender Stadtbus oder ein Moped haben zum Vergleich ca. 80 dbA.



City-Bus

Kenndaten

Motor

Arbeitsverfahren	Otto-Viertakt
Zylinderzahl	2
Zylindermaße	80x64
Hubraum	643 ccm
Motorleistung im City-Einsatz	14,5 PS/2500 U/min
Motorleistung bei Garagenfahrt	27 PS/4800 U/min
Größtes Drehmoment	4,5 mkp/3500 U/min
Trockengewicht	65 kp
Leistungsgewicht	2,4 kp/PS

Fahrgestell

Radstand	mm	3200
Spurweite vorne und hinten	mm	1750
Gesamtlänge	mm	5118
Gesamtbreite	mm	2000
Fahrzeughöhe belastet	mm	2260
Bodenfreiheit	mm	120
Kleinsten Spurkreisdurchmesser	m	11,6
Reifen		6,70-13
Fahrzeuggewicht leer	kp	1800
Anzahl der Stehplätze		10
Anzahl der Sitzplätze ohne Fahrer		10
Gesamtwicht	kp	3270

Kupplung:

Fichtel & Sachs Wandler-Schaltkupplung.

Getriebe:

Schaltgetriebe mit zwei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang mit dem Motor verblockt. Fernschaltung. Der zweite Vorwärtsgang ist mit einem tosischem Schloß im City-Einsatz sperrbar.

Fahrwerk:

Einzelradaufhängung an allen vier Rädern, vorne Pendelachsen, hinten Schwingachsen, Federung durch Schraubenfedern und Gummihohlfedern, Stabilisator an den Hinterrädern, Stahlscheibenräder 5J x 13.

Geschwindigkeit

1. Gang	km/h	10,00
2. Gang	km/h	39,93
Rückwärtsgang	km/h	14,52
Steigfähigkeit	%	6,5
Steigfähigkeit kurzzeitig	%	11,0

Elektrische Anlage:

Batteriezündung, 12 V/240 W Bosch-Lichtanlaßmaschine, Regler mit Anlaßrelais, Batterie 12 V/42 Ah, Zündspule Bosch, Zündkerzen Bosch W 225 T1 oder gleichwertige, Bosch-Zündverteiler mit Fliehkraftverstellregler.

Bremsen:

Fußbremse: Hydraulische Zweikreisbremse. Handbremse: Mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Gerippe:

Selbsttragend aus Vierkant-Stahlrohren und Blechträgern, torsionsversteift, mit Stahlprofilen elektrisch verschweißt.

Außenverkleidung:

Vorderwand, Rückwand, Seitenwand und Dach aus Kunststoff mit Stahl versteift.

Türen:

Der Fahrgastraum hat an der Rückseite eine Innenfalttüre (mit zwei Kontrolleuchten). Diese wird vom Fahrer verriegelt.

Platzangebot:

Für den Fahrer ist ein drehbarer Schwebesitz eingebaut. 10 Fahrgastplätze aus Kunststoffschalen und 10 Stehplätze

Im Sinne der techn. Weiterentwicklung sind Abweichungen von diesen Angaben möglich.

... weil der City-Bus
ein Transportsystem ist –
stellt die Steyr-Daimler-Puch AG
für die Lösung Ihres

TRANSPORTPROBLEMS

den

**STEYR-CITY-BUS-
SYSTEMBERATER**

zur Verfügung.

Bitte nehmen Sie Kontakt auf mit:
Steyr-Daimler-Puch AG Werke Wien
1110 Wien, 2. Haidequerstraße 3
AUSTRIA

Telefon: Vorwahl 0222/741611/Klappe 274



CITY-BUS

STEYR

