

BUS

fahrt

Die internationale
Fachzeitschrift
für Omnibustechnik,
Verkehr
und Touristik



Postfach 54 29
NL-6802 EK Arnhem/Holland
Tel.: 00 31/2 63 23 69 71
Fax: 00 31/2 63 23 54 40
Handy: 00 31/6-53 22 79 63
E-Mail: omnibusverachtert@wxs.nl
Internet: www.omnibus.nl

Für Deutschland: Duisburg
Tel.: 02 03/77 26 29
Fax: 02 03/73 42 91
Handy: 01 72/6 07 72 94
Traben-Trarbach:
Tel.: 0 65 41/42 20
Fax: 0 65 41/49 15
Handy: 01 72/6 66 98 88

Für Österreich: Bernd Hansen, 78431 Konstanz
Tel.: 00 49/17 18 77 24 34

Für die Schweiz: Omnibus-Trading AG
Tel.: 00 41/7 92 57 13 14

■ Fahrbericht Sundancer Midi

Stark und komfortabel



SONDERDRUCK

FAHRBERICHT SUNDANCER MIDI

Stark und komfortabel

Mit dem spanischen Midibus Sundancer auf Atego-Basis hat Omnibus Trading einen Volltreffer im Vertriebsprogramm. Wendig, komfortabel und leistungsstark zeigte er sich auf der Probefahrt.

Der Midibus Sundancer wird bei Carrocerias Ferqui in Norena, Spanien, exklusiv für den niederländischen Omnibushersteller Omnibus Trading B.V. aus Arnheim gebaut. Der 8-m-Midibus auf Mercedes-Benz Atego-Basis ist seit Mai vorigen Jahres im Programm und hat sich mit einem Absatz von 50 Fahrzeugen pro Jahr als Erfolgstyp etabliert.

Der Sundancer sieht mit seinen wohlproportionierten Formen ziemlich schick

te x Höhe) echten Reisekomfort. Den Sundancer gibt es in drei Versionen:

- als Reiseclubbus mit einer Einstiegstür rechts hinter der Vorderachse und 26 Sitzen in einem komfortablen Abstand sowie einem Kofferraumvolumen von 4,0 m³;
- als Allrounder mit zweiter Einstiegstür rechts hinter der Hinterachse und entsprechend verringertem Kofferraum (etwa 3,6 m³), der bei einer Maximal-



Als schicker Midibus, stark und komfortabel, stellte sich der Sundancer vor.

aus. Dazu trägt vor allem die ansprechend gestaltete Frontpartie mit großdimensionierter und nach unten gezogener Windschutzscheibe bei. Gerundete Fahrzeugkanten und glatte Seitenflächen mit großzügiger Doppelverglasung versprechen einen Komfort, der vom Sundancer auch innen gehalten wird. Auf Basis des Mercedes-Benz-Fahrgestells Atego 12.230 L mit einem Radstand von 4,16 m bietet der Sundancer bei den Außenmaßen von 8.150 x 2.500 x 3.060 mm (Länge x Brei-

bestuhlung von 30 Sitzplätzen und 10 Stehplätzen eine Beförderungskapazität von 40 Personen besitzt, und

- auf Wunsch auch als Luxus-Midireisebus auf Basis des Frontmotorfahrgestells MAN 10.220 FOCL.

Als Testfahrzeug wurde der Sundancer auf Atego-Basis 12.230 L mit zwei Einstiegstüren und 30 Fahrgast-Sitzplätzen gewählt. Auch hier fiel die erfreulich komplette Serienausstattung wie Sicherheitsgurt pro Sitz, seitliche Doppelverglasung



Bei Omnibus Trading ist der Sundancer auch in eintüriger Version als 26-Sitzer mit 4,0 m³ Kofferraumvolumen im Programm.

und rundum getönte Scheiben, Klimaanlage und eine Gepäckablage mit Leseleuchten und Düsen sowie eine bequeme, verstellbare Reisebestuhlung auf. Dazu kamen noch eine Fahrertür mit elektrischem Fensterheber, eine gefällige Innenausstattung mit Gardinen und Wollplüsch-Deckenspiegel, eine Video/Audio-Busanlage mit Fahrer- und Reiseleiter-Mikrofon, eine Konvektorenheizung sowie eine Webasto-Wasserheizung mit Zeitschaltuhr. Insgesamt eine exzellente Grundausstattung, die auch längere Fahrten nicht zur Tortur werden lässt.

Der Sundancer ist mit dem 6,4-l-Dieselmotor OM 906 LA von Daimler-Chrysler stark bestückt. Der 6-Zylinder-Reihenmotor Euro 2 mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung leistet 231 PS bei 2.300/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 810 Nm zwischen 1.200 und 1.500/min. Die vollelektronisch geregelte Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse-System mit Magnetventilsteuerung und die Dreiventiltechnik (je zwei Einlassventile und ein Auslassventil pro Zylinder) sorgen für eine wirtschaftliche Kraftstoffausbeute und geringe Abgasemissionen.

Auf das zulässige Gesamtgewicht von 11,99 t ausgelastet ergibt sich rechnerisch ein Leistungsverhältnis von immerhin 19,3 PS/t und ein Drehmomentniveau von 67,6 Nm/t. Das gibt Power aufs Gaspedal und sorgt für eine hohe Durchschnitts-

geschwindigkeit sowohl auf der Autobahn als auch auf der Landstraße und erst recht bei hügeliger Topografie.

Doch nicht nur hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten, die sich aus einem gleichmäßigen Tempo bergauf wie bergab sowie durch ein gutes Beschleunigungsvermögen ergeben, was nicht mit Rasen zu verwechseln ist, gehen auf das Konto der starken Motorisierung. Wie sich auf der Testfahrt zeigte, ließ das moderne und superelastische Antriebsaggregat auch ein mühloses und komfortables Fahren mit wenigen Schaltvorgängen zu, von dem auch die Fahrgäste profitieren. Der Motor war zwar deutlich vom Fahrer wahrzunehmen, doch das bewegte sich auf durchaus angenehmem Niveau und ist natürlich bei einem Frontmotor üblich. Allerdings wurde der Sundancer leer gefahren, doch bei dem Leistungsüberschuss dürfte sich auch beladen eine ähnliche Charakteristik darstellen.

Bemerkenswert gut war das Lenkverhalten des Sundancer: Die Mittelstellung der leichtgängigen Lenkung war ausreichend gedämpft und sprach ziemlich direkt auf Lenkbewegungen an; dazu noch ein treuer Geradeauslauf und eine hohe Spurrillen-Unempfindlichkeit. Diese Eigenschaften und die Kombination zwischen einem großen Radeinschlagwinkel von 48° und einem Radstand von 4,16 m sorgten für ein einfaches Handling und eine hohe Wendigkeit des Midibusses.

Ein weiter Pluspunkt war die komfortable Fahrwerkabstimmung. Das vortreffliche Zusammenspiel zwischen parabelgefederter Vorder- und elektronisch geregelter luftgefederter Hinterachse ebnete lange sowie kurze Bodenwellen und auch Fahrbahnstöße ein. Gefallen haben auch die hohe Fahrstabilität und die geringe Wankneigung.



Mit einem Kofferraumangebot von etwa $3,6 \text{ m}^3$ steht beim 30-Sitzer ein adäquates Volumen von 120 l pro Person zur Verfügung.

Bemerkenswert fein dosierbar zeigte sich die Betriebsbremse. Die druckluftbetätigten Rundumscheibenbremsen setzen absolut gleichmäßig und sanft ein. Sehr gut auch die beim Atego-Motor serienmäßige Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse. Diese Kombination sorgte schon bei Drehzahlen, die etwas über dem Mittelfeld lagen, für eine spürbare Verzögerung.

Beides, der leistungsstarke Motor und die gute Verzögerungsleistung der Motorbremse, sorgen bergauf wie bergab für hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten bei hohen Leistungs- und Sicherheitsreserven. Auf der Autobahn brauchte der Fahrer den Schalthebel nicht zu bemühen, da machte sich der serienmäßig eingebaute Tempomat gleich mehrfach durch hohen Fahrkomfort und gleichmäßiges Tempo bei wirtschaftlichem Einsatz bezahlt.

Der leere Sundancer erzielte beim Test durch Nachtanken ein Ergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von $18,0 \text{ l/km}$ und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von $85,1 \text{ km/h}$. Gefahren wurden $271,3 \text{ km}$ auf einer sehr anspruchsvollen Verteiler-Teststrecke mit schwierigem Autobahn- und Landstraßenabschnitt. Vergleichsweise dazu das Gesamtergebnis von $22,9 \text{ l/100 km}$ bei $70,3 \text{ km/h}$ des Atego LKW 1823 4x2, der auch auf dieser Verteilerteststrecke mit 18 t Gesamtgewicht ausgelastet bei erlaubten 80 km/h auf der Autobahn und 60 km/h auf der Landstraße gefahren wurde. Dank serienmäßigem 180-l -Tank besitzt der Sundancer – abhängig von der Beladung – eine beachtliche Reichweite, die etwa zwischen 790 und 1.000 km liegen dürfte.

In Verbindung mit den Reifendimension $265/70 \text{ R } 19,5$ ergab sich beim Sundancer bei 100 km/h eine Auslegung auf eine Motordrehzahl von rund $2.000/\text{min}$ in der höchsten Getriebestufe. Hier könnte bei der zur Verfügung stehenden Motorpower die Drehzahl mit einer entsprechenden Hinterachsübersetzung ruhig noch etwas abgesenkt werden, um den Sundancer noch wirtschaftlicher einzusetzen. Ansonsten war der Antriebsstrang mit dem einfach schaltbaren 6-Gang-Getriebe G85-6/6,7-0,73 perfekt auf eine sehr gute Fahrbarkeit und eine hohe Fahrharmonie abgestimmt.

Die Sitzposition für den Fahrer und die Instrumentierung sind vorbildlich. Das Cockpit samt Bodengruppe wurde vom Atego-Original übernommen. Allerdings hat das einen Nachteil: Der Übergang vom Fahrerplatz zum Fahrgastraum ist durch den Motortunnel ziemlich unbequem.



Eine Mittelgangstehhöhe von rund $2,0 \text{ m}$, Gepäckablage, Düsenbelüftung sowie Leselampen kennzeichnen den Reisebuskomfort.



Überaus komfortabel ist der Beifahrer oder Reiseleiter im Sundancer untergebracht.



Nachteilig beim sonst erstklassig gestalteten Fahrerplatz ist das zu weit entfernte positionierte Bedientastenfeld.



Der Sundancer zeigte sich als zugänglicher Typ mit Service-Klappe vorn und aufklappbaren Radläufen.



Für die Fahrgäste gibt es großzügige Einstiege mit bequemer Antrittshöhe und günstig platzierten Haltegriffen (Detailfoto).

Doch dafür gibt es ja serienmäßig eine Fahrertür, die einen bequemen Ein- und Ausstieg ermöglicht. Darüber hinaus ist der Beifahrer oder der Reiseleiter im Sundancer besonders gut aufgehoben. Er kann in einem verstellbaren Ruhessel Platz nehmen und die Beine lang machen.

Außergewöhnlich für die Midi-Klasse sind die großen, elektrisch verstell- und beheizbaren Rückblickspiegel mit zusätzlichem oberen Weitwinkelsichtfeld. Diese Omnibusspiegel bieten eine ausgezeichnete Sicht nach hinten. Allerdings ist der große Rückspiegel links nachteilig, wenn auf engen und kurvenreichen Landstraßen gefahren wird. Hier verdeckt der ziemlich weit nach unten gezogene Spiegel das Sichtfeld schräg nach vorn. So werden Fahrzeuge und der Streckenverlauf in Linkskurven erst spät erkannt, wenn der Fahrer sich nicht nach vorn beugt.

Da tut es einem schon fast Leid, diesen Außenspiegel, der auf der Autobahn für

eine fantastische Sicht nach hinten sorgt, zu kritisieren: Doch Voraussicht geht nun einmal vor Rücksicht. In diesem Sinne ist für die linke Seite eine kürzere Ausführung ohne oberes Weitwinkelsichtfeld zu empfehlen, die im Programm des Spiegelherstellers ist.

Ein weiterer Kritikpunkt sind die Bedientasten in der Mitte des Armaturenbretts. Hier befindet sich zwar die Bedienung der Klima- und Radioanlage im unmittelbaren Zugriffsbereich des Fahrers, doch alle anderen Bedientaster von der Lüftung bis zur Türbetätigung sind nur bei ausgestrecktem Arm und, abhängig von der Armlänge, durch eine deutliche Verän-



derung der Sitzposition zu erreichen. Da sind einige Überlegungen gefragt, wie es besser zu machen ist.

Weiterhin stellte sich auf der Testfahrt – der Sundancer absolvierte hier als Neufahrzeug seine Jungfernfahrt – noch ein Vorführeffekt ein. Beim Antriebsstrang kamen im Bereich zwischen Zug- und Schubtrieb Geräusche auf. Bei 50 ver-

kauften Fahrzeugen, die bereits problemlos im Einsatz sind, dürfte es sich hier nicht um ein allgemeines Qualitätsproblem, sondern eher um einen Ausreißer handeln. Aus Sicht des Fahrgastes hat der Midibus Sundancer besonders viel zu bieten: Da sind zunächst die großzügigen Einstiege mit gut aufgeteilten Trittstufen und günstig platzierten Haltegriffen. Der Fahrgastraum ist nicht nur optisch, sondern auch von seinen Abmessungen und seiner Ausstattung sowie vom Komfort her mit großen Reisebussen vergleichbar. Der größte Vorteil ist hier, dass bei einer Außenbreite des Aufbaus von 2,50 m die Fahrgäste auf den Schlafsesseln in der Breite nicht eingeeignet sind. Ebenso bequem kann sich der Fahrgast durch den breiten Mittelgang bewegen, der über eine angenehme Stehhöhe von 2,0 m verfügt. Reise-Utensilien lassen sich einfach in die Gepäckablage verstauen. Die Ausstattung mit Düsenbelüftung und Leselampen sowie Klimaanlage und Konvektorenheizung sind weitere Komfortmerkmale.

Die serienmäßig ziemlich komplett ausgestattete Version mit zwei Fahrgasttüren und 30 Sitzplätzen ist ab 260.000 DM zu haben. Für eine zukunftsichere Investitionsentscheidung stehen die Abnahmen nach den anspruchsvollen europäischen Richtlinien gemäß ECE R 66 (Überroll-sicherheit) sowie in Verbindung mit einer Fainsa-Bestuhlung gemäß 96/36 EG (Sitzgurte und Befestigungssysteme), 96/37 EG (Stabilität von Sitz und Befestigung) und 96/38 EG (Befestigungspunkte für Sitzgurte). Dazu kommt noch ein ausgewogenes Sonderausstattungsprogramm wie Video-Anlagen, Kühlschränke, Kaffeemaschinen und der Einbau von Tischen im Fahrgastraum.

Insgesamt kommt der Sundancer von Omnibus Trading als Midibus ganz groß raus: Kompakt und wendig ist er das ideale Fahrzeug für kleinere Gruppen bis 30 Personen. Dabei müssen die Fahrgäste im Vergleich zu 12-m-Reisebussen keine Abstriche beim Komfort hinnehmen, und für die Unternehmer ist das günstige Preis/Leistungsverhältnis interessant.

Adelbert Schwarz