

Mit New Edge Design für Europas Straßen – der Vacanza spaltet die Fachwelt in eine Avantgarde-Fangemeinde und solche, die ihn wenig harmonisch finden.



## Reifeprüfung

Nach der Premiere dauerte es noch einmal zwei Jahre, um den polnischen Newcomer fürs europäische Reisegeschäft marktfähig zu machen. Doch jetzt möchte Solaris wie schon bei den Stadtbussen den Hecht im Karpfenteich spielen. Wir fragen: Hat der Vacanza das Zeug dazu? Was dürfen Unternehmer, Fahrgast und Chauffeur erwarten?



Elektrischer Fensterheber fürs Fahrerfenster – die Sicht links zur Seite ist durch den verwegenen Bogen unterhalb des Fensters eingeschränkt.

**B**estes Testklima für die Leistungsfähigkeit des zweiachsigen Vacanza aus Bolechowo – schon morgens stehen die Säulen der Thermometer bei 25°C, die Vorhersagen reichen bis 35°C am Nachmittag. Wir können davon ausgehen, am Ende des Testtages bestens über die Qualitäten der Innenraum-Klimatisierung Bescheid zu wissen. Und auch der forsche Westwind, der heute wie

ein Föhn ins Gesicht bläst, gibt uns Aufschluss, wie es um die aerodynamische Feinarbeit bestellt ist. Allerdings ist allen Beteiligten von vorn herein klar, dass unter diesen Bedingungen keine Verbrauchsbestwerte zu erzielen sind.

Bereits an der Tankstelle fragen Passanten nach der Herkunft des ungewöhnlichen Omnibusses. Er stammt aus Polen, die Marke Solaris ist hierzulande

noch gänzlich unbekannt – was sich aber noch ändern kann. Das keilförmige Design wirkt mit seinen ansteigenden Seitenlinien und trapezförmigen Fenstern dynamisch, mit seinen Radien, Ecken und Linien steht er buchstäblich unter Spannung – auf dem Sprung zu neuen Zielen. Sein Outfit ist an Originalität kaum zu überbieten, wer beim Vacanza Ähnlichkeiten mit Wettbewerbsproduk-



*(oben)* Gut beladbar und trotz ansteigendem Innenboden ausreichend dimensioniert ist der Kofferraum des Vacanza.  
*(links)* Das streng geometrische Heck, eine starke Seite des Vacanza, wirkt kolossal.

ten sucht, wird nicht fündig. Seine Front mit der markentypischen asymmetrischen Bugmaske bietet dem Chauffeur den handfesten Vorteil, den rechten Fahrbahnrand besser im Auge zu haben. Für große Transparenz sorgt in der Bugkante die Targa-Dachrandverglasung, die bis zur C-Säule reicht. Diese dient der Karosserie als Stabilitätselement und wird optisch durch die Aluminiumverkleidung betont.

Die Form des Vacanza polarisiert die Betrachter, die einen reihen sich ein in den elitären Zirkel der Solaris-Fangemeinde, andere finden ihn schlicht und einfach nicht gefällig. Neben einem Setra oder Neoplan macht er keine schlechte Fi-

gur. Aber der Vacanza ist kein Fahrzeug für jedermann. Kann er hochgesteckte Premium-Erwartungen erfüllen? Solange Olszewska, die Marketing-Chefin des Unternehmens, wiegelt ab und möchte sich mit den Edel-Anbietern im Omnibus-Business nicht vergleichen. Eher sieht sie ihren Newcomer im Wettbewerb mit etablierten Produkten aus der Türkei und Spanien.

Dennoch: seine extravagante Form verspricht spezielle Qualitäten. Die technische Plattform des Avantgarde-Busses ist gewiss nicht von schlechten Eltern. Einzelradaufhängung und Fahrwerkkomponenten stammen wie bei Evobus auch von ZF, gebremst wird mit einem elek-

## MESSWERTE

### Verbrauch

Autobahn	
bei Ø 95,3 km/h	25,1 l/100 km
Landstraße	
bei Ø 59,6 km/h	26,9 l/100 km
Bergwertung 1 + Handling	
bei Ø 50,0 km/h	55,4 l/100 km
Bergwertung 2	
bei Ø 52,9 km/h	143,2 l/100 km

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km	356 km
Verbrauch Ø	28,5 l/100 km

### Fahrdynamik

Beschleunigung	
0 – 60 km/h	13,8 s
0 – 80 km/h	23,8 s
0 – 100 km/h	37,3 s
Elastizität	
80 – 100 km/h, 8. Gang	15,35 s

### Innengeräusche

bei 60 km/h	
Front	66,5 dB(A)
Mitte	63,4 dB(A)
Heck	65,9 dB(A)
bei 80 km/h	
Front	67,5 dB(A)
Mitte	68,7 dB(A)
Heck	66,7 dB(A)
bei 100 km/h	
Front	69,6 dB(A)
Mitte	68,8 dB(A)
Heck	67,3 dB(A)

### Wetter

35° C, sonnig, starker Wind

Ø = Durchschnitt

tronischen Bremssystem (EBS) von Wabco. Die CAN-Bus-Vernetzung mit Multiplex-Technologie sorgt dafür, dass alle Fahrzeugkomponenten miteinander kommunizieren. ➤

*Sein Outfit ist an Originalität kaum zu überbieten, wer beim Vacanza Ähnlichkeiten mit Wettbewerbsprodukten sucht, wird nicht fündig.*

# TEST Solaris Vacanza 12



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.000 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.830 mm
Radstand	6.050 mm
Überhang vorn/hinten	2.600/3.350 mm
Leergewicht	14.000 kg
zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Kofferraumvolumen	8,5 m <sup>3</sup>
Fahrgastplätze	49+1+1
Preis	230.000 €

### Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Reihensechszylinder DAF XE 315C, stehend im Heck, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Düse-Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 12.5807 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 315 kW (428 PS) bei 2.000 U/min, max. Drehmoment 1.950 Nm bei 1.000 bis 1.500 U/min. **Kuppung:** Einscheibentrockenkupplung, Achtgang-Synchrongetriebe ZF 8 S 180, hydropneumatische Schaltung HGS, einfach untersetzte Hinterachse

### Fahrwerk

Ecas-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung, vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75E, zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten starre Antriebsachse ZF A-132, Achsführung durch Längslenker und Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer. Stabilisator. **Be- reifung:** 295/80 R 22,5. **Bremsen:** elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluft-Bremsanlage (EBS), Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse mit Belagverschleißharmonisierung, ZF-Intarder, ABS und ASR integriert. **Lenkung:** variable ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocomtronic 8098, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung.

### Aufbau und Ausstattung

Selbsttragende Karosseriestruktur aus Edelstahl-Profilen, Seitenverkleidung aus Edelstahlblechen, Fahrzeugfront und Heck aus GFK, Dachpartie aus Edelstahlblechen, Kofferraumklappen aus Alu. WC und Bordküche im Mitteleinstieg, 49 Schlafsitze Kiel Avance, seitlich verstellbar, Rückenlehnen verstellbar; Fahrersitz Istringhausen 6860/875, Reisebegleitersitz Kiel Avance mit 3-Punkt-Gurt. Elektrisches Sonnenschutzrollo, Audio- und Videoanlage Blaupunkt, GPS-Navigationsgerät.

### Heizung/Lüftung/Klima

Thermostatisch geregelte Konvektoren-Warmwasserheizung, separates Frontheizergerät, Dachkanalheizung, Zusatzheizung Webasto. Belüftung über elektronisch geregelte Dachklimaanlage, separate Klimatisierung des Fahrers. Carrier-Sütrak-Dachklimaanlage AC 353 mit separatem Front-Wärmetauscher.



Mit gut zugänglichen Aggregaten: mittig stehend der DAF-Sechszylinder mit 315 kW/428 PS, rechts der Klimakompressor, links die Kühlereinheit mit Lüfter.

Der Vacanza erfüllt alle gängigen und kommenden Sicherheitsvorschriften in Europa. Über zwei Jahre wurde er hart erprobt, auf Teststrecken gemartert und in einem ausführlichen Feldversuch unter Praxisbedingungen getestet. Jetzt legt der

*Hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten sind für den Vacanza keine Hexerei, der Testwagen ist mit dem 430 PS starken DAF-Sechszylinder kräftig motorisiert.*

Hersteller bei der Vermarktung einen Zahn zu, denn man hält ihn nun für marktreif und zuverlässig genug. Gegenüber den ersten Baumustern wurde die Frontscheibe um 200 mm erhöht und am oberen Dachrand ein dritter Scheibenwischer installiert.

Geduckt steht er mit 3.820 kg Ballast zur Testfahrt bereit. Mit seiner Gewichtsbilanz entspricht der Vacanza weitgehend der Konkurrenz, voll ausgelastet überschreitet der 49-Sitzer mit seinem Leergewicht von 14.000 kg locker das Limit von 18 Tonnen. In Frankreich, im Herkunftsland Polen und manch anderen Märkten reichen die Gewichtsreserven, dort kann der Solaris mit 19 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zugelassen werden. Eine günstigere Kalkulation bei Vollaustattung bietet wohl der neue 13 Meter lange Vacanza-Dreiachser, der auf der Busworld im belgischen Kortrijk sei-

ne Premiere feiert – siehe dazu die Seiten B 20ff. in dieser Ausgabe.

Wer den Vacanza besteigt, erwartet auch hier das Besondere. Der erste Blick fällt auf die üppigen Kiel-Sitze, die aufwändig gefertigt mit hellem Leder locken. Die Dachkanäle mit der Gepäckablage sind in gebürstetem Aluminium ausgeführt wie auch die Halterungen der Videomonitor und die Handläufe. Dafür sehen die Kunststoff-Oberflächen der Küchen- und Toiletteneinbauten nicht sehr hochwertig aus. Der besondere Kick im Inneren des Vacanza bleibt aus, wer hier ein Ideen-Feuerwerk erwartet, sieht sich enttäuscht.

Damit wir uns richtig verstehen: An Bord des Vacanza fehlt nichts, was ein Fernreisebus heute bieten muss. Fürs Entertainment sorgt das DVD-System ebenso wie eine aufwändige Audioanlage. Die ins Dach integrierte Sütrak-Klimaanlage tauscht unauffällig, aber effektiv die verbrauchte Luft und kühlt den von der Sonne aufgeheizten Innenraum schnell und zugfrei auf die eingestellten 22°C. Wenn der Fahrgast die Messlatte darstellt, so stellen wir fest: Man sitzt gut im Vacanza, und das Binnenklima ist angenehm. Auch wenn es nirgendwo laut zugeht, würden wir uns ins Heck setzen. Denn die Front produziert bei Gegenwind starke Windgeräusche, und in der Mitte hören wir unter Last die Achse singen.

Von schlechten Fahrbahnoberflächen spürt der Fahrgast nur wenig. Das eindeutig auf Komfort abgestimmte Feuerwerk schluckt fast alles, was dem Komfort abträglich ist. Besser geht es kaum: Bei langsamer Fahrt sprechen beide Ach-



**Im Kontrast zur Avantgarde: Das übersichtliche und ergonomisch tadelnsfreie, aber nur wenig appetitliche Armaturenbrett des Vacanza mit Zentral- und Navigations-Display.**

sen samtweich auf große und kleine Unebenheiten an, bei hoher Geschwindigkeiten gleicht der Vacanza – frei von Nickschwingungen – lange Bodenwellen ebenso wie kurzfrequente Fahrbahnstöße aus. Die Fahrstabilität leidet nicht darunter. Relativ früh kündigt die Seitenneigung und eine Verhärtung in der Lenkung den Grenzbereich an und signalisiert dem Fahrer, das Tempo zurück zu nehmen. Die Servocomtronic-Lenkung reagiert bei hohen Geschwindigkeiten wenig nervös – mit exakter Arbeit bei Mittellage hält sie den schnellen Reisebus aus Polen auf Autobahnen und unebenen Fahrbahnen stabil auf Kurs.

Und das ist gut so. Denn hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten sind für den

***Der Vacanza fällt auf, ist wirtschaftlich und sicher, raucht nicht und trinkt mäßig. Und wie bei jedem Neuling gibt es etwas Potenzial für Verbesserungen.***

Vacanza keine Hexerei, der Testwagen ist mit dem 430 PS starken DAF-Sechszylinder kräftig motorisiert. Knapp über der Leerlaufdrehzahl legt sich der mit 12,6 Liter Hubraum relativ großvolumige DAF-Reihensechszylinder schon mächtig ins Zeug und schiebt den 18-Tonner mit einem Drehmomentmaximum von 1.950 Nm an. Hohe Drehzahlen sind weitgehend entbehrlich, denn schon bei 1.600 Umdrehungen leistet der moderne Pum-

pe-Düse-Motor knapp 420 PS. Auffällig ist das hohe Beschleunigungsvermögen aus dem Stand, doch den Zwischenspur im großen Gang beherrscht der starke Vacanza noch besser. Von 80 bis 100 km/h vergehen nur 15,3 Sekunden, was der starken Drehmomentcharakteristik des DAF-Motors und der Abstimmung des Antriebsstrangs gutzuschreiben ist. Andererseits könnte eine weniger zugkraftorientierte Auslegung auf Rolletappen den einen oder anderen Liter Kraftstoff sparen und das Geräusch im Fahrzeug weiter reduzieren.

Einmal in Fahrt, fällt kaum noch Schaltarbeit an. Und das freut den Fahrer, denn die Schaltarbeit ist kein steter Quell der Freude. Zwar überträgt die hydraulische HGS-Schaltung keine Motorvibrationen, und der Kraftaufwand für die Schaltarbeit hält sich in Grenzen. Doch der wenig exakt geführte Schalthebel fühlt sich an wie ein Kochlöffel in der Teigschüssel.

Die Cockpit-Gestaltung ist schlicht und althergebracht, doch findet der Fahrer alles an seinem Platz. Für den Fahrer und den Reiseleiter stehen nur wenig Ablagen fürs alltägliche Kleinzeug zur Verfügung. Die aufs Wesentliche beschränkte Instrumentierung orientiert sich mit Tachometer und Drehzahlmesser am neuesten Standard, im LCD-Display in der Mitte wird der Fahrer mit den aktuellen Informationen und Tripdaten versorgt – welche Retarderstufe ist im Einsatz, sind die Türen geschlossen, welcher Gang ist eingelegt und mehr. Bei der Pedalerie wünschen wir etwas Nachbesserung, das Bremspedal steht zu steil, das Gaspedal liegt zu flach. Dafür punktet die ►

## TEST Solaris Vacanza 12



*(oben)* Die hellen Ledersitze wirken edel, doch irgendwie fehlt im Innenraum der Charme der Karosserielinie.  
*(rechts)* Die ausfahrbare Trittstufe im Mitteleinstieg kommt den Fahrgästen entgegen, um auch dort eine angemessene Einstiegshöhe zu bieten.



EBS-Bremsanlage, das schwere Fahrzeug kann feinfühlig wie ein PKW abgebremst werden.

Die Bremsleistungen des Scheibengelenkbremsen Vacanza können sich mit den Besten des Marktes messen. Dafür ist die Arbeitsweise des installierten ZF-Intarders sehr gewöhnungsbedürftig. An langen steilen Abfahrten bremst er zwar das schwere Fahrzeug in gewohnt souveräner Weise, doch für eine rasche Geschwin-

digkeitsanpassung baut er zu langsam den notwendigen Druck auf.

An einigen Details ist die Liebe der Solaris-Techniker zum Detail zu erkennen. Steht die Sonne auf der Fahrzeugfront, helfen dem Fahrer zuerst die elektrischen Rollos, die Einstrahlung zu dämpfen. Der zusätzliche Wärmetauscher im Bug für den Fahrerplatz gibt dem Fahrer die Möglichkeit, die Temperatur in seinem Umfeld nach eigenem Gusto zu regeln.

Fahrer und Fahrgast können sich mit dem Gebotenen sehr wohl anfreunden. Unter kalkulatorischen Gesichtspunkten steht der attraktive Preis im Vordergrund, zu dem die Premium-Optik, eine reichhaltige Ausstattung und ein technisch aktuelles Fahrzeug geboten werden. Zudem muss der Kunde kein Fahrzeug von der Stange kaufen, neben der getesteten Version können ein Heckeneinstieg, vielfältige Ausstattungsvarianten und demnächst ein längerer Dreiachser geordert werden. Für den Service im Alltag sorgt das europäische DAF-Werkstattnetz, das bereits das Reparatur- und Wartungsgeschäft für die etablierten Omnibus-Hersteller Bova und Berkhof übernimmt. Die Service-Intervalle – mit dem Einsatz von synthetischen Motorölen jeweils 120.000 Kilometer – tragen zu günstigen Betriebskosten bei.

Der Vacanza hat selbst mit dem 430 PS starken Motor das Zeug zu günstigen Kraftstoffverbräuchen, sollte dafür aber mit einer längeren Achsübersetzung ausgerüstet werden. Bleibt abschließend zu beantworten, wie es um die Reife des Vacanza steht: Er sieht auffällig aus, ist wirtschaftlich, sicher und produktiv, raucht nicht und trinkt mäßig. Und wie bei jedem Neuling in der Branche gibt es noch etwas Potenzial für Verbesserungen.

WOLFGANG TSCHAKERT