

Südländische Eleganz plus deutsche Technik – der Heckmotor-Midi von Staco wird mit MAN-Technik betrieben.



**Staco Dexon Maxi S3**

## Die spanische Alternative

Der Heckmotor-Midi des spanischen Herstellers ist jetzt so modern, wie er aussieht. Er geht mit neuer MAN-Technik ins Rennen.



Auch im Heck kein Aschenputtel – elegant die Fensterlinie, die sich vollständig ums Eck zieht.

Die Spiegel bieten gute Sichtverhältnisse, lassen sich in Waschanlagen aber nicht anklappen.



**V**or rund zwölf Monaten hatten wir erste Bekanntschaft geschlossen. Ein attraktiver Heckmotor-Midi zu erschwinglichen Konditionen, zudem wusste der spanische Hersteller mit elegantem Design und solidem Karosseriebau zu glänzen. Jetzt soll der Nachfolger, er heißt wie der Vorgänger, den nachhaltigen Eindruck toppen. Doch was hat sich geändert? Rein äußerlich recht wenig – wesentliche Eingriffe musste sich nur das MAN-Fahrgestell gefallen lassen. Es heißt nach interner Typologie A67 und trägt jetzt stolz einen Euro-4-Sechszylinder auf dem Rahmen. Die MAN-Techniker machten gleich Nägel mit Köpfen und spendierten dem rege nachgefragten Chassis noch eine neue Elektronikstruktur namens TEPS, die für das Fahrgestell und die Karosseriefunktionen getrennte Schnittstellen vorsieht. Damit hielten auch moderne EBS-Bremsen mit den dazugehörigen großen Scheibenbremsen Einzug.

**Neue Optik – neue Ordnung.** Der Kunde erkennt die neue Generation nur am Armaturenbrett. Der ovale Instrumententräger stammt, wie soll es anders sein, von MAN – gut überschaubar, ergonomisch wohl geordnet und auf die notwendigen Funktionen beschränkt. Nur wenige Wünsche bleiben offen: Einzig das Klimasteuergerät für den Fond sitzt in der rechten Konsole weit unten und ist während der Fahrt nicht zu bedienen. Für die Fahrgäste heißt es, die Beine zu heben – der erste Schritt in den eleganten Spanier geht weit nach oben, eine Konzession an die große 22,5er-Bereifung. Da tut der Fahrer gut daran, an Haltepunkten das Fahrzeug abzusenken und seinen Passagieren entgegenzukommen. Der Innenraum präsentiert sich sachlich und wohnlich, die Verkleidungen und Einbauten sitzen exakt. Für 185.000 Euro bietet der kompakte Midi Vollwert-Sitzkomfort, bei 2,50 Meter Breite werden auch 45er-Sitze von Vogel angeboten. Wettbewerber wie der Mercedes Tourino haben hier eindeutig weniger zu bieten. Werden allerdings wie im Testfahrzeug 36 Plätze montiert, kann der Fußraum freilich nicht mehr üppig ausfallen. Sonst findet der Fahrgast im Staco Maxi alle Annehmlichkeiten, die er von einem Reise-



bus verlangt – die Toilette im Heck, eine handelsübliche Kompaktküche samt großer Kaffeemaschine im Heckeinstieg, zur Unterhaltung eine Blaupunkt-Anlage mit zwei 15-Zoll-Flachbildmonitoren. Für angenehme Temperaturen sorgt eine Aufdachklimaanlage von Thermoking, die alle Disziplinen des Busgeschäftes aus dem Effeff beherrscht.

**Optimierte Startphase.** So weit, so gut, doch wie schlägt sich die neue Midi-Technik auf der Straße? Der Fahrer freut sich über das weit verstellbare Lenkrad mit handlichen Ausmaßen. Etwas ungewöhnlich, dass das Kupplungspedal außerhalb der Pedalachse steht. Doch schon bei der ersten Bremsung das Aha-Erlebnis: Das Fahrzeug verzögert feinfühlig und bei Bedarf mit Nachdruck. Neue Kraftquelle im Heck ist ein Euro-4-Sechszylinder mit Common-Rail-Einspritzung, der mit Abgasrückführung und PM-Kat die aktuel-

*oben links: Ergonomischer Arbeitsplatz mit MAN-Ellipse, etwas antiquiert das Schwanenhalsmikro für den Fahrer*  
*oben rechts: Auf Wunsch mit Hecktoilette und Kompaktküche im hinteren Einstieg*

*unten: Auf 9,7 Metern Länge bis zu 39 Sitze – der Innenraum ist sachlich, aber korrekt verarbeitet.*

len Abgasgrenzwerte erfüllt. Das MAN-Triebwerk, die Münchner sprechen von einem Pure-Diesel-Motor, hört auf den Namen D0836 LOH51 und produziert mit 6,9 Liter Hubraum 280 PS. Das sollte allemal ausreichen, den leer 10,6 Tonnen schweren Midi mit standesgemäßer Dynamik zu bewegen.

Der erste Eindruck enttäuscht. Der Staco reagiert aus dem Stand beschleunigt ausgesprochen lethargisch, was bei den Fahrern zu Irritationen führen dürfte – ob da ein Bedienfehler oder ein Defekt vorliegt? Erst bei Drehzahlen ab 1.200 Umdrehungen legt das kleine Triebwerk seine Anfahrschwäche ab und

**Die Werkstatt wird ihn lieben:  
Der MAN-Sechszylinder und seine Neben-  
aggregate sind prima zugänglich.**

legt wacker zu. Wer sich bei den MAN-Technikern umhört, bekommt die Turbo-gedenkminute wie folgt erklärt: Zur Vermeidung des Anfahrrauchstoßes optimieren die Motortechniker die Startphase mit knappen Kraftstoffgaben. Das maximale Drehmoment von 1.100 Nm beflügelt die 14 bis 15 Tonnen des Midis nur bedingt, selbst wenn es von 1.200 bis 1.800 Umdrehungen abgefordert werden kann. Bei Tempo 100 dreht der Diesel mit 1.800 Umdrehungen, dann stehen dem Fahrer 98 Prozent seiner 280 PS zur Verfügung, hier zeigt der Antrieb seine wahre Berufung. Auf Passstraßen, dem eigentlichen Revier kompakter Midis, wünscht man sich mehr Biss in allen Gängen. Ob sich die MAN-Techniker überzeugen lassen? Die Topvariante des D08-Sechszylinders mit Doppelaufladung hätte maßgenaue 326 PS und 1.250 Nm zu bieten – gerade recht für einen souveränen großen Midi-Reisebus.

Die Fahrgäste stört die leistungsmäßige Zurückhaltung freilich wenig – schließlich bleibt der Motor bei allen Betriebszuständen leise und kultiviert. Der Fahrer kommt mit der knochig-exakten 6-Gang-Schaltung (ZF 6S 1900 BO) und ihren kurzen Schaltwegen gut zurecht, der kurze Schalthebel sitzt dort, wo man intuitiv hinfasst. Allerdings beeinträchtigen die großen Gangsprünge, die dem kleinen Motor zu schaffen machen.

**Kein Fliegengewicht.** Der knapp 10 Meter lange Staco bringt fahrfertig stattliche



**Stämmiges Reifenformat für den Midi: 10 R 22,5**



**Saubere Lösung hinter Klappen – die Batterien sitzen im Gefahrenbereich.**

10,7 Tonnen auf die Waage. Die merkt man auch auf der Straße, wo der Midi satt abrollt. Die elektronisch geregelte Ecas-Luftfederung arbeitet feinfühlig und regelt auf unebenen Fahrbahnen schnell nach. Noch immer muss der spanische Mittelgewichtler mit einer starren Vor-

derachse leben, die aber exakt geführt und ordentlich abgestimmt wurde. So rollt der Staco trotz kurzem Radstand brav geradeaus und umrundet schnell gefahrene Kurven ohne Zicken und ausladende Seitenneigung. Die leichtgängige Lenkung, in Mittellage noch ein wenig in-



**Großer Kofferraum mit sechs Kubikmetern, die Elektrozentrale für den Aufbau sitzt unter einer Klappe.**

different, arbeitet auf der Landstraße direkt und exakt. Zwei Stabilisatoren stemmen sich gegen Wank- und Giermomente, was sich in einer respektablen Straßenlage bemerkbar macht. Dabei spielen auch die großen 10 R 22,5er-Räder mit, die mit einer gehörigen Portion Eigenfederung den Abrollkomfort fördern. Was auf langen Bodenwellen zu guten Ergebnissen führt – auf schadhafte Oberflächen rollt vor allem die Hinterachse recht steifbeinig ab. Wobei natürlich spätestens hier klar wird: Ein 411er-Setra spielt in einer anderen Liga, was sich auch preislich niederschlägt.

Dafür wartet der Staco mit typisch spanischer Finesse auf: elektropneumatischen Kofferklappen beispielsweise, die allerdings ohne Einklemmschutz auskommen müssen. Oder die Zentralverriegelung mit Fernbedienung, die selbst bei hochpreisigen Wettbewerbern noch keine Selbstverständlichkeit ist. Liebevoll verarbeitet ist er ohnehin, ein sicheres Indiz dafür sind glatte Flächen, stimmige Spaltmaße und eine saubere Verfung. Wahlweise wird der Dexon Maxi S3 mit einer Tür, mit zwei Fahrgasttüren und/oder einem Notausstieg geliefert. Ob größere Flachbildschirme, Ledersitze oder ein Behinderten-Lift – gebaut wird, was der Kunde wünscht. Auch die Anhängerkupplung sollte bei dieser Fahrzeuggröße nicht fehlen, auch wenn der Kofferraum immerhin sechs Kubikmeter fasst. Der darf gut und gern gefüllt werden, was nicht jeder Midi von sich behaupten kann. Selbst unter voller Auslastung bleiben noch 1,3 Tonnen Reserve,

wobei das Fahrwerk auch dann noch nicht ausgereizt ist. Wesentliche Kritikpunkte der ersten Fahrt wurden abgearbeitet – das neue Cockpit erfüllt jetzt moderne ergonomische Ansprüche, auch wurden die Wischerarme vergrößert, und das Reserverad wurde zur Entnahme rechts verlegt. Anderes bleibt, wie es ist: Die Batterien sitzen noch immer im Gefahrenbereich links vorn. Ein Ärgernis in der Praxis sind die ausladenden Außenspiegel, die zwar für eine gute Übersicht sorgen, sich aber in der Waschanlage nicht an die Frontscheibe klappen lassen.

**Mit EBS-Bremsen, topaktueller Elektronik und sicherem Fahrwerk schließt der Spanier zu den teureren Wettbewerbern auf.**

**Unser Fazit.** Organtransplantation geglückt, jetzt zählt der Staco Dexon Maxi auch technisch zu den modernen Vertretern seiner Klasse. Mit EBS-Bremsen, topaktueller Elektronik und einem sicheren Fahrwerk schließt der Spanier zu teuren Wettbewerbern auf und hält sich die Billigkonkurrenz vom Leib. Er punktet mit hohen Reserven, die im Fahrwerk stecken und erspart seinem Betreiber das Adblue-Handling. Sein Raumkonzept überzeugt: Die standesgemäße Breite erlaubt vollformatige Sitze – wer sie braucht, kann auch mit 36+1+1-Bestuhlung fahren. Das beste Argument ist aber seine Erscheinung – wer so auftritt, muss nicht um den Erfolg bangen.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.busfahrt.com](http://www.busfahrt.com)**