



Staco Dexon Maxi S 3

Spanische Alternative

Die Baureihe Dexon des Herstellers Stacoloma erhält Zuwachs – jetzt reicht das Midibus-Programm bis zum 39-Sitzer. Der recht erwachsen wirkende Reise-Midi rollt auf der bewährten Basis des MAN-Chassis 14.280 HOCL.

Er beschränkt sich mit seiner Länge auf weniger als 10 m (9,70 m) und sieht doch kein bisschen beschränkt aus. Die Proportionen des kleinen Hochdeckers stimmen, weder stört der üblicherweise zu lange Überhang noch ein zu knapper Radstand. Die großen 22,5er-Räder stehen satt im Radhaus, von Schmalspurfahrwerk kann hier keine Rede sein. Da passt die Optik zur Botschaft – der 9,70 m lange, immerhin 2,50 m breite und 3,45 m hohe Dexon Maxi will ein Vollwert-Reisebus sein, der weder seinem Betreiber noch den Passagieren halb-gare Kompromisse abverlangt. Der große Dexon trägt Familien-Tracht, die im großen Format erst richtig zur Geltung

kommt. Der Vorderwagen zeigt Modernität und zeitlose Eleganz, die dunkel getönten und sauber verklebten Seitenscheiben strecken die Form mit einer durchgehenden Fensterlinie. Für die gelungene Gestaltung spricht, dass der Spanier mit wenig Chromschmuck und spär-

lich gesetzten Designelementen auskommt.

Die 10-m-Klasse ist zwar weniger umkämpft als die 8-m-Liga mit der Vielzahl an Vario-Varianten, aber hier trifft der Maxi-Dexon auf gestandene Platzhirsche. Ganz oben ist es der 411er-Setra, der mit



Front und Hecktür serienmäßig,
gut begehbbare Einstiege.



**Gemütlicher Innenraum mit sauberen Verkleidungen, Eco 040-Sitze von Vogel
Klares Cockpit ohne Geheimnisse, mechanische Lenkradverstellung, Seilzugschaltung.**

großen Antriebskomponenten und perfektem Finish glänzt und preislich in einer anderen Liga spielt. Etwas kürzer und leichter kommt der Mercedes Tourino daher. Der 2,40 m breite Mercedes-Midi bietet auch nur maximal 34 Fahrgästen Platz und wird neuerdings auf 13,14 t zulässiges Gesamtgewicht aufgelastet. Inklusiv der kompletten Sicherheitsausstattung verlangen die Mercedes-Verkäufer 215.000 Euro, etwa 45.000 Euro mehr als die Spanier. Auf stattlichem Preisniveau positionieren auch die Auwärter-Strategen ihren 2,55 m breiten Clubstar, der auf der gleichen Technikplattform rollt.

Knapp vier Tonnen Nutzlast. Konkurrenzdruck erfährt der Neue auch aus dem eigenen Hause. Der knapp 10 m lange Dexon S 1 mit Frontmotor positioniert sich mit einem Preis von etwa 140.000 Euro deutlich darunter, bietet allerdings mit Frontmotor, Blatt-Luftfederung, klei-



Knapp geschnittene Sitze für große Naturen, angemessen der 3-Sterne-Sitzabstand

nen Rädern und maximal 32 Fahrgastsitzen auch deutlich weniger. Das Topprodukt der Baureihe punktet hier vor allem mit einer guten Raum- und Gewichtsökonomie. Das beinahe gleiche Format bietet bis zu sieben Plätze mehr. Mit Blick auf die Waage erlaubt der fahrfertige 14-Tonner knappe 4 t Nutzlast, die der Unternehmer mit sorgenfreien 100 kg pro Fahrgast verbucht. Auch an Kofferraumvolumen wird nicht gespart, 6 m³ reichen auch für die lange Clubreise. Wer gelegentlich mehr braucht, sollte an eine Anhängerkupplung denken. Der praktizierte Leichtbau soll nicht auf Kosten der So-

lidität gehen. Der spanische Mittelständler baut auf ein stabiles Chassis, verplankt seinen Maxi mit 1,2 mm starkem Stahlblech und verwendet für Kofferraum und Klappen Aluminium in 4 mm Dicke. Einige Extrakilo bringt die pneumatische Klappenkinematik auf die Waage, doch der Kunde nimmt gerne, was er woanders nicht geboten kriegt.

So hat man auch auf der Straße nicht den Eindruck eines Fliegengewichts. Auch als Leerfahrzeug rollt der Dexon Maxi satt ab. Luftfederung an Vorder- und Hinterachse, dazu eine gute Fahrzeugbalance sind gute Voraussetzungen



Radwechsel einfach gemacht, wenn das Radlauf klappbar ist. Die Batterien in unfallträchtiger Lage. Hohes Kofferraumvolumen von 6 m³, auf der linken Seite das Reserverad.



die Lenkung das Gefühl eines großen und schweren Omnibusses. Die Arbeit am großen altertümlichen MAN-Lenkrad erfordert wie einst nur wenig Kraft, dafür aber Gewöhnung. Die hohen Servokräfte der ZF-Lenkung unterbinden gerade in der Mittellage jegliches Gefühl, dabei wäre es um die Präzision nicht so schlecht bestellt. Gefühl verlangt auch der Umgang mit dem Bremspedal, wenn man von Fahrzeugen mit modernen EBS-Bremsen umsteigt. Jedenfalls kann es nicht schaden, wenn vor dem ersten Einsatz-Termin ein paar Kilometer Einfahrtzeit liegen. Der Vorteil der Heckmotor-Bauweise liegt in gut gedämpften Antriebsgeräuschen. Der kompakte D08-

Service bei Vetter

Von der Qualität der Staco-Produkte ist Peter Machowiak überzeugt. Schließlich stellt er den Markennamen Vetter nur dann zur Verfügung, wenn er sich von den grundsätzlichen Eigenschaften selbst ein Bild machen konnte. Der Fellbacher Betrieb ist eine bekannte Größe in der Omnibusbranche. Während das Unternehmen selbst Busse baute, werden in der Schorndorfer Straße heute Busse aller Art repariert, renoviert oder ausgebaut. Spezialaufträge wie Büchereifahrzeuge oder Infobusse, Gefängnis-Fahrzeuge oder andere Nischenprodukte werden in Einzelfertigung hergestellt. Ob Karosserieinstandsetzungen, Fahrzeugelektrik, Klimaanlage-Service oder Lackierung, der Omnibus-Spezialist ist für alle Arbeiten gerüstet. Neben Staco hat Vetter auch Irisbus im Portfolio – auch hier sind die Fellbacher mit ihrer großen Omnibuskompetenz weit über ihr regionales Einzugsgebiet hinaus die erste Adresse.

für gute Fahreigenschaften. Die enttäuschen auch skeptische Geister nicht. Zwar muss der spanische Mittelgewichtler vorne mit einer Starrachse leben, die aber von den MAN-Fahrwerksspezialisten ordentlich domestiziert wurde. Die gute Führung sorgt für einen vergleichsweise ruhigen Geradeauslauf, die aufwändige Federung und Dämpfung verhilft im Verbund mit einem Stabilisator zu einer respektablen Straßenlage. Wobei zum positiven Ergebnis auch die Hinterachse mit Vierbalgfederung, Dämpfern und Stabi beiträgt. Auf kurvenreichen Landstraßen geht man den Fahrgästen

zuliebe schon mal eher vom Gas, wobei der Dexon seine Sicherheitsreserven kaum ausschöpft. Für den guten Abrollkomfort - und auch ein wenig für die Fahreigenschaften - zeichnen die großen 22,5er-Räder verantwortlich, die im Testfahrzeug mit dem 100-Prozentformat 10 R 22,5 bereift waren.

Technisch solide. Das feinfühlig und wendige Fahrgefühl eines Mercedes Tourino kommt allerdings nicht auf. Hier hat der große Wettbewerber mit seiner moderneren Einzelradaufhängung vorn einfach die Nase vorn. Vielmehr vermittelt



Eigenständiges Profil mit gerundetem Heckabschluss und selbstbewussten Heckleuchten

Sechszylinder von MAN, ein 6,8 l großer Reihensechszylinder, hat mit dem 14-Tonner schon gut zu tun. Auch wenn die Papierform optimistisch klingt – er lebt mehr von der Drehzahl als von fülligem Drehmoment. Immerhin 1.100 Nm sind es von 1.200 bis 1.750 Umdrehungen, dann stehen dem Fahrer schon 274 der 280 PS zur Verfügung. Doch der möchte kein einziges davon vermissen, vor allem wenn es in die Berge geht. Auffällig sind die großen Gangsprünge zwischen Stufe 3 und 4, die den Motor letztlich zu hohen Drehzahlen zwingen.

Langsam ist der Dexon Maxi dennoch nicht, schließlich kann der Midi den großen hochmotorisierten Hochdeckern angemessen folgen. Gut zur Hand bei häufigen Schaltungen geht der kurze Schaltstummel. Allerdings sperrte sich die Seilzugschaltung des ZF-Sechsgang-Getriebes S6-1600 noch gegen eine flüssige Handhabung – stets ein wenig knorpelig und mit zu hohen Schaltkräften.

Allerweltskomponenten. Die Liste der Lieferanten liest sich wie das ABC des internationalen Omnibusbaus – die Türen System Bode, das Chassis von MAN, Sitze von Vogel, Klimaanlage von Webasto oder Thermo King, Retarder von ZF. Diese Allerweltskomponenten garantieren für Betriebssicherheit und zügige Ersatz-

teilversorgung. Die Karosserie ist professionell verarbeitet, was man nicht zuletzt an den Spaltmaßen und Ver fugungen sieht. Dazu passend der gemütliche Innenraum, der mit sauberen Verkleidungen glänzt, aber ohne Schnickschnack auskommt. An kalten Tagen beheizen Seitenwandkonvektoren den Raum. Bei 2.500 mm Karosseriebreite finden nur schmälere 40er-Sitze Verwendung, die für große Naturen natürlich knapp geschnitten sind. In Sachen Ausstattung sind die Spanier sehr flexibel. Schon von Haus aus wird der Maxi mit Dach-Klimaanlage von Webasto mit Zwangsbelüftung ausgeliefert. Doppelverglasung und elektrisch verstellbare Integral-Außen Spiegel zählen ebenfalls zur Grundausstattung wie die Blaupunkt-Audioanlage Professional und ein Frontkühlschrank. Wahlweise wird der Maxi mit einer, zwei Türen oder mit zusätzlicher Nottür geliefert. Bei einem Verzicht auf drei Sitze im Heck können Toilette und eine Bordküche montiert werden. Selbst auf 16: 9-Flachbildschirme oder Ledersitze ab Werk braucht der Kunde nicht verzichten. Für den speziellen Bedarf rüstet Stacoloma den Dexon Maxi mit elektrohydraulischem Behindertenlift und Rollstuhlbefestigungen aus. Dazu empfiehlt sich die Anhängerkupplung, um beim fälligen Wegfall von Kofferraum weiteren Stau-

raum anbieten zu können.

Für Fahrer birgt der spanische Midi nur wenige Geheimnisse. Die Bedienung des Maxi ist denkbar einfach, die wenigen Schalter und Bedienelemente sind rasch erlernt. Man sitzt auf einem bequemen NTS-Sitz von Isri, der sich für jedermann passend einstellen lässt. Weniger gefallen die altertümlichen Knebel-schrauben der Lenkradverstellung, wie man sie bei MAN seit jeher gewohnt war. Auch die rechteckigen Armaturen des schwungvollen Cockpits stammen noch aus der Zeit der achtziger Jahre – sie passen geometrisch nicht zu den Radien, abzulesen sind sie aber einwandfrei. Eigentlich sind es nur wenige Kleinigkeiten, die stören. Aus ästhetischen Gründen beispielsweise die unschönen Blech-schrauben am Armatureträger oder ernster: das Blickfeld der Außenspiegel, das außerhalb des Wischfeldes der zu kleinen Scheibenwischer liegt. Einwandfrei ist die Elektrozentrale hinter der ersten Kofferklappe links untergebracht, weniger gefallen uns die Batterien links im unfallträchtigen Fach 1 links unter dem Fahrer. Auch sollten die Techniker das Reserverad im Kofferraum auf die rechte Seite verlegen – gerade im Pannenfall geht die Sicherheit vor.

Unser Fazit. Der solide Dexon Maxi S 3 hat eine Marktchance verdient. Für knappe 170.000 Euro erhält der Kunde ein sorgfältig gebautes Fahrzeug mit hohem Nutzwert. Maximal 39 Sitzen auf knapp 10 m Länge überzeugen, der gebotene Komfort an Bord kann sich mit dem der Wettbewerber messen. Auch mit Euro-4-Motor muss kein Additiv getankt werden – MAN setzt auch bei den kleineren Motoren auf Abgasrückführung plus PM-Kat statt auf SCR-Abgastechnik. Auch auf den Service ist Verlass. Wartungsarbeiten und Reparaturen am Chassis übernehmen MAN-Niederlassungen und deren Vertragspartner. Für das Thema Aufbau stehen das renommierte Fellbacher Unternehmen Vetter Fahrzeugbau und zahlreiche Partnerbetriebe mit Rat und Tat zur Verfügung. **WOLFGANG TSCHAKERT**