



### Staco Dexon S1 Euro 4

## Wer bietet mehr?

Noch zählt die spanische Marke zu den Exoten, doch ihr Angebot macht nachdenklich. Für den knapp 10 m langen Reisebus mit 32 Sitzen verlangt Staco 158.000 Euro, inklusive Toilette und Klimaanlage. Mit neuem MAN-Antrieb erfüllt er jetzt die Euro-4-Norm.

**E**s ist noch nicht lange her, seit der erste Staco-Bus die ersten Bus-Fahrt-Proberunden drehte. Als Newcomer überzeugte er mit beinahe deutschen Tugenden und ein wenig spanischem Flair. Mittlerweile ist er kein Unbekannter mehr – wer sich auf Messen und bei Omnibustests zeigt, wird von der Branche registriert. Heute laufen 15 Staco-Busse in Deutschland, die Kunden sind mit dem gebotenen Package zufrieden.

Das gilt auch für den Dexon S1, der auf dem neuen Frontmotor-Fahrgestell 12.240 FOCL von MAN aufbaut. Zwar gilt in der Branche noch immer das Vorurteil: Der Bus ist ein Bus, wenn der Motor hinten sitzt. Doch so grundsätzlich würden wir hier nicht zustimmen.

Fragt man bei Unternehmern nach den Kaufkriterien, nennen sie zuerst den Kosten-Nutzen-Faktor. Was kostet der Sitzplatz? Wer sorgt sich um Ser-

vice und die Ersatzteile? Hier kann der kleine Spanier punkten: Für 32 Sitzplätze werden 158.000 Euro verlangt, da wird die Luft für Wettbewerber schon dünn. Selbst der heckgetriebene S3, der große Bruder von Staco, muss hier passen. Für ihn ruft der Importeur 180.000 Euro auf, aber immerhin darf er zwei Tonnen mehr stemmen, und 40 PS mehr sind auf der Straße auch nicht zu verachten.



*Bilder von links oben: Eher kleinbusmäßige Optik – die kleinen Räder stehen tief in den Radhäusern. Dank 2,50 m Breite werden Vollformat-Sitze montiert. Breiter Einstieg hinter der Vorderachse – der Dexon S1 erfüllt alle EU-Richtlinien. Modernes Cockpit mit guter Ergonomie – der Durchstieg zum Innenraum ist weniger gelungen.*

Beim Konzept des Dexon S1 bleibt alles wie gehabt. Seine Statur spricht für Großzügigkeit. Auf 9.460 mm Länge und 2.500 mm Breite werden 32 vollformatige Reisebussitze geboten. Für Reisen und Transfers nimmt der Spanier bis zu 6,9 m<sup>3</sup> Gepäck mit – da muss schon so mancher lange Hochbodenbus passen. Als rollende Basis dient jetzt ein neues 12-t-Chassis von MAN. Es trägt den internen Namen N49 und stammt aus der österreichischen LKW-Schmiede in Steyr. Wer jetzt gleich an Gewichtslimits denkt, kommt dem Staco gerade recht. Denn mit 8.600 kg Eigengewicht darf der bis zu 3.400 kg zuladen. Seine Achslastreserven sind beruhigend üppig – technisch ist der spanische Midi sogar für 13,4 t gut. Wenn es nicht reicht, kann ein Anhänger zugespannt werden – der Staco packt 3,5-Tonner wie große Busse auch.

Wo andere Hersteller auf ausgereizte Vierzylinder setzen, hat der Hispano-

MAN einen stämmigen Sechszylinder mit 240 PS zu bieten. Gebaut wird unter reichlicher Verwendung von Kunststoff, Aluminium und Leichtbaustahl, der für das Gerippe und die Beplankung zum Einsatz kommt. Bei den Zutaten verlässt sich der Hersteller auf renommierte europäische Lieferanten, die von Bode (Türen) bis Webasto (Klimaanlage) reichen.

**Die Schattenseiten.** Dass der Frontmotor-Midi nicht jedermanns Sache ist, erkennt man spätestens beim Erklimmen des Fahrersitzes. Der Königsweg führt über die Fahrertür, aber wer sich vom Cockpit aus zu den Fahrgästen begibt, muss recht umständlich kraxeln. Auch klingt der bis unter die Motorklappe ragende MAN-Sechszylinder recht kernig, wenn er gefordert wird. Mit 71,4 Dezibel auf Autobahnen ist er auf allen Sitzplätzen nicht besonders leise, doch das gilt auch für die Frontmotormodelle des Wett-

bewerbs. Dafür liefert der D08-Motor den richtigen Biss für Stadt, Land, Berg und Tal gleich mit. Allseits bereit legt der Common-Rail-Diesel gleich lustvoll los und kommt mit wenigen Schaltungen auf Touren. Ganze 1.650 Umdrehungen braucht er für Tempo 100, nicht viel für

**Auf der Landstraße rollt er mit gemächlichen 1.300 Touren im achten Gang.**

das Motorenformat. Auf der Landstraße rollt er noch mit gemächlichen 1.300 Touren im achten Gang.

Das passend abgestufte Neunganggetriebe von Eaton, das sich durchaus recht gut schalten lässt, ist ein Profigetriebe aus dem LKW-Bau. Der Schalthebel geht butterweich durch die Einfach-H-Schaltkulisse, vollzieht per Kippshalter die



**TECHNISCHE DATEN**

**Motor**

Wassergekühlter MAN-Reihensechszylinder (Typ D0836 LFL 50), Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgasgrenzwerte nach Euro 4 mit Abgasrückführung und PM-Kat.

Hubraum . . . . . 6.871 cm<sup>3</sup>

Leistung . . 176 kW (240 PS) bei 1.800–2.400 U/min

Max. Drehmoment 925 Nm bei 1.200–1.800 U/min

**Kraftübertragung**

Manuelles Neungang-Getriebe Eaton FSO 8309 A, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung 3,364

**Fahrwerk**

Vorn gekröpfte Faustachse, Parabelfedern, 2 Stoßdämpfer, Stabilisator, hinten MAN-Hypoidachse mit Einblatt-Lenkerfedern, 2 Luftfederbälgen und 2 Stoßdämpfern, Reifengröße 265/70 R 17,5

**Bremsen, Lenkung**

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Bremsassistent, Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und ASR, Voith-Retarder, Kugelmutter-Hydraulenkung ZF 8095

**Maße, Gewichte**

Länge/Breite/Höhe

9.460/2.500/3.350 mm mit Dachklimaanlage

Radstand . . . . . 4.900 mm

Überhang hinten . . . . . 3.100 mm

Kofferraum . . . . . 6,9 m<sup>3</sup>

Tankvolumen . . . . . 200 l

Leergewicht . . . . . 8.440 kg

Zulässiges Gesamtgewicht . . . . . 11.000 kg

**Fahrgastplätze, Preis**

Sitzplätze . . . . . 32 + 1 + 1

Preis . . . . . 158.000 Euro



**In Sachen Kofferraum ein Großer – 6,9 m<sup>3</sup> kann manch großer Bus nicht. Saubere Lösung an der Hinterachse – klappbare Radläufe mit Innenkotflügel**

fällige Rangeschaltung – was kundigen Fahrern zur Freude gereicht, aber zum Schrecken aller Aushilfsfahrer wird. Als Alternative dazu bieten die Spanier zur einfacheren Bedienung künftig ein AS-Tronic-Getriebe, das mit Sicherheit den Aufpreis wert ist.

Auch wenn wir den Dexon S1 eher im Nahbereich sehen, ist er mit seinen Talenten nicht darauf beschränkt. Die breite Karosserie, die das erwachsene MAN-Fahrwerk etwas schmalspuriger erscheinen lässt, erlaubt vollformatige Reisesitze. Mit Kühlschrank, Küche und Toilette wird Langstrecken-Komfort geboten, der jetzt von einer sanft blasenden Klimaanlage unterstützt wird. Geheizt wird mit Seiten-

wandkonvektoren und über die Dachkanäle. Auffallend dabei ist das absolut klapperfreie Interieur und der Fahrkomfort – die MAN-Organisation in Spanien,

**Gute Noten verdient die Bremsanlage mit Scheibenbremsen rundum.**

Frankreich, Italien und Slowenien ist von der produzierten Qualität absolut überzeugt und verkauft den Midi unter eigenem Label. Hierzulande wird er unter einem eigenen Label vertrieben, das in der Branche noch relativ unbekannt ist.

**Auch in puncto Fahreigenschaften** brechen wir eine Lanze für den Spanier. Sein Fahrwerk führt trotz biederer Zutaten zu einem hervorragenden Ergebnis. Selbst die blattfedernde Starrachse vorn haben die Techniker gehörig domestiziert; sie spürt ohne Korrekturbedarf sauber und gibt sich kein bisschen ruppig. Die luftfedernde Hinterachse spricht sauber an, bügelt lange Bodenwellen und reicht nur deftige Kanaldeckel weiter. In scharf gefahrenen Kurven verneigt sich der Midi artig, ohne die Contenance zu verlieren – in jedem Fall bleibt er für den Fahrer berechenbar und sicher. Der freut sich an einer zielgenauen Lenkung und dem kleineren MAN-Lenkrad. Das Cockpit



Links hinter dem Fahrer hat die Feststellbremse nichts zu suchen. Stilleben unter der linken Klappe – das Reserverad wäre rechts besser aufgehoben.

stammt aus der LKW-Serie TGL und ist auch elektronisch auf dem neuesten Stand. Beinahe intuitiv gehen die notwendigen Schalter und der Schalthebel gut zur Hand. Was ärgert, ist die völlig deplatzierte Positionierung der Feststellbremse – sie sitzt völlig links hinter dem Fahrersitz.

Gute Noten verdient dafür die Bremsanlage mit Scheibenbremsen rundum, die jetzt mit elektronischen Signalen arbeitet. Sie packt im Notfall mit Bremsassistent zu und lässt im Alltag das Feingefühl nicht missen. Als Dauerbremse kommt neuerdings ein Voith-Retarder zum Einsatz, auf Wunsch darf es auch eine Telma-

Wirbelstrombremse sein. Dass das Reserverad links sitzt und das Nachfüllen von Öl und Wasser einige Übung erfordert, wird im Bedarfsfall noch immer stören. Wo Licht ist, fällt eben auch Schatten – das Rampenlicht eines gelungenen Auftritts hat sich der sympathisch bescheidene Staco-Midi verdient.



Ein einfaches, aber durchdachtes Konzept prägt den Dexon S1.

**Fazit.** Der Frontmotor-Dexon ist kein Premium-Typ, sondern ein dienstbarer Geist mit nur wenigen Marotten. Sein Konzept ist denkbar einfach, aber durchdacht: Er bietet viel Platz und Komfort, seine Schattenseiten bleiben schmal. Seine handwerkliche Qualität zeigt hohes Niveau, die Liste für eine Individualisierung ist lang. Die Fahrgestelltechnik ist reichlich dimensioniert, der Kunde erhält für knapp kalkuliertes Geld ein Fahrwerk mit Reserven und einen leistungsfähigen wie langlebigen Antriebsstrang. Auch an der Tankstelle verlangt er nur das Nötigste – Diesel-Kraftstoff pur.

Trotz langem Überhang hinten ausgewogene Fahreigenschaften – das MAN-Fahrwerk hat hohe Reserven.

WOLFGANG TSCHAKERT