

Der neue Sundancer Midi 2 zeigte sich beim Test als komfortabler und wirtschaftlicher Renner.



Prächtiger Zuwachs

Omnibus Trading baut jetzt mit dem neuen Clubbus Sundancer Midi 2 das Reisebusprogramm bis zur 10-m-Busklasse aus. Wendig und komfortabel stellte sich der kompakte Midi-Reisebus als jüngstes Mitglied der Sundancer-Familie auf Atego-Basis vor.

Mit dem neuen Clubbus Sundancer Midi 2 hat das niederländische Unternehmen Omnibus Trading aus Arnheim jetzt das Sundancer-Programm bis zur 10-m-Midibusklasse erweitert. Midi 2 ist jetzt als großer Bruder des Sundancer Midi (8,15 m) im Programm. Der kleinere 26-Sitzer (11,99 t) wurde im Jahr 2000 eingeführt und ist als Autobahn-Mautsparer recht erfolg-

reich. Insgesamt konnte Omnibus Trading 180 Sundancer europaweit absetzen.

Der Sundancer Midi 2 bietet Platz für 36 Reise-Schlafsessel im Abstand von 780 mm. Die Kompaktmaße von 9,80 x 2,50 x 3,16 m und die Auslegung auf ein Gesamtgewicht von 13,5 t geben weiteren Spielraum für echte Reisebus-Qualitäten. Darüber hinaus hat Omnibus Trading mit

dem 230 PS starken Mercedes-Benz Atego-Fahrgestell eine fernreisetaugliche sowie grundsolide und wirtschaftliche Basis gewählt. Das Kofferraumvolumen von maximal 4,5 m³ ist akzeptabel.

Vor allem die eigene Buskarosserie zeigt, dass Omnibus Trading den Sundancer kompromisslos auf Reisekomfort getrimmt hat. Die moderne Front kommt gut an, dafür sorgen beispielsweise die



Vorbildlich: Der Original-Atego-Arbeitsplatz bietet dem Fahrer im Sundancer Midi 2 einen ausgezeichneten Arbeitsplatz.



Fernreiseambiente: Der Fahrgastraum strahlt eine freundliche Reisebusatmosphäre aus und bietet den Gästen jede Menge Komfort.

Einzelscheinwerfer und bis in die Dachpartie hochgezogene Panorama-Windschutzscheibe. Die gerundeten Fahrzeugkanten ermöglichen fließende Übergänge zu den glatten Seitenwänden mit großflächiger Color-Doppelverglasung.

Beim Sundancer ist der Motor auf Grund der Atego-Basis vorne platziert. In der Midibusklasse ist das nicht außergewöhnlich. So braucht der Fahrer etwas Gelenkigkeit, wenn er von seinem Sitz aus in den Fahrgastraum gelangen will und umgekehrt. Damit er sich nicht ver-

renken muss, bietet der Sundancer dank eigener Fahrertür einen überaus bequemen Zugang zum Arbeitsplatz.

Der Fahrerplatz entspricht praktisch dem Atego-Original. Bei dieser vorbildlichen Ergonomie und Übersichtlichkeit lässt sich auch für den Omnibuseinsatz kaum etwas verbessern. Das Einstellen einer idealen Sitzposition ist dank vielfacher Verstellmöglichkeiten am Fahrersitz und der Lenkradhöhen- und Neigungsverstellung, die sich via Knopfdruck ver- und entriegeln lässt, schnell erledigt.

Auf einer recht schwierigen Teststrecke wurden 218,5 km gefahren, davon 51,8 km auf schwierigem und 81,6 km auf einfachem Autobahnabschnitt. Dazu kam noch ein 71,4 km langer und kurvenreicher Landstraßenabschnitt, in dem noch extreme Schwierigkeiten wie eine Serpentinestrecke mit 12-prozentigem Anstieg eingebaut sind.

Auf der Teststrecke schnitt der Sundancer Midi 2 im Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 15,9 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,5 km/h günstig ab. Auf dem Autobahnabschnitt wurde dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 95 km/h und auf dem Landstraßenabschnitt wurden 66,1 km/h erzielt. Gefahren wurde mit leerem Fahrzeug (Leergewicht: 7.900 kg), der Kraftstoffverbrauch wurde durch Nachtanken ermittelt. Und das bei teilweise recht stürmischer Wetterlage, bewölktem Himmel und regnerischen Abschnitten mit feuchter Fahrbahn. Hier traten dann auch Windgeräusche an der Fahrertür auf. Ein weiterer Punkt war, dass die neuen Integral-Außenspiegel zwar ausgezeichnete Sichtverhältnisse liefern und mit Bajonettverschlüssen versehen sind, doch das Demontieren für die Waschstraße ist recht umständlich.

Der Sundancer Midi 2 stellte sich als qualitativ hochwertig gearbeiteter Prototyp vor, klar dass diese Kleinigkeiten noch nachhaltig geändert werden. Bemerkenswert ist auch der auf Langlebigkeit ausgelegte Busaufbau mit Stahlgerippe, großzügiger Hohlraumversiegelung, Unterbodenschutz und Isolierung sowie hochwertiger Kunststoff-Außenhaut. Für Sicherheit von Fahrgästen und Personal sorgen Sicherheitsgurte ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	9.820 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe	3.150 mm
Radstand	5.360 mm
Wendekreisdurchmesser	19.400 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	13.500 kg
Leergewicht Testfahrzeug	7.900 kg

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 906 LA: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Dreiventiltechnik (2 Einlassventile und 1 Auslassventil pro Zylinder; vollelektronische Hochdruck-Direkteinspritzung (Telligent_Motormanagement) über Pumpe-Leitung-Düse; Bohrung/Hub: 102/130 mm; Hubraum: 6,4 l; Leistung: 230 PS (170 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 810 Nm zwischen 1.200 und 1.500/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servo-Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: synchronisiertes 6-Gang-Daimler-Chrysler-Schaltgetriebe

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Daimler-Chrysler-Hypoidachse Übersetzung 4,3:1; Gesamtauslegung: 1.909/min bei 100 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten: starre Antriebsachse: Luftfederung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit ABS und ASR; druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; Stauklappen-Motorbremse und Dekompression-Konstantdrossel; Hilfs- und Feststellbremse auf Hinterräder wirkend;

Reifen: vorn und hinten: 265/70 R 19,5 Michelin XZA

an jedem Sitzplatz und die Überrollfestigkeit gemäß R 66. Dazu kommen druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum, ABS und ASR der Atego-Basis.

Auf der Testfahrt überraschte der Sundancer Midi 2 mit einer außergewöhnlich hohen Fahrharmonie. Nun, hier ist vor allem Daimler-Chrysler für die gelungene Atego-Basis 1323 L zu loben. Vor allem für das Lenkverhalten mit gut exakter Mittelstellung und hohen Rückstellkräften sowie treuem Geradeauslauf. Dazu kam ein komfortables Zusammenspiel

zwischen der Parabel-Blattfederung vorn und der luftgefederten Hinterachse. Lange wie kurze Bodenwellen und Fahrbahnstöße wurden sehr gut gedämpft. Weiterhin zeichnete sich die Fahrwerksabstimmung durch geringe Nick- und Wankneigungen sowie eine stabile Straßenlage aus.

Dazu gesellte sich der gut abgestimmte Antriebsstrang aus dem Hause Daimler-Chrysler mit dem Motor OM 906 LA sowie 6-Gang-Schaltgetriebe und einfach übersetzter Hypoid-Hinterachse. Der 6-Zylinder-Reihendieselmotor OM 906 LA mit 6,4 l Hubraum leistet 230 PS bei 2.200/min und besitzt ein maximales Drehmoment

von 810 Nm zwischen 1.200 und 1.500/min. Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie eine vollelektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung (Telligent-Motormanagement) über Pumpe-Leitung-Düse und Dreiventil-Technik (je 2 Einlassventile und 1 Auslassventil pro Zylinder) ermöglichen eine hohe Motorelastizität und ein gutes Durchzugvermögen in Steigungen. Bei der zugkraftbetonten Gesamtauslegung des Antriebsstrangs auf 1.909/min bei 100 km/h in der höchstgen Getriebestufe ergaben sich eine ausgezeichnete Fahrbarkeit und eine bemerkenswerte Fahrharmonie. So wurde der Autobahnabschnitt praktisch ohne Gangwechsel absolviert, und auch auf dem Landstraßenabschnitt gab es nur wenig Schaltarbeit für den Fahrer.

Der Sundancer Midi 2 mit 7,9 t Leergewicht wurde vom Motor schon fast spielerisch beschleunigt. Auffällig waren hier auch die passenden Anschlussdrehzahlen für die einzelnen Getriebestufen. Im 6. Gang ließen sich noch einfache Steigungen bei rund 60 km/h und etwa

1.145/min nehmen. Kein Wunder bei einem Leistungsverhältnis von 29,1 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von immerhin 102,5 Nm/t beim leeren Fahrzeug. Auch wenn bei dieser Auslegung mit der Hinterachsübersetzung von 4,3:1 der Motor zumindest gefühlsmäßig mit 1.909/min bei 100 km/h etwas hoch dreht, ist für mich diese Auslegung im gemischten Einsatz und vor allem bei schwieriger Topographie ideal. Vor allem dann, wenn der Bus voll ausgelastet mit 13,5 t unterwegs ist. Auch dann ist er noch mit einem Leistungsverhältnis von rund 17 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 60 Nm/t ziemlich gut ausgestattet.

Die Achsübersetzung 3,667:1 für eine Drehzahlauslegung von 1.680/min bei Tempo 100 km/h ist eigentlich nur bei überwiegender Autobahneinsatz und einfacher Topographie ratsam. Sie ist in jedem Fall für die 280-PS-Version des Motors OM 906 LA mit einem maximalen Drehmoment von 1.100 Nm zwischen 1.200 und 1.500/min, die für den Sundancer gegen Aufpreis zur Verfügung steht, sehr empfehlenswert. Hier dürften sich bei gesteigerter Transportleistung auch noch etwas günstigere Verbrauchswerte erzielen lassen. Die Drehzahlablenkung bei 100 km/h führt außerdem zu einer weiteren Geräuschreduzierung. Es ist jedoch nicht so, dass es der Sundancer unbedingt nötig hätte. Sicher war der Motor von Fahrer- und Beifahrer etwas deutlicher hörbar, doch die Geräuschwerte blieben in allen Betriebsituationen im grünen Bereich. Schon auf der ersten Fahrgastsitzreihe kamen vom Motor nur noch Flüsterwerte über.

Die Fahrgäste gelangen beim Sundancer Midi 2 über jeweils hinter der Vorder- und Hinterachse platzierte Einstiege mit druckluftbetätigten Außenschwingtüren sowie niedrigem Antritt, günstiger Stufung und sichernden Haltegriffen nach innen. Der Fahrgastraum strahlt eine freundliche Reisebusatmosphäre aus. Insgesamt stehen neben dem Fahrerplatz 36 fernreisetaugliche Reise-Schlafsessel von Fainsa oder Vogel zur Verfügung.

Wie bei den großen 12-m-Reisebussen sorgen Gepäckablagen und eine aufwändige Klimatisierung für Erste-Klasse-Komfort an Bord. Die temperierte Frisch-

luft wird über Dachluftschächte und Zwangsausstritte an den Seitenscheiben über die gesamte Fahrzeuglänge und auch in den Fahrer/Beifahrerbereich geführt. Zusätzlich kann durch regelbare Luftdüsen in den Service-Sets mit Leselampen und Hostessruf eine individuelle Temperierung pro Sitzplatz erfolgen. Geheizt wird über eine lautlose thermostatgeregelte Konvektorenheizung mit Webasto-Warmwasser-Zusatzheizung und Zeitschaltuhr und über die Front-Klimabox im Original-Atego-Armaturenbrett.

Der Sundancer Midi 2 auf Atego-Basis 13.230 L ist als rundum komplett ausgestatteter Reisebus mit Reisebestuhlung 35+1+1 zum Netto-Grundpreis von 149.500 Euro zu haben. Im Preis sind zum Beispiel Klimaanlage, Luxus-Innenausstattung mit Stoffverkleidung und Gardinen sowie die Abnahmen für 100 km/h, Gelegenheits- und Schülerverkehr

Akzeptabel: Das Kofferraumangebot mit seitlichen Stauräumen links und rechts sowie im Heck umfaßt maximal 4,5 m³.



und vieles mehr enthalten. Außerdem steht ein breit gefächertes Sonderausstattungsangebot wie Bordküche, Video, Toilette, Tempomat, Retarder und mehr für die individuelle Einsatzspezifizierung

zur Verfügung. Den Sundancer gibt es sogar mit Rollstuhllift als Handicap-Bus. Hans Seger ist für den Verkauf in Deutschland und Österreich verantwortlich.

ADELBERT SCHWARZ