

Mit Chic in der Nische

Frontmotor und Fronteinstieg müssen kein Widerspruch sein. Auch sonst zeigt der Midibus Sunrider aus spanischer Fertigung erstaunliche Seiten – mit Vollluftfederung und großen Kofferräumen kann er manchem Heckmotor-Omnibus das Wasser reichen.



Oft sind es ja die kleinen Gruppen, die den Unternehmer zum Kauf eines kürzeren Midibusses bewegen. Doch zu klein sollte er nicht sein, jedenfalls für eine Schulklasse sollten die Sitzplätze reichen.

Die Anschaffungspreise sind meist nicht von Pappe, wenn es ein professionelles Fahrzeug sein soll. Oder man sieht sich beim Importeur einer ausländischen Marke um. Die holländische Vertriebsgesellschaft Omnibus Trading kann hier

weiter helfen, sie ist mit einer Reihe von bekanntermaßen praxistauglichen Midi- und Minibussen in diese Nische geschlüpft. Gefertigt werden die Fahrzeuge beim spanischen Hersteller Ferqui in Norena bei Gijon, man versteht sich dort als Karossier und kleidet Großserienfahrgerüste von Mercedes-Benz, Iveco und anderen renommierten Lieferanten ein.

In der Klasse der 10-Meter-Busse bietet Omnibus Trading gleich zwei Produk-

te, den Sundancer und den Sunrider. Während ersterer mit MB Atego-Plattform den vorderen Einstieg nach der Vorderachse hat, bietet der Sunrider den Einstieg 1 dort, wo ihn der Unternehmer gerne sieht – links neben dem Fahrer. Das Iveco-Chassis CC 150 macht es möglich – die rechte, weitgehend von Aggregaten und Komponenten freie Seite des Chassis wird mit einem Aufstieg versehen.

Mit der Konsequenz allerdings, dass die Fahrgäste den Fuß schon kräftig an-

Dass der Sunrider seinen Federungskomfort nicht mit Wankbewegungen und mangelnder Spurstabilität erkaufte, hat mit einer gelungenen Gesamtabstimmung des Fahrwerks zu tun.



heben müssen, um auf ein Niveau von 445 mm aufzusteigen.

Hans Seger, der Vertriebsverantwortliche von Omnibus Trading in Deutschland, kontert mit der serienmäßigen Absenkeinrichtung des luftgefederten Fahrwerks. Jetzt sind es nur noch 385 mm, aber immer noch stattlich für einen Midibus für den gemischten Einsatz. Der Sunrider fasst 37 Fahrgäste auf knapp 10 Metern Länge, mit zwei pneumatischen Fahrgasteinstiegen und einer eigenen Fahrertür steht der Sonnenreiter schon sehr erwachsen auf der Straße. Die Proportionen mit einem ausgeprägten vorderen und hinteren Überhang lassen je-

denfalls ein Heckmotor-Konzept vermuten. Der Name Sunrider ist Verpflichtung, das Outfit hat südländischen Chic – mit einem leicht lächelnden Gesicht in New Edge-Look und den zeitgeisttypischen kleinen Scheinwerfern, die schräg übereinander stehen. Einige attraktive Designdetails hat man auch schon woanders gesehen, so auch die Travego-Schwinge an der Seitenwand oder die Integralspiegel, die wie beim Lion's Star aus dem Dachrahmen ragen.

Genug gemeckert, denn der große Kleine sieht richtig schmuck aus und füllt mit seiner gar nicht schmalbrüstigen 305er Bereifung seine Radhäuser richtig

stämmig aus. Natürlich hat die Frage der Lautstärke eine zentrale Bedeutung. Schließlich beginnt für viele Unternehmer der akzeptable Omnibus dort, wo er einen Hecktriebsatz hat. Ein Vorurteil? Doch erst geht es auf die Straße, wo sich der Sunrider erstaunlich gesittet benimmt. Der Abrollkomfort bei Langsamfahrt ist sensibel genug, um nicht jeden Kanaldeckel an die Insassen weiter zu melden. Auch bei Autobahntempo schwingt oder stößt der Sunrider nicht, was er sicher auch seinem langen Radstand verdankt. Dass er seinen Federungskomfort nicht mit Wankbewegungen und mangelnder Spurstabilität er-



Der Sunrider – diesmal von hinten. Die Stehhöhe von 2 m vermittelt ein gutes Raumgefühl; der Fahrer hat seine eigene Tür.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	9.925 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe	3.402 mm
Radstand	5.175 mm
Stehhöhe innen	2.000 mm
Einstiegshöhe abgesenkt	385 mm
Kofferraum-Volumen	5,5 m ³
Kraftstoff-Tank	180 l
Leergewicht	9.560 kg
Zul. Gesamtgewicht	15.000 kg
Sitzplatzkapazität	37+1+1
Preis	ca. 160.000 Euro

Motor: Reihensechszylinder Iveco Tector E24, Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, Aufladung, Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 3. Hubraum: 5.880 cm³, Nennleistung: 176 kW/240 PS bei 2.700/min, maximales Drehmoment: 810 NM bei 1.250 – 2.100/min

Getriebe: manuelles Sechsgang-Getriebe Eaton FSO, einfach übersetzte Hinterachse i = 4,13

Fahrgestell: Iveco-Fahrgestell CC 150 mit Starrachsen und Stabilisatoren vorn und hinten, elektronisch geregelte Luftfederung, Bereifung 305/70 R 19,5. Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS, ASR, Federspeicher-Feststellbremse, Telma-Wirbelstrombremse, Turbobrake-Motorbremse, ZF-Hydrolenkung.



Blick ins Cockpit und den Fahrgastraum

kauf, hat mit einer gelungenen Gesamtanpassung des Fahrwerks zu tun.

Die beiden Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse halten das Fahrzeug gut in Zaum, der immerhin 3,40 Meter hohe Midi erweist sich auf kurvenreichen Landstraßen als wendiges Fahrzeug mit hohen Sicherheitsreserven. Weniger Reserven hat der Antrieb anzubieten. Der relativ kleinvolumige Tector-Dieselmotor besitzt zwar alle Attribute modernen Maschinenbaus wie Common Rail-Einspritzung, obenliegende Nockenwelle mit vier Ventilen pro Zylinder, doch schon die Papierform zeigt, dass er mit dem großen und hohen 15-Tonner gut gefordert ist. Vielleicht nicht im Kurzstrecken-Verkehr, wo er sich ordentlich schlägt, wenn der Fahrer kräftig den Schaltstock schwingt. Allerdings bleibt da die rechte Freude aus, denn die Schaltung präsentiert sich hakelig und schwergängig. Im Flachland kann der Sunrider bei 80 km/h mit 1.700 Umdrehungen im großen Gang dahinrollen. Richtig Leistung wird auf der Langstrecke verlangt, dann dreht der klei-

ne Sechszylinder im sechsten Gang willig mit Drehzahlen oberhalb von 2.000 Umdrehungen, um schon bei kleinen Steigungen nach dem fünften Gang zu verlangen.

Auch wenn er eher ein Leichtathlet ist, kann der kleine Tector mit Laufkultur aufwarten. Mit gemessenen 72 dB(A) bei Tempo 100 im Fahrgastraum kann der Sunrider in seiner Produktnische mit den meisten Wettbewerbern mithalten, Frontmotor hin, Heckmotor her. Laut und mit Vibrationen spürbar ist der Telma-Retarder bei der Arbeit, er verzögert den Sunrider stark und zuverlässig, doch ebenso stark irritiert, dass er gegen den weiter aktiven Tempomaten anbremst, statt ihn abzuschalten. Unser Sunrider zählt allerdings zu den Vorserienmodellen, die in manchen Details noch nicht die letzte Lösung darstellen. Keine Zweifel gibt es bei den Druckluft-Scheibenbremsen rundum, die je nach Bedarf kräftig oder feinfühlig zugreifen.

Mit 2,50 Meter Breite können im Sunrider ordentlich breite Fainsa-Sitze mon-

Mit gemessenen 72 dB(A) bei Tempo 100 im Fahrgastraum kann der Sunrider in seiner Produktnische mit den meisten Wettbewerbern mithalten.



tiert werden, die auch groß gebauten Mitteleuropäern guten Sitzkomfort auf längeren Strecken bieten. Die Stehhöhe von zwei Metern und die angemessene Breite im Mittelgang vermitteln ein angenehmes Raumgefühl. Große Seitenscheiben und die dezente Inneneinrichtung passen dazu. Geheizt wird thermostatisch geregelt mit Seitenwandkonvektoren, belüftet über den Dachkanal zu den Seitenscheiben und durch die Jetdüsen. Die optionale Aufdach-Klimaanlage kühlt, wie es sich für ein spanisches Produkt gehört. Für

den Fahrer gibt es eine eigene Fahrertür und das serienmäßige Armaturenbrett des Iveco Eurocargo, wenig attraktiv und zu schmal für den breiteren Bus, doch zweckmäßig und gut bedienbar. Einzig der Retarderhebel rechts neben dem Lenkrad ist gewöhnungsbedürftig. Auch an Ablagen ist der Fahrerplatz nicht reich gesegnet, weder ein Cupholder noch ein Flaschenhalter wird dem Sunrider-Piloten gegönnt.

Der Unternehmer weiß den verzinkten Unterbau des Midibusses wohl zu schät-

zen. Wenig Angriffsfläche für Korrosion bietet die Beplankung mit Kunststoff und Aluminium. Punkte gibt es auch für die Aufbaufestigkeit, der Sunrider ist nach ECE R 66 homologiert. Wesentliches Produktmerkmal ist der große Kofferraum im Heck und hinter den Seitenklappen. Das Fahrwerk und Antrieb aus der Großserie eines großen europäischen Herstellers stammen, bringt Vorteile bei Service und Wartung. Die Mechaniker dort werden freilich weniger Freude mit den Antriebsaggregaten haben, die fast ausschließlich von unten zugänglich sind.

Unser Fazit: Der Sunrider ist ein typisches Nischenprodukt. Seine Kapazität reicht an wesentlich größere Fahrzeuge heran, ohne deren Langstreckenkomfort zu bieten. Zum Clubbus in diesem Segment fehlen der Feinschliff und ein leistungsstärkerer Antrieb. Im Nahbereich und auf Mittelstrecken ist der Sunrider ein kostengünstiger Alleskönner für die Feuerwehrjobs in dieser Branche, heute ein Flughafentransfer, später den Schulbus und abends die Stadtrundfahrt.

WOLFGANG TSCHAKERT



Der Sunrider bietet ein Kofferraumvolumen von 5,5 m³.