

# Schönster im Lande?

Formal ist der große Spanier ohne Zweifel eine Ausnahmeerscheinung. Die weitgehend deutsche Technik könnte auch nüchtern kalkulierende Unternehmen ansprechen, denn der Ayats-Doppeldecker bietet viel Omnibus fürs Geld.



Eigene Tür für den Fahrer, große Scheibe für Mautzahlstellen

**P**assanten nicken anerkennend, wenn der Ayats-Doppeldecker vorbeizieht. Selbst wer die Marke nicht kennt, und das ist mehr als wahrscheinlich, wird die Heimat des hohen Reisewagens im Süden Europas vermuten. Die dunklen ovalen Seitenscheiben, der kühne Seitenschwung, wie organisch die Linien und Radien ineinander übergehen, das hat kein anderer Anbieter im Programm. „Die Optik – schön und gut“, zweifelt der erfahrene Praktiker, „doch wie sieht es hinter der Fassade aus?“

Wer einen Reisedoppeldecker braucht, geht hier zu Lande zu den Spezialisten von Neoplan und Setra. Alternativen dazu gibt es kaum. Genau diese Nische möchte der spanische Hersteller Ayats bedienen. Kein anderer Importeur versucht sich derzeit an Doppeldeckern, Ayats verfügt gar über einen kompletten Baukasten von 12 bis 13,75 m Länge. Gerade die kürzeste Variante, argumentiert der Importeur Knorr Omnibus, trifft in Deutschland auf eine gewisse Nachfrage und keinen Wettbe-

werber. Setra baut nur noch 13,89 m lange Doppeldecker, auch Neoplan überschreitet die 12 m, und zudem spielen beide preislich in einer anderen Liga.

Die flott gezeichneten Omnibusse aus Nordspanien sind in Deutschland keine Unbekannten. Vor einem Jahrzehnt hatten die Spanier es zuletzt versucht, auf dem anspruchsvollen deutschen Markt Fuß zu fassen. Allerdings wurden die Aktivitäten durch unpassende Produkte, Qualitäts- und Serviceprobleme mangels Kundenresonanz rasch aufgegeben. Jetzt soll alles besser werden. Dem leidigen Korrosionsthema begegnet man mit mas-





**8,3 m<sup>3</sup> fasst der Kofferraum, doch der Zugang ist schmal. Gleich dahinter auf der richtigen Seite sitzt gut zugänglich und sauber das Reserverad.**

sivem Einsatz von Edelstahl, aus dem das Gerippe und die Beplankung gefertigt werden. Die Fahrzeuge erfüllen alle Sicherheitsnormen der EU, somit auch die Überrollfestigkeit nach ECE R 66. Als Lieferanten kommen heute nur noch renommierte Komponentenhersteller zum Zuge. Die Fahrwerke und Antriebsaggregate stammen von ZF, MAN, Mercedes-Benz oder Scania, die Sitze von Kiel, die Türen von Bode. Ayats bewirbt seine Produkte

***Gute Noten verdient sich das aufwändige Fahrwerk, das hervorragend abgestimmt ist.***

mit dem Slogan „Spanisches Design mit deutschem Herz“.

Ist der Schönling ein Blender? Mit der nötigen Reserviertheit gehen wir zu Werke, beäugen unseren Testwagen innen und außen und ganz besonders die Verarbeitung. An nur wenigen Stellen monieren wir unsaubere Passungen und Verkleidungen, besonders im Kofferraum ist das Finish etwas nachlässig. Geschmackssache sind zum Beispiel die Treppenstufen aus dunklem Edelholz, die mit Antirutsch-Streifen gesichert und nachts mit LED-Lichtbändern beleuchtet werden. Das Raumkonzept unterscheidet sich durch den Frontaufstieg zum Obergeschoß auf der rechten Seite. Platz geht so kaum verloren, der vordere Überhang

ist nur 2,30 m kurz. Die Raumökonomie ist nicht zu beanstanden, auf beiden Stockwerken finden bei 12 m Länge 73 Fahrgäste mit Dreisterne-Komfort Platz. Im Untergeschoß mit 1,82 m Stehhöhe herrscht Clubbus-Atmosphäre mit 18 bequemen Schlafsitzen, zwei Vis-à-vis-Sitzgruppen, die Bordküche und die Toilette in nächster Reichweite.

Im Obergeschoß messen wir 1,72 m Stehhöhe im Mittelgang, der mit einer kleinen Stufe zum Bug ansteigt. Dort muss man mit 1,60 m Höhe den Kopf schon einziehen, wird aber in der ersten Reihe mit fürstlichem Beinraum von maximal 325 mm und einer königlichen Übersicht verwöhnt.

Die Inneneinrichtung hält im Gegensatz zur Karosseriegestaltung keine Überraschungen bereit, Wände und Himmel sind größtenteils mit grauem Nadelfilz bezogen. Der Fahrgast sitzt auf den kontrastfarbenen Vacance-Sitzen von Kiel komfortabel, Heizung und Lüftung arbeiten leise und wirksam. Für Wärme sorgen Seitenwandkonvektoren und die Dachheizung, wobei die Heizkörper separat zu- und abgeschaltet werden können. Die Frischluft für den Innenraum wird aus dem hinteren Dachbereich zugeführt, im Dachkanal erwärmt oder gekühlt und der Umluft beigemischt. Für eine geringe Strömungsgeschwindigkeit sorgen sechsstufige Axiallüfter, die an den Scheiben die Luft absaugen und die aufbereitete Luft zum Mittelgang abgeben. Entlüftet wird das Fahrzeug wird an den Unterdruckzonen am Fahrerplatz und den Einstiegen.



**Ein Cockpit wie im Flugzeug, mit vielen Warnleuchten und Schaltern. Geschaltet wird elektropneumatisch per AVS von ZF.**

Pferdefuß aller Doppeldecker-Fahrzeuge ist der knappe Gepäckraum. Im kurzen Fahrzeugheck des Ayats sitzen nach Herstellerangaben 8,3 m<sup>3</sup> Gepäckraum, der über eine hohe Ladekante nur schwer beladbar und nur über eine schmale Tür zugänglich ist.

Beim Fahrer wird nicht gespart, er sitzt auf einem gut geformten und vielseitig verstellbaren Recaro-Sitz. Auch an einen eigenen Einstieg wurde gedacht. Die Türfächer bieten Ablagen für Kleinutensilien und Getränkehalter. Wer auf einen Ayats umsteigt, sollte die Betriebsanleitung kennen oder eine Kurzeinweisung genießen. Eine Vielzahl von Schaltern mit eigenwilliger Systematik und zahlreiche Kontrollleuchten beherrschen





**54 Sitzplätze in der ersten Etage, der Boden hat Stufen nach vorne und ins Heck, die Stehhöhe beträgt maximal 1.720 mm. Clubbus-Atmosphäre mit nur 18 Sitzplätzen, Bordküche und Toilette im Untergeschoß.**

das nicht mehr taufrische Cockpit. Die Armaturen sind gut abzulesen, der Retarder sitzt an der richtigen Stelle.

Die Gänge schalten wir elektropneumatisch mit der althergebrachten AVS-Schaltung rechts am Sitz, der deutsche Importeur versichert, schon in Kürze die AS-Tronic liefern zu können. Über das ausgereifte AVS-System gibt es nicht viel zu meckern. Besser als eine wenig exakte Drehwellenschaltung ist sie allemal. Das ZF-Achtgang-Getriebe passt mit seinen Abstufungen gut zum 460 PS starken Reihensechszylinder von MAN. Tempo 100 mit 1.400 Umdrehungen, 80 km/h auf der Landstraße mit 1.100 Umdrehungen im großen Gang – damit lassen sich gute Reisegeschwindigkeiten erzielen, gleichzeitig wird kraftstoffsparend gefahren. Obwohl wir ohne Passagiere oder Ballast über Land fahren, versprechen die gezeigten Fahrleistungen auch voll besetzt noch eine ordentliche Dynamik. Der

12,8 l große Euro-3-Motor, eigentlich ein kerniger Geselle, erhebt nur unter Vollast seine Bassstimme, aber weder oben noch im Untergeschoß belästigt der Bravo seine Mitfahrer akustisch. Klapper-

*„Spanisches Design mit deutschen Herz“ – mit diesem Slogan will Ayats Kunden locken.*

und Knistergeräusche aus der Karosseriestruktur des Busses sind selbst auf schlechten Straßen nicht vernehmbar, das Zeichen für einen steifen Fahrzeugkörper.

Gute Noten verdient sich das aufwändige Fahrwerk, das hervorragend abgestimmt ist. Der Doppeldecker zieht spur-

stabil seine Bahn und fährt sich dank der Querstabilisatoren an Vorder- und Antriebsachse auf kurvigen Landstraßen erstaunlich behände. Die straffe Dämpfung geht nicht zulasten des Federungskomforts – sowohl bei Langsamfahrt als auch bei schnellen Passagen steckt die langhubige Federung alle Unbill schlechter Fahrbahnunebenheiten locker weg. Nur im Untergeschoß bekommt man die harte Arbeit des Fahrwerks mit, wenn die Niveauregelventile hörbar stöhnen. Die Einzelradaufhängung vorn und die Antriebsachse sind Original-MAN-Teile, die starre Nachlaufachse stammt von ZF und wird permanent hydraulisch gelenkt. Sie ist auch für den überraschend geringen Wendekreis-Durchmesser von 20,7 m verantwortlich.

Der Ayats Bravo 1 ist im Stadtverkehr zwar wendig, benötigt bei langsamer Fahrt jedoch eine kräftige Hand. Schließlich muss mit der Lenkung auch der große Hydraulikzylinder für die Nachlaufachse mitgesteuert werden. Die Bremsanlage des Bravo muss noch ohne Elektronik auskommen, dafür verzögern an allen Achsen großdimensionierte Knorr-Scheibenbremsen, die ihren Job ausgezeichnet versehen. Nicht nur die Bremsleistung stimmt, auch der Pedaldruck baut sich weitgehend linear auf.

So manches Unternehmen wird es freuen: Der Ayats Bravo 1 benötigt nur wenige elektronische Helferlein. Die Zentralverriegelung arbeitet wie die Türen

## Kompakt: Ayats Bravo 1

✚ Der 2,55 m breite Ayats Bravo 1 ist ein attraktives Produkt von einem erfahrenen Hersteller; nicht hypermodern, aber mit zahlreichen guten Eigenschaften gesegnet.

✚ Der 460 PS starke Euro-3-Motor von MAN ermöglicht gute Reisegeschwindigkeiten bei gleichzeitig kraftstoffsparender Fahrweise.

✚ Mit seinem Leergewicht von 16.620 kg bleibt der Ayats stets auf der sicheren Seite. Lange Serviceintervalle von 80.000 km machen ihn zu einem selten gesehenen Wartungs-Gast.

✚ Einsatztauglicher Komplettbus zum Niceprice: Der Ayats kommt mit wenig Elektronik aus – im Alltag nicht unbedingt ein Nachteil.

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.000 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	4.000 mm
Radstand	5.800/1.350 mm
vorderer Überhang	2.300 mm
hinterer Überhang	2.550 mm
Wendekreis	20.700 mm
Kofferraumvolumen	8,3 m <sup>3</sup>
Tankvolumen	520 l
Leergewicht	16.620 kg
zul. Gesamtgewicht	25.600 kg
Sitzplätze (3-Sterne-Abstand)	72 + 1 + 1
Komplettpreis	€ 305.000,-

## Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter MAN-Reihensechszylinder D2876 LOH 03, stehend im Heck mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronische Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 12.816 cm<sup>3</sup>, Bohrung/Hub 128/166 mm, Nennleistung 338 kW/460 PS bei 1.700 bis 1.900 U/min, maximales Drehmoment 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.300 U/min

**Kraftübertragung:** Einscheiben-Trockenkupplung, ZF-Schaltgetriebe 8 S 180 mit elektropneumatischem Schaltsystem AVS, einfach über-setzte Hypoidachse

## Fahrwerk

**Federung:** vorn MAN-Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung, 2 Luftfederbälge und 2 Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten MAN-Starrachse mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator; starre ZF-Nachlaufachse mit hydraulischer RAS-Lenkung, 2 Rollbälge, 2 Stoßdämpfer; Hebe- und Senkvorrichtung

**Bremsen:** pneumatische Zweikreis Druckluftbremsanlage mit ABS und ASR, innenbelüftete Knorr-Scheibenbremsen an allen Achsen, Dauerbremse Voith-Retarder, druckluftbetätigte Motorbremse

**Lenkung:** Servocom ZF 8098

**Reifen:** 315/80 R 22,5

## Lüftung/Heizung

**Lüftung:** Frischlufteintritt oben über Dachöffnung, Verteilung über Dachkanäle zum Mittelgang, Abzug an der Front und über Einstiege

**Heizung:** Heizung mit Seitenwand-Konvektoren im Fahrgastraum, Dachkanalheizung in Klimaanlage integriert, separate Frontboxheizung, Standheizung Webasto, Klimaanlage

# FAHRBERICHT Ayats Bravo 1



(oben) Beschwingte Optik auch am Heck: Über der Motorklappe sitzen die Lüftungsgitter der Klimaanlage. (rechts) Kraftwerk von MAN: der 460 PS starke Sechszylinder



pneumatisch, mit Ausnahme der Motorelektronik werden die Stromverbraucher über solide Kabelstränge gespeist. Die Elektrozentrale mit Sicherungen und Relais für die Karosseriefunktionen sitzt wie der Batterie Hauptschalter und die Stellventile der Türen sauber und trocken im Innenraum, die EDC-Schalttafel des Motors ist ebenso gut zugänglich im Kofferraum montiert. Doch schon mit der Einführung des AS-Tronic-Getriebes nimmt die elektronische Vernetzung im Ayats Bravo zu. Der Verzicht auf Elektronik bedeutet den Verzicht auf moderne Sicherheitssysteme, ohne EBS-Bremsen gibt es auch kein ESP.

**Fazit:** Ob er der Schönste ist? Von allen Seiten besehen hätte der spanische Doppeldecker sicher mehr Aufmerksamkeit verdient. Auch unter dem Blechkleid macht er mit Originalität und pfliffigen Ideen eine gute Figur. So ist die Auspuffanlage ebenso aus Edelstahl gefertigt wie

die drei Kraftstofftanks; die Wasserspeisung des Nirosta-Waschbeckens in der Toilette erfolgt per Druckluft. Spanische Finesse blitzt auf, wenn die Kofferraumklappen wie von Geisterhand pneumatisch geöffnet und geschlossen werden.

Mit einem Leergewicht von exakt 16.620 kg bleibt der Ayats stets auf der sicheren Seite. Seine langen Service-Intervalle von jeweils 80.000 km orientieren sich am Lieferanten MAN, dessen Werkstätten gerne auch die Wartung übernehmen. Der 2,55 m breite Ayats Bravo 1 ist ein attraktives Produkt von einem erfahrenen Hersteller; nicht hypermodern, aber mit vielen guten Eigenschaften gesegnet. Mit einem Preis von 305.000 Euro bietet der Importeur Knorr Omnibus aus Sonnewalde einen einsatztauglichen Komplettbus zum Niceprice an, der mit wenig Elektronik auskommt. Im Alltag muss das nicht unbedingt ein Nachteil sein.

WOLFGANG TSCHAKERT