



StacoBus Celeris HD 340

Bequemer Einstieg, stimmige Proportionen, das Heck als Schokoladenseite: der Celeris

Zwischen den Welten

Der spanische Midibus-Spezialist Staco drängt mit seinem neuen Celeris HD in den Markt großer Busse. Mit maßvoller Bauhöhe ist er kein reinrassiger Hochdecker, zeigt sich aber als Reisebus mit Vollwerttechnik von MAN von seiner besten Seite.

So ganz neu ist er ja nicht, in Spanien verkauft die MAN-Organisation den Celeris mit eigenen Chassis auf eigene Rechnung. Weil MAN keinen Hochboden-Reisebus im Programm führt, ist Michael-Peter Maier auch recht zuversichtlich, sein bestes Pferd im Stall auch in Deutschland an den Mann zu bringen. Hoffnungsvoll stimmt schon der Name – in der griechischen Mythologie ist Cele-

ris ein geflügeltes Wunderpferd. Beim spanischen Anbieter steht Celeris für die große Omnibusbaureihe, die vom 08/15-Regionalbus bis zum edlen Superhochdecker reicht. Unser Kandidat ist ein echtes Multitalent, sagt jedenfalls der StacoBus-Repräsentant Maier. Die Ziffer 340 bezeichnet die Höhe des maßvoll hohen Celeris HD, man sollte sie aber nicht unbedingt ganz wörtlich nehmen.

Die Gesamthöhe liegt unterhalb der 3,60er-Marke (inklusive Dachklimaanlage), das Kühlaggregat wird serienmäßig verbaut. Da drängt sich natürlich auch gleich die Frage nach dem Kofferraum in den Vordergrund: 9,1 m³ sollen es nach Angaben des Hersteller sein, allerdings inklusive aller Staumöglichkeiten, die sich hinter den zahlreichen Klappen verbergen.



Modernes Fahrgestell

Seine Optik macht nur bedingt neugierig. Von vorn sieht er recht spannend aus – mit Mandelaugenblick aus vier Scheinwerfern, mit einem schwarzen Farbkeil nach unten verlängerter Frontscheibe und der Klimaanlage als Kappe auf dem Kopf. Die Breitseite ist bieder, auch wenn die Proportionen stimmen – wie von der Kantbank ziehen zwei schräge Geraden die Seitenlinie nach oben. Da wünscht sich der Betrachter ein feineres Designerhändchen, zumal der Celeris aus Spanien kommt. Die groben Silikonverfugungen dürften bei den Kunden wenig Anklang finden – alles eine Frage der Sorgfalt. Das Heck als Sahnestück, das mit wenigen Designelementen auskommt, findet einhellig Beifall – schön, wie sich die Fensterlinie um die Ecken schmiegt. „Der Celeris HD ist ein echter Doppelverdiener“, preist Maier seinen ersten großen Omnibus und sieht ihn zwischen den klassi-

schen Segmenten – ein wenig höher als Hochbodenfahrzeuge, aber etwas niedriger als die Hochdecker-Konkurrenz.

Unser Kandidat rollt auf einem modernen MAN-Fahrgestell, es heißt 18.400 HOCL, die Buchstaben stehen für Heckmotor-Omnibus-Chassis mit Luftfederung. Wer möchte, bekommt auf seinen Celeris für geringen Aufpreis einen Stern. In Sachen Preis positioniert sich der Spanier unterhalb der etablierten Marken. Ganze 215.000 Euro sind für den Celeris HD fällig, so wie er vor uns steht: Mit 49 Primus-de-luxe-Sitzen von Vogel und Fußstützen, mit Klimaanlage, WC und Bordküche im Mitteleinstieg und Rückfahrkamera im Heck. Wobei sich der Celeris eher profan als abgehoben luxuriös gibt – er passt in die Zeit, die für Omnibusunternehmer ja auch alles andere als rosig ist. Der Hochdecker wiegt leer aber mit Ersatzrad rund 13.500 kg. Wobei man inständig hofft, das Ersatzrad niemals zu

benötigen. Es sitzt mittig unter der Front, wird mit einem Seilzug auf den Boden gehievt und muss von Hand unter dem flachen Bug herausgezogen werden – ein Job für richtige Kraftfahrer.

Im Innenraum kein Beau

Der Celeris verbreitet eben rustikalen Charme. Der sich auch im Innenraum fortsetzt. Beispielsweise mit einem Armaturenräger, der ursprünglich von MAN stammt. Die StacoBus-Designer haben ihn „verschlimmbessert“, statt der großen Lüftungsrosetten gibt es hässliche Blenden aus Plastikmetall. Und der geschwungene Bugschrank und sein lederartiger Bezug wirken erst dann edel, wenn er keine Falten wirft und die Nähte sitzen.

Der Innenraum für die Fahrgäste ist da ganz anders. Schon auf den ersten Blick entsteht ein großzügiger Eindruck – was doch ein ebener Boden ohne Podeste aus-

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter MAN-Reihensechszylinder (Typ D2066), Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 4 mit Abgasrückführung und PM-Kat.
 Hubraum 10.518 cm³
 Nennleistung 294 kW/400 PS bei 1.700 U/min
 Maximales Drehmoment 1.900 Nm bei 1.000–1.400 U/min

Kraftübertragung

Kupplung: automatisierte Einscheibentrockenkupplung, automatisches Getriebe ZF 12 AS 2.300 B/ MAN Tipmatic mit Rückrollsperrung, MAN-Hypoid-achse $i = 3,36$

Fahrwerk

ECAS-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung (VOS-8-B) mit zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten starre Antriebsachse (HY-1336-B) mit Achsführungsgelenken, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer. Reifen 295/80 R 22,5

Bremsen

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorne und hinten Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, Dauerbremse Intarder (ZF) mit Bremsomatfunktion, ABS und ASR. Hydraulische ZF-Lenkung Typ Servotronic 8098, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe . . . 12.250/2.550/3.540 mm mit Dachklimaanlage
 Radstand 6.060 mm
 Kofferraum 9,1 m³
 Tankvolumen 680 l
 Leergewicht 13.500 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 18.000 kg

Fahrgastplätze, Preis

Sitzplätze 49 + 1 + 1
 Preis 215.000 Euro



Großzügig dank ebenem Innenboden ohne Podeste

macht. Die Fahrgastsitze sind nicht von schlechten Eltern – Primus de luxe von Vogel, die Wandbezüge und der Plafond sind schlicht, aber ordentlich verklebt. Geheizt wird mit Konvektoren und Dachheizung, die Klimaanlage von Thermo King heißt Athenia 800 und kühlt mit maximal 30 kW. Gegen Aufpreis bekommt der Kunde statt der serienmäßigen Actia-Infotainmentanlage das übliche Bosch-System und zwei, allerdings kleine Flachbildschirme statt einem.

Nach der ersten Orientierungsphase fühlt sich der Celeris-Pilot an seinem Arbeitsplatz heimisch. Das simple Einheitslenkrad (es gibt bei MAN auch ein schöneres) lässt sich nicht besonders weit verstellen, der Tourea-Sitz von Grammer bietet zwar guten Grundkomfort, aber keine Lehnenpassung im Schulterbereich. Die Zahl der Schalter und Bedienelemente ist überschaubar, für den digitalen Tachograf hat man allerdings den tiefsten Schacht auf der Mittelkonsole gewählt.

Das Fahren mit der MAN-Tipmatic entschädigt für die leichten Zugeständnisse – der StacoBus-Hochdecker fährt verblüffend einfach. Eine perfekte Pedalerie, dazu eine leichtgängige und mittelsame Lenkung, da fällt es dem Fahrer nicht schwer, einen guten Job zu verrichten. Auch der 400-PS-Diesel von MAN sorgt für Sympathiepunkte. Er hängt sauber am Gas und sorgt für die gezielte Beschleunigung. Nicht mit der schieren

Kraft unbändigen Drehmoments, es sind nur maximal 1.900 Nm, eher mit der richtigen Dosis aus Drehmoment und Drehzahl – der 10,5-l-Sechszylinder zieht nicht nur willig aus dem Drehzahlkeller, sondern packt auch quer übers Drehzahlband kräftig zu. Selbst unter Volllast tönt er nicht unangenehm, hohe Drehzahlen muss er nicht scheuen.

Das zwölfstufige Tipmatic-Getriebe gibt die passenden Gänge vor und hält die Drehzahlen niedrig, der Fahrer kann weitgehend auf eigenhändige Eingriffe verzichten. Ein Hillholder erleichtert das Anfahren auf steilen Rampen, doch Achtung: Nach Ablauf von wenigen Sekunden rollt der schwere Zweiachser ohne Warnung rückwärts. Auf dem neuesten Stand

Perfekte Pedalerie, leichtgängige Lenkung – es fällt dem Fahrer leicht, einen guten Job zu verrichten.

ist das Tipmatic-Getriebe (ZF AS-Tronic) ohnehin nicht, der Fahrer wählt die gewünschten Anfahrgänge über den Dreh-schalter noch vor. Und noch eine Kleinigkeit fällt im sonst gelungenen Bedienkonzept negativ auf: Noch immer nervt der Tipphebel für den Retarder, der sich nicht intuitiv bedienen lässt.



Der Celeris HD von StacoBus zeigt auf der Überlandlinie durchaus Talent.



Eine Geschmacksfrage und Detailschwächen: Das Cockpit des Celeris ist nicht der letzte Schrei.

Einmal in Fahrt, präsentiert sich der rollende Unterbau top in Form, da gibt es keine Zweifel. Das MAN-Fahrwerk, eine komplexe Einzelradführung und die aufwändig geführte Hinterachse bieten guten Komfort und tadellose Fahreigenschaften. Der spanische Hochdecker rollt sauber geradeaus und verlangt vom Fahrer kaum Korrekturen. Auf kurvigen Passagen folgt der Staco den Lenkbefehlen sanft untersteuernd, noch immer präzise. Auf engen winkligen Bergstraßen zeigt sich der Hochdecker behände,

der sportlich straffe Celeris fährt sich wie ein Midi. Im Alltag zahlt sich auch der große Einschlagwinkel aus, der Celeris-Fahrer wird kaum vor unlösbare Probleme gestellt. Seinen Beitrag leistet auch hier der MAN-Antriebsstrang mit gutem Antritt, dank Tipmatic bleiben die Fahrerhände stets am Lenkrad. Auch die Bremsanlage ist State of the Art – nach Art des Hauses MAN versieht eine EBS-Bremse mit Scheibenbremsen ihren Dienst – immer gefühlvoll und stets bereit, massiv einzugreifen. Die Dauerbremse, ein Intar-

der von ZF, überrascht bei Anpassungs-
bremsungen mit verzögerter Leistung.
Das Brake Blending, die Zuschaltung des
Retarders zur Betriebsbremse, verdient
mit unauffälliger Funktion gute Noten.
ESP ist für den Celeris noch kein Thema
– mit der Einführung von Euro-5-Motoren
wird es kommen, was ja nicht mehr zu
lange dauern kann.

Unser Fazit

Der Celeris ist kein spanischer Schönling, aber ein brauchbarer Bus für alle Fälle – ohne Premiumgehebe oder Allüren. Er offenbart sich als richtiger HD-Reisebus mit Talent für die Überlandlinie, der solide Celeris reklamiert eine eigene Nische für sich. Die Fahrgäste schätzen ihn: Das Raumgefühl ist großzügig, der komfortable Innenraum bietet alles, was der Kunde mag. Hochwertige MAN-Technik sorgt für gute Fahreigenschaften, auch beim Service muss der Kunde kein Problem fürchten. Unfertig wirkt das Cockpit, bei Details besteht Handlungsbedarf. Aber die Techniker von StacoBus haben die Kritikpunkte schon auf der Liste – erste Korrekturen fließen schon in die laufende Serie ein.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com

Ihre nächste Haltestelle ist in Düren!



CHR. SCHMITZ
Karosseriebau/Lackiererei

Ihr Omnibus-Spezialist!

Rurbenden · 52382 Niederzier
Telefon (0 24 28) 40 35 · Fax 59 83
www.Karosseriebau-Schmitz.de
Info@Karosseriebau-Schmitz.de

Geht nicht – gibt's nicht!

- Unfallreparaturen mit Garantie
- Toiletteneinbau Chemie und Wasser
- Generalüberholungen
- Lackierungen aller Art
- Scheibeneinbau 24-Stunden-Service

