



Technik aus Deutschland in spanischem Kleid – der Dexon S1 von Staco rollt auf dem Frontmotor-Fahrgestell 10.225 FOCL von MAN.

Keine Experimente

Er kommt aus Spanien, rollt auf MAN-Technik und bietet auch sonst handfeste Qualitäten. Die Probefahrt klärt, welche Talente der Spanier besitzt.

Der erste Blick reiht den Neuling eindeutig in die Exoten-Schublade ein. Kleine Hersteller, die in Deutschland Morgenluft wittern, gibt es zur Genüge. Das Outfit des knapp 10 m langen Dexon trägt spanische Züge, den dunklen Lidschatten um die verwegenen Scheinwerfer-Augen inbegriffen. Die Front wirkt licht und transparent, dunkles Glas und schwarzer Lack kennzeichnen vorne das Fahrerabteil. Der große Aufbau sitzt tief auf den kleinen 17,5-Zöllern des Fahrgestells, die die Radhäuser nicht auszufüllen vermögen. Die Spaltmaße, die Lackierung und die Verfügen halten auch einem kritischen Blick

stand. Die beiden Türen schließen satt, auch die Klappen an den Seiten und im Heck fallen mit einem beruhigenden Plopp ins Schloss. Etwas zu gut meinten es die Vertriebsverantwortlichen mit den Werbeaufschriften auf den Seitenwänden. Das Schriftenwirrwarr und die schnöde weiße Lackierung irritieren beim ersten Auftritt – die durchaus gelungene Form hätte eine blitzsaubere Designer-Farbgebung verdient.

Beinahe schüchtern wagt sich hier ein kleiner spanischer Hersteller ans Licht der Öffentlichkeit. Ein kleines Gastspiel beim RDA-Workshop in Köln, erst kürzlich konnten Interessenten den rundli-

chen Midi auch in Kortrijk bewundern. Hinter dem Namen Staco verbirgt sich eine kleine Omnibus-Manufaktur, die sich nach ihrem Firmensitz Santa Coloma bei Girona kurz und bündig Staco nennt. Seit 1986 ist der kleine Betrieb im Geschäft, die Omnibus-Aktivitäten begannen mit Karosserie-Reparaturen, später baute man Klein-, Midi- und Niederflurbusse für den Branchenriesen Noge in Lohnauftrag. Die eigene Konstruktions- und Technikabteilung brachte den Durchbruch, und weitere Aufträge von namhaften Unternehmen. So wurde für die spanische Vertriebs Tochter von MAN die Dexon-Baureihe entwickelt, die auf der iberi-



Großer Midi – vielseitig nutzbar mit zwei bequemen Einstiegen



Dexon – die Baureihe von Staco wird auf der iberischen Halbinsel unter der Marke MAN vertrieben.



Eigenständiges Heck mit markanten Leuchteinheiten

sehen die Spanier durchaus Chancen im Mitteleuropa und haben sich für die Märkte Deutschland und Niederlande mit den renommierten Omnibus-Spezialisten von Vetter zusammengetan. Sie stehen Staco nicht nur mit Technik-Know-how zur Seite, vielleicht noch wertvoller ist die



Knapp geschnitten – eigener Zugang für den Fahrer

Zusammenarbeit im Aftersales-Geschäft. So stehen die Fellbacher bei Problemen mit Rat und Tat und Gewährleistung zur Verfügung. Für den Verkauf in Deutschland konnten die Nordspanier Michael-Peter Maier gewinnen, der vielen in der Branche auch als Noge-Maier bekannt ist.

Das Konzept des Dexon S 1 ist so einfach wie überzeugend – als rollender Unterbau dient ein vielfach bewährtes Frontmotor-Chassis aus der Großserie. Im Falle des Dexon bevorzugen die Spanier das MAN-Omnibusfahrgestell 10.225 FOCL. Einerseits bieten die Achsen reichlich Achslast-Reserven, zum anderen gibt es zu günstigen Tarifen bereits einen kräftigen Sechszylinder-Motor. Als Alternative bietet Staco mit dem Dexon S2 auch einen schmucken 7,5-Tonner mit 7,8 m Länge. Konzeptionell ist der Dexon S 1 mit seinem Kofferraum von 6,9 m³ nicht zu schlagen, die kräftige Schlusstraverse und die technische Auslegung erlauben gar die Mitnahme eines formidablen 3,5-Tonnen-Gepäckanhängers. Der kritische Blick auf die Waage bleibt bei 2.560 kg Nutzlast hängen, das sind immerhin 460 kg mehr als ein vergleichbarer Tourino-Midi zu bieten hat. Dabei ist der Dexon mit 9.460 mm Länge, 2.500 mm Breite und 3.350 mm Höhe durchaus von stattlicher Statur. Doch hier macht sich die reichliche Verwendung von Kunststoff, Aluminium und Leichtbaustahl bezahlt, der für das

Gerippe und die Bepunktung zum Einsatz kommt. Bei der Wahl der Dexon-Zutaten gehen die Nordspanier keine Experimente ein, die Liste liest sich wie das „Who is Who“ des europäischen Omnibusbaus – Getriebe von ZF, Retarder von Telma, Türen von Bode, Sitze von Vogel oder Kiel, Klimaanlage und Heizung von Webasto.

Ausblick 2006

Nachdem sich das Überland- und Reisebussegment rückläufig beziehungsweise verhalten entwickelt hat, hoffen wir auf positive Impulse in diesem Jahr. Für 2006 gehen wir von positiven Effekten durch die Einführung der neuen Multiclass 400 in unseren Exportmärkten aus. Die ersten Kundenreaktionen auf den Ausstellungen in Kortrijk und Verona, aber auch die Presseberichte, lassen uns diesbezüglich optimistisch ins Jahr 2006 blicken. Allerdings befürchten wir, dass es zu einer weiteren Verunsicherung unserer Kunden



den durch die angekündigten Kürzungen im ÖPNV-Bereich kommt.

**WERNER STAIB,
GESCHÄFTSFÜHRER
SETRA OMNIBUSSE
DER EVOBUS GMBH**

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	9.460 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe	3.350 mm
Radstand	4.900 mm
zul. Gesamtgewicht	11.000 kg
Leergewicht	8.440 kg
Kofferraumvolumen	6,9 m ³
Sitzplätze	32+1+1

Antriebsstrang

Motor:

Wassergekühlter Reihensechszylinder-Motor MAN D0836 LFL 02, Turbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 6.871 cm³, Nennleistung 162 kW/220 PS bei 2.400/min, maximales Drehmoment 850 Nm bei 1.200 – 1.800/min

Kraftübertragung:

manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe ZF 6 S 850, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung 3,70

Fahrwerk

vorne gekröpfte Faustachse MAN V9-42L, Parabelfedern, zwei Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten MAN-Starrachse HY 0855-00 mit Einblatt-Lenkerfedern, zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer

Bremsen und Lenkung:

Zweikreis-Druckluftbremsanlage, an allen Rädern Scheibenbremsen, ABS und ASR, ZF-Intarder, Kugelmutter-Hydraulenlenkung ZF 8095

Reifen: 10 R 17,5

Nettopreis

Testwagen: € 140.000,-



In dieser Fahrzeugklasse rekordverdächtig mit 6,9 m³ Kofferraum, abnehmbare Kugelkopf-Kuppelung für Anhängelasten bis 3.500 kg.

Auf der anderen Seite zeigen sich die unvermeidbaren Nachteile des Frontmotor-Layouts: Kommt der in den Innenraum ragende MAN-Sechszylinder erstmal auf Touren, trompetet er lustvoll und beschallt den Dexon-Innenraum vergleichsweise laut. Der D08-Diesel in Euro-3-Ausführung ist halt ein kräftiger Motor mit Verteiler-Einspritzpumpe und rustikalsten Umgangsformen – er hält aber auch, was er verspricht. Er reagiert spontan aufs Gas und zeigt schon beim Antritt Muskeln. Mit nur wenigen Schaltungen ist der 11-Tonner auf Trab und lässt sich dann weitgehend im großen Gang unter moderaten Drehzahlen betreiben. 11 PS pro Tonne sind nur die halbe Wahrheit, mit 850 Nm von 1.200 bis 1.800 Umdrehungen und dann schon mehr als 200 PS kann der Dexon auch hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielen. Der motorfeste Schalthebel (wir halten ihn für eine nicht unbeträchtliche Schallbrücke) geht gut zur Hand und lässt sich exakt durch die Gassen des Sechsganggetriebes ZF 6 S 850 führen, verlangt aber nach einer kräftigen Hand.

Wer als Fahrer jeden Tag mehrfach über den Motortunnel klettert und dann hinter dem Lenkrad einfädelt, muss recht beweglich sein – oder von außen links über den Dienstboten-Zugang, die kleine Fahrertür zusteigen. Seinen Fahrgästen gegenüber zeigt sich der Spanier durch-

aus großzügig und kein bisschen Midi-like. Das beginnt schon mit seinen breiten und bequemen Einstiegen: hinter der Vorderachse geht es am Kühlschrankschrank nach oben, die optionale zweite Tür im Heck sorgt für schnelleren Fahrgastfluss oder kann gegen zwei Sitze plus Nottür eingetauscht werden. Die breite Karosserie des spanischen Midi erlaubt vollformatige Sitze, der Testkandidat bietet eine Avance-Bestuhlung von Kiel, die mit Langstrecken-Sitzkomfort aufwartet und



Ins Cockpit mit einer Kletterpartie – Armaturenbrett aus der LKW-Baureihe MAN LE 2000 mit großen Armaturen und verstreuten Schaltern



Der kräftige Sechszylinder sitzt auf der Vorderachse – der schwere Revisionsdeckel muss nur in der Werkstatt abgenommen werden.



Aufgeräumter Innenraum mit 3-Sterne-Ausstattung – 32 Kiel-Sitze in Normalbreite, Hecktoilette

von den Fahrgästen keine übertriebene Tuchfühlung verlangen. Rechts im Heck findet gar eine geräumige Toilette Platz. Geheizt wird mit Seitenwandkonvektoren und über die Dachkanäle der Webasto-Dachklimaanlage. Sie versorgt den Innenraum mit ausreichend frischer Luft und angenehmen Temperaturen. Lläuft sie allerdings bei hohen Temperaturen zu großer Form auf, wummern und pfeifen die Gebläse im Heck wie ein startender Düsenjäger. Hier besteht noch etwas Handlungsbedarf, erst dann kann der

Fahrgast das absolut klapperfreie Interieur und den guten Fahrkomfort genießen.

Auch wenn es die Vertreter der Heckmotor-Fraktion nicht wahrhaben wollen – es gibt Frontmotor-Busse mit einwandfreien Fahreigenschaften. Der Dexon profitiert von einem in allen Parametern gut abgestimmten Fahrwerk. Was uneingeschränkt auch für die Bremsanlage gilt – die Zweikreis-Druckluftbremse verzögert auch ohne EBS, aber mit Telma und Scheibenbremsen rundum gefühlvoll und wirksam. Ist Luftfederung das Nonplus-ultra in dieser Klasse? Beispiele wie Auwärter's Teamstar zeigen, dass in dieser Klasse auch kostengünstige Lösungen befriedigen können. Die parabelgefederte Vorderachse des Dexon federt jedenfalls überraschend gut, ohne ihre Führungseigenschaften zu vernachlässigen. Selbst der Abrollkomfort bei Langsamfahrt überzeugt, einer feinfühligem Einzelradaufhängung à la Mercedes Tourino kann die starre MAN-Achse aber nicht das Wasser reichen. Die luftgefederte Hinterachse spricht trocken auf Querfugen an, hält aber das lange Heck auf langen und kurzen Bodenwellen weitgehend frei von

Unser Fazit: Staco Dexon S 1

Die Qualitäten den Dexon sind handfest – ein Midi mit viel Platz und Nutzlast zum günstigen Preis. Er ist keiner von der noblen Sorte, doch gut verarbeitet und jederzeit bereit für alle Einsätze. Die Liste der Sonderausstattungen umfasst sowohl Zielschildanzeigen für den Linienverkehr als auch Rollstuhllifte und hochwertige Reisekomponenten. Langstreckentauglich und sicher ist das Fahrwerk, ohne freilich mit dem letzten Hightech-Feinschliff glänzen zu können. Das kann sich schon in naher Zukunft ändern, wenn der vorlaute Euro-3-Sechszylinder einem kultivierten und leistungsstarken Common-Rail-Aggregat weichen muss. Dann wird der neue Dexon vermutlich auch über hochmoderne EBS-Bremsen verfügen.



**Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt:
Wolfgang Tschakert**

Ausblick 2006

Wir wollen unsere Kundennähe noch weiter intensivieren und durch eine überzeugende Qualität und Liefertreue den Kunden das Gefühl geben, zur Neoman-Familie zu gehören. Des Weiteren wollen und müssen wir den Marktanteil in Deutschland, vor allem jedoch in Europa



weiter ausbauen, was uns mit einem engagierten Vertriebsteam auch gelingen wird.

**MARTIN SCHARRER,
GESCHÄFTSFÜHRER
VERTRIEB DER NEO-
MAN BUS GMBH**

unangenehmen Schwingungen. Trotz der kleinen 17,5er Räder fällt der Dexon nicht unangenehm in jedes Schlagloch und bleibt dank der beiden Stabilisatoren auch auf kurvigem Terrain sehr fahrstabil.

Mit langem Radstand läuft der spanische Midi ordentlich geradeaus und bedarf auf welliger Fahrbahn nur weniger Lenkkorrekturen. Hat sich der Fahrer mit dem altertümlich großen Lenkradteller abgefunden, wird er die in dieser Klasse unübliche Lenkpräzision zu schätzen wissen. An die verstreute Schalter des zu knapp geschnittenen LKW-Armaturenbretts, die Verbeugung zur Feststellbremse und an den deplatzierten Innenspiegel gewöhnt sich der Fahrer mit zunehmender Bekanntschaft. Dafür sitzt er auf einem bequemen Sitz mit integriertem Sicherheitsgurt. Zu beanstanden ist allerdings die gefährliche Unterbringung des Reserverads – wer möchte schon gerne auf einer dicht befahrenen Autobahn die Klappe links hinter der Vorderachse öffnen?

WOLFGANG TSCHAKERT