



Autosan Sancity 12LF

Die polnische Alternative

Neben dem Heimatmarkt ist der polnische Busbauer Autosan bereits in sieben europäischen Ländern aktiv. Nun möchte er auch im deutschsprachigen Raum Fuß fassen. In Nürnberg hatten wir Gelegenheit, einen Fahreindruck vom Niederflerbus Sancity 12LF zu gewinnen.

Busse aus Polen: Damit verbindet man hierzulande vor allem Solaris. Die Posener konnten seit Mitte der Nuller-Jahre (2000-2010) in Deutschland Fuß fassen, wenn auch die Absatzkurve zuletzt nach unten zeigte. Nun schickt sich die Nr. 2 unter Polens Busbauern an, den Schritt auf den für Importeure traditionell schwierigen deutschen Markt zu schaffen. In Polen konnte Autosan in den Jahren 2009 bis 2012 im Schnitt einen Marktanteil von 11 % für sich verbuchen und lag damit noch vor den heimischen Mitbewerbern Kapena (7 %) und Solbus (3 %). Der im südöstlichen Polen in Sanok im Drei-Länder-Eck mit der Slowakei und der Ukraine beheimatete

Bus- und Bahnbauer sowie Militärausstatter hat eine bewegte, 183-jährige Geschichte hinter sich. Vor allem ab 1950 prägten seine Busse das Straßenbild in Polen und anderen sozialistischen Staaten in Osteuropa. Rund 110 000 Einheiten hat Autosan seitdem produziert. Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs wurde das wirtschaftliche Klima rauer für den Fahrzeughersteller, die staatliche Unterstützung sank zunehmend.

Zur gemeinsamen Unternehmensgruppe zählte bis zum Konkurs 2008 auch der Busbauer Zakłady Samochodowe Jelcz SA, kurz als Jelcz bekannt. Er übernahm den Stadtbusbereich, während Autosan

nur Überland- und Reisebusse produzieren durfte. Mit dem sich abzeichnenden Ende von Jelcz begann Autosan 2006 dann eine eigene Stadtbusfamilie zu entwickeln. 2009 schuf ein deutsches Konstruktionsbüro einen Euro-5-Prototypen, bereits 2010 begann die Produktion. Seit der Euro-6-Umstellung zeichnen die Polen, deren Produktionsbetrieb allengängigen Qualitätsnormen beginnend mit EN ISO 9001:2008 entspricht, selber für Konstruktion und Design ihrer ÖPNV-Einheiten verantwortlich. Mit diesem Schritt sah sich Autosan mit zwei Problemen

▲ Exklusiv konnte wir den Sancity 12LF von Autosan für die Fahrvorstellung im BUSMAGAZIN unter die Lupe nehmen Fotos: Bünnagel

konfrontiert: Zum einen konnte der bisherige Kundenkreis das Unternehmen nur als Produzent von Überland- und Reisebussen – es herrschte anfangs Skepsis hinsichtlich seiner Stadtbuskompetenz. Zum anderen bedeutete der Einstieg in den Stadtbusbau mit allen damit verbundenen Investitionen eine große finanzielle Herausforderung – und das in Zeiten einer um sich greifenden Finanz-, Wirtschafts- und Eurokrise, die die Absatzzahlen im ÖPNV-Segment europaweit einbrechen

ließ. Von 2011 bis 2014 (hier nur bis Oktober) sanken die Bestellungen im Stadtbusbereich von Autosan von 90 auf 7, weniger stark bei den Überlandbussen von 63 auf 30. Aktuell hat sich die Lage

Gespräche mit einem Investor laufen momentan

aufgehell, wie Exportverkaufsmanager Lukasz Kuliga bei unserer Testrunde durch Nürnberg berichtete. Um die Liquiditätsdecke zu stärken, sei man derzeit in intensiven Gesprächen mit einem potenten Investor. Ein Abschluss könnte in Kürze erfolgen. Sollte er gelingen, haben die Busbauer aus Sanok einiges vor. Denn als Vollsortimenter decken sie die gesamte Bandbreite vom Niederflrbus bis zum Reisehochdecker ab. Große Hoffnung setzen sie in die Stadtbusreihe Sancity, die vom 8,55 m langen Low-Entry-Modell bis zum niederflurigen 18-m-Gelenkzug in vier Längen alles abdeckt. Brot-und-Butter-Auto ist für den polnischen Hersteller natürlich der 12-m-Solo, den wir exklusiv über die Straßen der Frankenmetropole steuern durften. Er ist bereits in Italien, Schweden und natürlich Polen auf der Straße und soll nun auch in Deutschland erfolgreich vertrieben werden. Auf unserer ersten Testrunde konnte der LF12 einige Pluspunkte verbuchen, offenbarte aber auch Schwächen. Das Fahrwerk mit ZF-Einzelradaufhängung vorne löste alle gestellten Aufgaben souverän. Was Fahrkomfort angeht, braucht der Sancity sich vor anderen europä-

schen Mitbewerbern nicht zu verstecken. Wenige Kritikpunkte fallen nicht besonders stark ins Gewicht: etwa leichte Vibrationen und Eigenfrequenzen in bestimmten Drehzahlen beim Anfahren, deren Ursprung womöglich bei den Motorlagern zu suchen ist – ein Manko, das aber behebbbar ist. Oder der knarrende hölzerne Einlegebogen an Tür 3, was wahrscheinlich von der nicht optimal erfolgten Verklebung herrührt – ebenfalls eher ein geringeres Problem, womöglich auf den Vorführer beschränkt. Für die meisten Einsätze reicht die Motorisierung mit dem Euro-6-Reihensechszylinder Cummins ISB 6.7 E6 280B sicher aus. Auf profilierteren Strecken dürfte das 6,7-l-Triebwerk allerdings an sein Grenzen stoßen, da es für den Busbereich maximal in der Leistungsstufe 204 kW – wie auch im Testfahrzeug – geliefert werden kann. Gespannt sein darf man auf die Verbrauchswerte, auch unabhängig vom eingesetzten Triebwerk. Denn das niedrige Leergewicht des LF 12 von 10,6 t für die Baureihe im Allgemeinen und 10,8 t für den gut ausgestatteten Testbus könnte sich positiv auf das Ergebnis

niederschlagen. Einen Anhaltspunkt lieferte eine werksinterne Verbrauchsfahrt über einen Sort-2-Kurs, die in der Endabrechnung ein Ergebnis von im Schnitt nur rund 38 l/100 km erbrachte. Eine Überprüfung dieser Marke und ein Vergleichswert zu ähnlich ausgestatteten und motorisierten Modellen des Wettbewerbs können natürlich nur auf unserer eigenen Teststrecke erzielt werden.

galvanisiert, was der Korrosion ebenfalls entgegenwirkt. Alles in allem scheint Autosan eine gute Mischung aus hoher Tragfestigkeit, gutem Rostschutz, relativ niedrigen Materialkosten und geringem Gewicht gefunden zu haben. Auf das Gerippe gewähren die Polen daher auch eine Garantie gegen Riss- und Bruchschäden von zehn Jahren, auf die Lackierung von fünf Jahren. Allgemein beträgt die Garantiezeit



▲ Die Verarbeitung innen wie außen machte einen sauberen Eindruck. Der Ersatzreifen war natürlich nur zur Sicherheit für die lange Fahrt aus Südostpolen nach Süddeutschland an Bord

Im Gegensatz zu Leichtbauvorreiter VDL verzichtet Autosan auf kostenintensiven Edelstahl, setzt beim aus geschlossenen und offenen Rechteckprofilen geschweißten Aufbau statt dessen auf gut schweißbaren, nichtrostenden ferritischen Chrom-Stahl 1.4003 in Verbindung mit einer Anti-Korrosions-Beschichtung, was im Ergebnis einen ebenso verlässlichen Rostschutz wie Edelstahl bieten kann. Allerdings wird auch Edelstahlblech im Karosseriebereich eingesetzt, außerdem kommen Faserverbundwerkstoffe und 3 mm starke Aluplatten für die Seitenwände zum Einsatz. Klappen wie Beplankung sind zudem

branchenübliche 24 Monate oder 200 000 km, sie kann gegen Aufpreis auch verlängert werden. Die Verarbeitung in Sachen Karosserie und Innenausstattung gibt kaum Grund zur Kritik. Von der erwähnten Ausnahme abgesehen sind

Karosserie und Innenausstattung sind solide verarbeitet

Boden- und Deckenelemente gut verlegt, ohne Spaltmaße aufzuweisen, machen Edelstahlhaltegriffe, Leisten, die Ster-Fahrgastsitze oder die im Vorführer verbaute, fast geschlossene Fahrerkabine einen soliden Eindruck. Ob das auch für das Fahrwerk und die Aggregate hinter den Klappen gilt, wollten wir beim Verkehrsunternehmen VAG herausfinden, das



▲ Dipl.-Ing. Michael Sievers, VAG Geschäftsbereichsleiter Buswerkstätten, schaut genau hin

den Nahverkehr in Nürnberg und Umland betreibt. Aus einer Grube der Werkstatthalle heraus konnten wir einen Blick auf das Chassis werfen. Auch hier bestätigte sich der gute Eindruck hinsichtlich der Verarbeitungsqualität.

Für eine Bewertung aus Sicht eines städtischen Verkehrsbetriebs, der übrigens drei Solaris-Busse im Fuhrpark besitzt, holten wir uns Dipl.-Ing. Michael Sievers, Geschäftsbereichsleiter Buswerkstätten, und einige Mitarbeiter seines Werkstattteams hinzu. Auch er konnte eine Reihe positiver Aspekte entdecken, die für sein Unternehmen wichtig sind. Gut gefiel ihm die Möglichkeit, den oben links im Heck platzierten Kühler nach außen ausschwenken zu können, um ihn zu warten. Auch die zentral in der Rückwand der Fahrerkabine untergebrachte Elektrik mit relativ geringem Kabeleintrag und ohne Unterverteiler im Fahrzeug fand sein Lob. Allerdings brachte Sievers auch einige Kritikpunkte an. So müsse das aus Faserverbundwerkstoff in einem Teil gefertigte Heckteil nach einem leichten, im Alltag gelegentlich vorkommenden Rempler womöglich komplett ausgetauscht werden.



▲ **Ungewöhnliche Lösung: kleine, abgerundete Fenster am Dach sowie manuelle zu betätigende Schiebefenster für die Fahrgäste**

Wenig übrig hat er wegen der Geräuschkulisse auch für Unterstuhlheizgeräte, die allerdings die Konvektorenheizung beim LF12 nur ergänzen, für stehende Gaspedale oder eine manuell zu betätigende Kneelingfunktion – bei der VAG ist das Kneeling automatisch mit der Türöffnung verknüpft. Die Türflügel und die Scheiben bis zur ersten Fahrgastreihe sind bei der VAG üblicherweise doppelverglast, was beim 12 LF nicht der Fall ist. Beim Autosan-Vorführer war nur der erste Flügel der Vordertür elektrisch beheizt. Auf Anfrage teilte Łukasz Kuliga jedoch mit, dass eine Doppelverglasung für die erste Fensterreihe möglich sei. Überhaupt ist die hohe Flexibilität in der Produktion ein Markenzeichen der Polen.

So können sie schnell und problemlos spezielle Kundenwünsche umsetzen. Allerdings hätte sich VAG-Mann Sievers für das in seinen Augen ansonsten solide Fahrzeug gerade im Außen-Design eine progressivere Optik gewünscht. Über das Design im Fahrzeuginnern lässt sich sicherlich streiten. So sind die kleinen abgerundeten Fenster am Dachabschluss wohl nicht jedermanns Geschmack. Dagegen könnten sich die in Deutschland heute nicht mehr üblichen kleinen Schiebefenster auf halber Höhe im Alltagseinsatz als durchaus nützlich erweisen. Und für die Halterungen der Haltestangen lässt sich sicherlich schöner Ersatz mit festen Klemmschrauben finden. Für einen städtischen Verkehrsbetrieb einer Großstadt wie Nürnberg besitzt das Erscheinungsbild des Fuhrparks natürlich einen besonders hohen Stellenwert, so dass die VAG hier besonders hohe Maßstäbe anlegt. Manch privates Busunternehmen aber schaut womöglich mehr auf den zweiten

Aspekt, den auch Michael Sievers hervorhebt: den Anschaffungspreis. Denn der liegt beim Sancy LF12 bei konkurrenzlos günstigen 185000 € (netto) für ein bereits umfassend ausgestattet Fahrzeug wie den Vorführer. Dafür erhält man Technik, die up to date ist, von der Voith-Diwa-6-Automatik bis zum Isri-Fahrersitz. Entscheidend für den Markterfolg in deutschsprachigen Raum aber dürfte auch sein, wie schnell und flächendeckend Autosan ein Service-, After-Sales- und Vertriebsnetz aufbauen kann – ein Punkt, an dem manch hoffnungsvoll gestarteter auswärtiger Busersteller schon gescheitert ist. Bei Autosan zeichnet dafür Sebastian Prokop als Handelsvertreter zuständig, ein fließend Deutsch sprechender Pole, der vom oberbayerischen

Oberhausen an der Donau aus operiert. Ziel ist es

Der Nettopreis ist mit 185 000 € konkurrenzlos günstig

zunächst, in Süddeutschland zwei Partner im Servicebereich zu gewinnen. Drei Zentrallager in Polen können die bereits jetzt lieferbaren Euro-6-Fahrzeuge der LF-Baureihe im deutschsprachigen Raum innerhalb von 24 bis maximal 48 Stunden mit Ersatzteilen versorgen. Ein Lager in Deutschland soll zudem kurz- bis mittelfristig entstehen. Voraussetzung ist natürlich, dass Autosan bei den aktuellen Gesprächen die erhoffte Finanzspritze erhält – zu wünschen wäre es dem sympathischen polnischen Unternehmen mit dem großen Herz für den Busbau und der langen Tradition.

CB ■



▲ **Das Cockpit kann auch in VDV-Ausführung geliefert werden. Schön: der hilfreiche Fahrermonitor. Nicht ganz up to date: das stehende Gaspedal**

Autosan Kontakt in Deutschland

Sebastian Prokop (Handelsvertreter),
Tel. 01 78/4 59 41 58, sebastian.prokop@autosan.eu