



Ayats Eclipse

# Die spanische Alternative für die Fernlinie

Seit 111 Jahren baut Ayats Busse. Doch den Durchbruch in Mitteleuropa hat der katalanische Fahrzeughersteller bislang noch nicht geschafft. Das soll sich nun ändern. Mit dem neuen Reisedoppeldecker Eclipse haben die Spanier ein hochinteressantes Produkt im Portfolio, mit dem sie gerade auf der Fernlinie punkten könnten.

Arbúcies im äußersten nordöstlichen Zipfel von Spanien zwischen Barcelona und Girona dürfte selbst vielen Buskennern auf Anhieb unbekannt sein. Und dennoch ist das 6300-Einwohner-Städtchen am Fuß des Castells de Montsoriu in der Busbauerbranche etwas ganz besonderes. Denn gleich vier bekannte Traditionsmarken haben hier ihren Sitz: Noge, Beulas, Indcar – und Carrocieras Ayats. Alle haben sich vorrangig als Aufbauer einen Namen gemacht.

1905 begann Joan Ayats Casas damit, hölzerne Kutschen herzustellen. Wenige Jahre später jedoch folgte schon die Produktion von Kraftomnibussen. Über die Jahrzehnte durchschiffte das Unternehmen tiefe Krisen und erfolgsverwöhnte Perioden. Zu den Meilensteinen der Firmenhistorie zählten beispielsweise der Bravo City, erster niederfluriger Cabrio-Doppeltstockbus, oder das Engagement in Mexico. Heute werden rund 400 Einheiten im dortigen

Werk gebaut, doppelt so viele wie in den beiden Fabriken bei Barcelona. Die Familie Vilà mit Carmen Vilà an der Spitze hat seit einigen Jahren das alleinige Sagen bei Ayats und bemüht sich in jüngster Zeit, mit englischsprachigem Vertrieb und modernen Busmodellen auch in Mitteleuropa Fuß zu fassen.



Seit kurzem hat **Jürgen Stobbe** aus Münster den Ayats-Vertrieb vom OV Steinborn in Erbach (Donau) übernommen.

Einen ersten Marketingcoup konnte

Stobbe erzielen, als er beim RDA-Workshop Anfang Juli in Köln zwei Doppelstockbusse publikumswirksam am Durchgang der beiden Hallen platzierte. Vor allem der neue Ayats Eclipse sorgte für Aufsehen und großes Besucherinteresse. Grund auch für uns, noch während der Messe eine Testfahrt zu vereinbaren. Schon Anfang August stand der 14,2 m lange Dreiachser für uns bereit – leider ein Tag mit Dauerregen von morgens bis abends in einem ohnehin bescheidenen Sommer 2016. Einige Attribute hatten uns besonders

neugierig gemacht: die augenscheinlich hohe Verarbeitungsqualität des Aufbaus auf einem bewährten MAN-Fahrgestell – und das alles zu einem höchst verführerischen Preis. Für gut 351 000 € netto wie im Fall des Vorführers erhält der Kunde ein umfassend ausgestattetes Fahrzeug (siehe Kasten „Nettobasispreise“). Zum Vergleich: Für einen vergleichbar ausgestatteten Neoplan Skyliner oder Setra S 431 DT muss man ca. 465 000 bis 470 000 € berappen – also über 100 000 € mehr. Da darf der Kunde gerne einmal ans Nachdenken kommen. Denn robust ist die Mischung aus MAN-Chassis und Ayats-Aufbau allemal, das



Die gute Verarbeitung wie hier im Oberdeck zeigt, dass das Traditionsunternehmen sein Handwerk versteht Foto: Bünnagel

**>> IAA WEGWEISER**  
 Ayats Freigelände T120

↪ **Optisch und technisch gelungen: der Ayats Eclipse. Wegen des Dauerregens am Testtag mussten wir ausnahmsweise auf Außenaufnahmen des Herstellers zurückgreifen** Foto: Carrocerias Ayats

hat die deutsch-spanische Kombination auch schon bei anderen Modellen wie dem in Mexiko beliebten Intercity-bus Kronos bewiesen, die zuverlässig ihre Dienste angesichts schwieriger klimatischer Verhältnisse und Straßenbedingungen im mittelamerikanischen Staat verrichten. Und Ayats kann mit dem Eclipse auf bewährte Technik setzen, basiert das Fahrzeug doch im Wesentlichen auf dem Erfolgsmodell Bravo, das kurz nach der Jahrtausendwende den Aufbruch des katalanischen Busbauers in ein modernes Fahrzeugdesign markierte. So gesehen ist der Eclipse eher ein optischer Relaunch des Vorgängers. Front- und Heckansicht, aber auch Seitenflächen sind verändert worden und präsentieren sich in einem frischen, abso-

lut zeitgemäßen Design. Zudem sind nun die Seitenscheiben plan im Aufbau integriert, während sie beim Bravo etwas hervorstanden. Unterschiede bestehen aber auch bei den verwendeten Materialien. Der Rahmen ist nun aus Edelstahl statt beschichtetem Carbonstahl



↪ **In zwei katalanischen Werken werden die Ayats-Busse produziert. Beim Eclipse wird im Gegensatz zum Vorgänger Bravo Edelstahl für den Aufbau verwendet** Foto: Carrocerias Ayats

## Kontakt Ayats in Deutschland

Jürgen Stobbe (Ayats Deutschland-Vertretung), Stickamp 84, 48161 Münster, Tel. 02 51/5 34 66 27, Mobil 01 57/33 96 19 21, jstobbe@ayats.es www.ayats.es

aufgebaut, die Seitenplatten sind erstmals mit Fiberelementen gestaltet. Der Eclipse kann außer mit MAN- auch mit Scania, Mercedes-Benz oder sogar Ayats-eigenem Fahrgestell geordert werden. „Aber obwohl ein sehr gutes Angebot von Scania vorliegt, möchten wir uns in Deutschland auf MAN-Chassis konzentrieren“, berichtet Stobbe. Das macht auch Sinn, ist die Zusammenarbeit von Ayats und MAN traditionell eng, ebenso wie das Servicenetz der Münchner im In- und europäischen Ausland. Geliefert werden können die Busse innerhalb von nur

drei Monaten, sofern das passende Chassis in den spanischen Werken verfügbar ist – ansonsten dauert es rund sechs Monate bis zur Fahrzeugübergabe. Stobbe, der seit mehr als 30 Jahren den Busführerschein besitzt und einige Jahre beim Reiseveranstalter Horizonte als Marketingdirektor bzw. im Vertrieb gearbeitet hat und die Branche somit kennt, hält den günstigen Doppelstockbus vor allem für Jugend- und Sommerzielreisen sowie für Pendelfahrten geeignet. Doch aufgrund der robusten Technik, des günstigen Preises und der schnellen Lieferzeit erscheint das Fahrzeug

IMMER MOBIL. OHNE BARRIEREN.



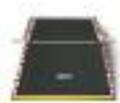
**HÜBNER AUF DER IAA 2016, HANNOVER**  
22. - 29. SEPTEMBER | HALLE 26 | STAND D51

[www.hubner-transportation.com](http://www.hubner-transportation.com)

Sicheres Reisen mit Einstiegssystemen der HÜBNER TRANSPORTATION GmbH.



LIFTSYSTEME EXEO



MANUELLE RAMPEN



ELEKTRISCHE RAMPEN

**HÜBNER**  
TRANSPORTATION GmbH

mindestens genauso geeignet zu sein für die Fernlinie, auf der Jahreskilometerleistungen von 300 000 km und mehr üblich sind.

Besitzt der Eclipse aber alle nötigen Eigenschaften von Fahrkomfort bis Ausstattung, um im Reise- oder Fernlinienalltag bestehen zu können? Um dieser Frage nachgehen zu können, verknüpften wir unsere Testfahrt mit einem Abstecher ins Oberbergische zur Firma Benninghoff Reisen in Wiehl, wo wir einen Termin mit dem Technischen Leiter Frank Wilberg hatten. Mit 68 Jahren ist er ein alter Hase im Metier und war 25 Jahre lang Fahrer für die Oberbergische Verkehrsgesellschaft OVAG).



**Benninghoff-Technikchef Frank Wilberg schaut ganz genau hin bei den verschiedenen Wartungspunkten** Foto: Bünnagel

Doch zunächst konnten wir uns auf einer gemischten Autobahn- und Überlandetappe von den Fahreigenschaften des Doppelstockbusses überzeugen. Und die waren in der Tat überzeugend. Obwohl wir bis auf die fünfköpfige Testcrew leer unterwegs waren, bewies

## Ayats Eclipse Nettobasispreise

### Preisbeispiel

Eclipse Basismodell	193 385 €
Chassis MAN RR4	119 100 €
Rostfreie Edelstahlstruktur	9 000 €
Eberspächer-/Webasto-Standheizung	1 740 €
Wärmeschutzverglasung	900 €
73 Fahrgastsitze	12 410 €
Konvektorenheizung Passagierraum	2 990 €
WC	4 100 €
Isolierte Fahrerzone	450 €
Actia Audio-/Videosystem	3 800 €
Fahrerkabine	975 €
Kühlschrank	700 €
Auslieferung zum Kunden	2 000 €
<b>351 550 €</b>	

### Optionale Ausstattungen (weitere auf Anfrage)

Aluminiumrahmen	5 310 €
Speziallackierung metallic	auf Anfrage
Spezialisolierung für kalte Regionen	2 375 €
Feuerlöschsystem	1 360 €
WC (Luxusversion)	5 130 €
Gepäckablagenklappen (vergleichbar Flugzeug)	2 660 €
GPS Actia Enos	2 054 €
Alcolock	970 €

der Eclipse vom ersten Meter an eine souveräne Straßenlage, die auch beim doppeldeckerüblichen hohen Schwerpunkt das Handling unproblematisch machte. Auch Wind- oder Motorgeräusche trübten den Fahrkomfort nicht, was für gelungenes Design und gute Dämmung spricht. Wegen des Dauerregens machte eine Schallpegelmessung allerdings keinen Sinn, sie müsste ebenso wie das Fahrzeughandling im beladenen Zustand bei einem weiteren Test

im Fokus stehen. Dafür stellte der Spanier bei einigen engen Ortsdurchfahrten im Oberbergischen seine Agilität unter Beweis. Der Wendekreis von 22,13 m ist für einen 14,2 m langen Doppelstockbus selbst mit aktiv gelenkter Nachlaufachse

### Wir verknüpften die Testfahrt mit einem Abstecher zur Firma Benninghoff

ein äußerst guter Wert. Höchstens einen unterteilten Rückspiegel mit separatem Weitwinkelbereich gerade zum Rangieren haben wir vermisst.

Nun ging es in die Werkstatt von Benninghoff, um den Dreiachser dort auf Herz und Nieren zu checken. Beim mehr als 40 Jahre alten Busunternehmen mit Schwerpunkt Reiseverkehr kennt man sich auch mit Doppelstockbussen aus. Derzeit laufen zwei Neoplan Skyliner im Fuhrpark, die für den Handballbundesligisten VfL Gummersbach und beispielsweise für London- und

Paris-Verkehre eingesetzt werden.

Wir begannen unseren Rundgang im Businnern. Positiv fiel Wilberg zunächst die deutlich geringere Stufenhöhe (22,5 bis 24 cm) der beiden Aufgänge im Eclipse gegenüber dem Skyliner auf (30 cm). Jedoch verdeckt die vordere Treppe in Kombination mit der Schlafkabine hinter dem Fahrersitz den Passagieren im Unterdeck komplett die Sicht nach vorne. Allerdings dürften deutsche Busunternehmen wohl kaum einen Ruheraum im Fahrzeug bevorzugen – wenn überhaupt nur im Kofferraumbereich, und schon gar nicht auf der Fernlinie. Hier kommt es eher auf maximale Bestuhlung an. Nicht umsonst hat der erste Eclipse-Kunde in Deutschland – Hülsmann Reisen aus dem niedersächsischen Voltlage – seinen Doppelstockbus mit 90 Sitzplätzen im 3\*-Abstand ausstatten lassen. Im Testbus mit 4\*-Abstand und eben Schlafkabine waren es dagegen nur 73. Sitze im Unterdeck auf Podesten wie im Skyliner bevorzugt Wilberg gegenüber den podestlosen im Ayats, weil gerade das Aufstehen aus



**Angenehm: die breiten Treppen mit geringen Stufenhöhen**

Foto: Bünnagel



### Software für Busunternehmer

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) empfiehlt Deltaplan-Software

- Mietbus
- Fahrplan
- Touristik
- Disposition



Tel.: +49 (0) 711.88 209 220

www.deltaplan.de

der tiefen Position für ältere Fahrgäste beschwerlicher ist. Außerdem bemängelte er wie wir die fehlenden Ablagemöglichkeiten im Cockpit. Viel Licht und etwas Schatten machte der Benninghof-Techniker auch außen am Bus aus, speziell hinter den diversen Klappen. So sind die Kofferraumklappen im Gegensatz zum Skyliner zwar pneumatisch ausgeführt, aber die Position der beiden mächtigen Druckluftzylinder ist zu niedrig. Sie sind daher vor Beschädigungen beim Beladen nicht sicher. Dafür ist der mit 10,5 m<sup>3</sup> relativ große Kofferraum angenehm eben und die abrollbare Schürze zum Schutz des Lacks an der Seitenbeplankung in diesem Bereich aus doppelt vernähter Lkw-Plane – statt wie im Neoplan lediglich aus Gummi. Gut gefiel Wilberg auch die aufrechte Positionierung des Reserverads mittig links hinter einer schmalen Klappe sowie die des AdBlue-Tanks. Dieser sei gut befüllbar, und wenn doch einmal etwas daneben ginge, könne der aggressive Harnstoff in dem nach unten offenen Fach ablaufen, ohne für Korrosion zu sorgen. Dagegen bevorzugte er ein geschlossenes Batteriefach (was der Ayats nicht hat), noch dazu bei einer Platzierung der Batterien direkt hinter dem linken Bugrad. Für Wilberg liegt die Motorisierung des Eclipse mit 480 PS eher am unteren Ende der Skala für einen Doppelstockbus. Er bevorzugt 510 bis 530 Pferdestärken. Allerdings ist für das RR4-Fahrgestell von MAN derzeit kein stärkeres Aggregat zu haben. Bei der anschließenden Testrunde am Steuer zeigte sich der 68-Jährige dennoch wie wir zufrieden mit den Fahrleistungen des Spaniers. Auch das niedrige Leergewicht von knapp 18 t im Gegensatz

<b>Ayats Eclipse Technische Daten</b>	
<b>Motor</b> 	Liegender, wassergekühlter Reihensechszylinder MAN D2676 mit Common-Rail-Einspritzung, Ladeluftkühlung, SCR, AGR, DPF/CRT, Euro 6 Hubraum: 12 419 cm <sup>3</sup> Nennleistung: 353 kW/480 PS bei 1 900 min <sup>-1</sup> Max. Drehmoment: 2 300 Nm bei 1 050 bis 1 400 min <sup>-1</sup>
<b>Kraftübertragung</b>	Automatisiertes Zwölfganggetriebe MAN TipMatic mit EasyStart-Technik zum exakteren Rangieren und Berganfahrhilfe Antrieb: auf die 2. Achse (AA), i = 3,154
<b>Fahrwerk</b>	Vorderachse: Mehrlenkereinzelauflängung, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer, Stabilisator Antriebsachse: Hypoidachse, 4/4 Luftbälge/Stoßdämpfer, Stabilisator Nachlaufachse: aktiv gelenkt, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer Sonstiges: ECAS-Niveauregulierung Felgen/Bereifung: Alcoa-Alufelgen 9" x 22,5", Michelin X Multiway 3D 315/80 R 22,5
<b>Bremsanlage</b>	EBS mit ABS und ASR, ESP, Retarder, EVB-Motorbremse, Scheibenbremsen rundum, Notbrems- und Spurhalteassistent, Tempomat in Verbindung mit Bremsomat
<b>Aufbau/Ausstattung</b> 	Grundstruktur mit Vierkantrohren aus rostfreiem schwedischem Edelstahl, Klammerverbindung zum Dach verstärkt durch U-förmige Quadrate, Front und Heck durch Querverstrebungen stabilisiert, mit Fiberglas verkleidet, Seitenwände unten aus 3 mm starkem Fiberglas, die oberen Wände aus 1 mm dicken Edelstahlplatten, Überrollschutz ECE R66.02 (ab 2017), pneumatische Kofferraumklappen (vom Fahrerplatz bedienbar), beheizbare und getönte Windschutzscheibe, beheizbares Fahrerfenster, Seitenscheiben mit Doppelverglasung, vier obere sowie zwei untere Seitenfenster und das Heckfenster als Notausstiege ausgeführt, elektrische Eingangstüren mit Reversierschutz, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, Ersatzspiegel, Xenon-Scheinwerfer mit Tageslichtautomatik von Hella, Reserverad, zwei Aufstiege mit Handlauf (vorne/Mitte), LED-Fahrgastbeleuchtung, brandgeschützter Bodenbelag von Tarabus, Vorhänge für Seitenfenster und Oberdeckscheibe, Actia Video-Audio-System mit Radio, CD, DVD, Rückfahr- und Einstiegskamera (Tür 2), 7"/15"/19"-Monitore im Fahrgastraum, zwei Mikrofone (Fahrer/Reiseleiter), Isri-Fahrersitz 6860/875 NTS, schwenkbarer Reiseleitersitz, Vogel-Fahrgastbestuhlung, Fahrerschlafkabine hinter dem Fahrersitz (beheiz- und klimatisierbar), WC mit 50-l-Frischwassertank, Bordküche im Unterdeck
<b>Heizung/Klima/Lüftung</b>	Kombinierte Klima- und Heizanlage von Thermobus (Heiz-/Kühlleistung 70/40 kW, individuell steuerbar für Ober- und Unterdeck sowie Fahrerarbeitsplatz), Konvektorenheizgeräte im Passagierraum, Standheizung
<b>Maße und Gewichte</b> 	Länge/Breite/Höhe: 14 200/2 550/4 000 mm Radstand VA-AA/AA-NA: 6 780/1 470 mm Überhang v/h: 2 650/3 300 mm Wendekreis: 22 131 mm Einstiegshöhe: 420 mm Einstiegsbreite v/Mitte: 650/640 mm Stehhöhe unten/oben: 1 800–1 830/1 700–1 720 mm Treppenstufenhöhe v/Mitte (jeweils 8 Stufen): 225/220–240 mm Podesthöhe Fahrerarbeitsplatz: 230 mm Leergewicht: 17 932 kg Zul. Gesamtgewicht: 26 000 kg Tankvolumen Diesel/AdBlue: 480/60 l (200-l-Dieselsusatztank optional) Fahrgastkapazität: 73+1+1 (61 Ober-/12 Unterdeckfahrgastsitze) Kofferraumvolumen: 10,5 m <sup>3</sup>

zum 19 t schweren Skyliner tat es ihm an. Praktiker wie auch Journalistentestteam konnte der Eclipse alles in allem also vollauf überzeugen. Jetzt ist es an der Ayats-Vertriebsmannschaft, Interessenten nicht nur in angestammten Märkten wie Spanien, Portugal, Frankreich oder Mexiko zu gewinnen, sondern auch in Ländern wie Deutschland,

wo Setra und Neoplan den Doppeldeckerabsatz praktisch unter sich ausmachen. Auch wenn die Spanier bereits in früheren Jahren hierzulande Fahrzeuge an den Mann gebracht haben, „ist das für uns doch so etwas wie die Stunde 0“, bekennt Stobbe. In einer ersten Roadshow vor der IAA, wo Ayats im Freigelände zu finden sein wird, hat er bereits einige

potenzielle Kunden besucht. Weitere Firmenvisiten dürften folgen, um die Marke hierzulande bekannter zu machen. „Die ersten Einheiten, die ich verkaufe, werde ich eng begleiten“, kündigte der Vertriebsmann an. CB

**SPEEDYWASH**  
Bürstenwaschanlagen  
[www.speedywash-gmbh.de](http://www.speedywash-gmbh.de)