



Die schräge Front ist nun Geschichte



Vieles neu am Sunny

Vor gut zwei Jahren stellten wir den Sunny hier zum ersten Mal vor. Damals besaß der Low Entry noch eine schräge Front, die ihn zwar aus der Masse der Linienbusse hervortreten ließ, aber gleichzeitig ziemlich viel Platz forderte. Jetzt haben wir die Neuaufgabe gefahren und stellten fest: Die Chinesen haben dazugelernt.

FOTOS Böhnke

Als wir vor zwei Jahren über den chinesischen Bus Zhong Tong Sunny berichteten, war noch nicht ganz klar, wohin dessen Reise bei uns in Deutschland gehen wird. Das Grundkonzept hinter diesem Bus erschien zwar schlüssig, doch bekanntlich fällt es gerade Anbietern aus Fernost bei uns nicht leicht, Fuß zu fassen. Der Grund dafür ist zum einen der fehlende Bekannt-

heitsgrad, ein fehlendes oder nur äußerst schwach ausgebautes Service-Netz und oftmals auch Probleme in Sachen Qualität. Nun hat Zhong Tong aber mit der ZT Bus AG einen kleinen, aber hartnäckigen Vertriebspartner gefunden, der es geschafft hat, Schritt für Schritt den Sunny bei uns zu etablieren. Und mittlerweile gibt es auch erste, längere Erfahrungsberichte und Einschätzungen von Bus-

unternehmern, die einen Sunny eingesetzt haben. Ein Beispiel ist Roland Reisen in Beckum.

Der kleine Busbetrieb bedient im Auftrag der RVM Linien im Münsterland und hatte Gelegenheit, eine Sunny City über 60.000 Kilometer zu fahren. Ergebnis: Sowohl Fahrgäste als auch Fahrer waren begeistert von diesem >



Überarbeitet wurde das Cockpit, die Schalttafel sitzt nun gerade, das Lenkrad wurde verkleinert, es gibt ein Display



Der Fahrersitz lässt sich sehr weit nach hinten schieben

In den Sitzen lässt sich Werbung platzieren



Der Innenraum entspricht absolt europäischen Maßstäben eines Low-Entry-Busses, er wirkt hell und freundlich



Die Rundumsicht lässt kaum Wünsche offen



Die Abschränkungen können frei gewählt werden



Ungewohnt der Platz der Automatikwahl-Schalter

Die Türführungen wirken robust, funktionieren auch gut

Bus, Störungen oder Pannen: Fehlanzeige. Kein Wunder also, dass sich Chef Jürgen Drögemüller ohne zu Zögern einen weiteren Sunny auf den Hof holte. Mehr Infos siehe Info-Kasten Seite 24.

Am Auffälligsten beim Synny City der neuesten Generation ist ohne Frage seine gerade Front. Sie wirkt sehr modern, trotz oder gerade wegen ihrer konventionellen Form. Endlich gibt es nun auch eine Doppeltür vorn. Das war bei der schrägen Front aus Platzgründen nicht möglich. Die Frontscheibe ist übrigens horizontal zweigeteilt. Hinter einer leichten Schräge verbirgt sich die Matrix-Anzeige, die eine IBIS-Schnittstelle besitzt. Gekonnt wurden die vorderen Positionsleuchten platziert, diese fügen sich harmonisch in das Gesamtbild ein. Die Bugmaske lässt sich mehrgeteilt öffnen, dann erhält man Zugang zu den gängigen Service-Optionen. Überhaupt wirkt der Bus in seiner Gesamtheit sehr glatt- und großflächig. Die Seitenscheiben sind eingeklebt und ermöglichen eine problemlose Beklebung mit

Werbung. Lackiert wird der Sunny übrigens in China beim Hersteller, insgesamt hat der Busunternehmer vielfältige Wahlmöglichkeiten, wenn es um die Konfiguration des Fahrzeuges geht. Wohl kaum ein anderer Hersteller lässt derart viele Konfigurations-Optionen zu, wie es bei Zhong Tong der Fall ist. Dabei kann sich bereits die Serienausstattung sehen lassen. Wer den Basispreis von knapp 160.000 Euro zum ersten Mal hört, dürfte wohl ungläubig schauen, das ist schon mehr als ein Kampfpreis. Dennoch finden sich im Sunny City jede Menge modernster Komponenten. Der Motor ist ein Cummins, der 285 PS leistet und seine Abgasstufe Euro 5 beziehungsweise EEV mit Hilfe von AdBlue erreicht. Als Getriebe ist das Voith Diwa verbaut und Wabco steuert das ECAS-Federungssystem bei.

Eine Besonderheit bei diesem Stadtbuss ist das Thema Korrosionsschutz. Das Stahlgerippe wurde nämlich komplett KTL-tauchlackiert. Das ist nicht unbedingt selbstverständlich, sorgt aber für Langlebigkeit. Die Scheiben an

den Türen sind nun doppelverglast, das gilt leider nicht für die Seitenscheiben des Fahrgastraums. Genauem Betrachten dürfte auffallen, dass der Dachbereich nun durchgehend flach ist und sich nicht mehr wie zuvor eine Stufe in Höhe der Fahrzeugmitte befindet. Das bedeutet, dass der Innenraum nun durchgehend auf einem Niveau ist, möglich wurde das durch das Absenken der Fußbodenhöhe im hinteren erhöhten Bereich. Das hat zudem den angenehmen Effekt, dass die Treppenstufen flacher ausfallen. Auf Wunsch kann der Sunny zudem mit nur einer Stufe und einer zusätzlichen Schräge ausgestattet werden. Das Vorhandensein von nur einer Stufe ist in bestimmten Bundesländern Förderungs-Voraussetzung.

Der von uns getestete Bus besaß ein Fahrgastinformationssystem von Mobitec, welches problemlos über die IBIS-Schnittstelle frei konfiguriert werden kann. Als weiteres interessante serienmäßiges Feature hat Zong Thong den Bus mit einem Telematik-System ausge-

FOTOS Böhnke

stattet, über welches sich Fernauslesungen oder GPS-basierte Dienste realisieren lassen. Damit besitzt der Bus die Voraussetzungen, um auch in modern ausgelegten ÖPNV-Strukturen bestehen zu können.

Beim ersten Bus, den wir vor zwei Jahren fuhren, bemängelten wir den zu großen Wendekreis und das überdimensionierte Lenkrad. Beides wurde behoben, der Hersteller hat zudem den Fahrer Arbeitsplatz kräftig nach den Vorgaben der ZT Bus AG überarbeitet. Besaß der Instrumententräger in der ersten Version noch eine unnatürliche Seiten-Neigung, kommt nun eine völlig geänderte Variante zum Einsatz. Gut gefallen hat uns das farbige Zentraldisplay, in welchem sich so gut wie sämtliche Betriebszustände ablesen lassen. Allerdings lässt sich der Bus auch ohne CAN-Bus-Technik bestellen, dann kommen herkömmliche Anzeigen zum Einsatz. Die Sicht des Fahrers ist ausgezeichnet, sehr gut gefallen haben uns die modernen Spiegelsysteme, mit denen jeder Winkel rund um den vorderen

FOTOS Böhnke

Bereich eingesehen werden kann. Das Radio, der digitale Tacho, Ibis-Bedienung und das Klimacenter sind nun nach oben über den Fahrerplatz gewandert, das sorgt für eine bessere Übersichtlichkeit. Etwas gewöhnungsbedürftig ist die Positionierung der Voith-Schaltgruppe unter dem Fahrerfenster. Wahrscheinlich fehlte an der konventionellen Stelle rechts vom Lenkrad schlicht der Platz. Den nimmt nämlich ein großer Farbmonitor ein, über den die Rückfahr-, Türen- und Überwachungskameras ausgegeben werden können. Das Überwachungssystem ist übrigens auch im hier angegebenen Preis enthalten.

Beleuchtet wird der Bus im Innenraum mit Leuchtstofflampen, die aber besitzen zusätzlich eine blaue Nachtopion. Das sieht nicht nur toll aus, es ist auch ein wichtiger Punkt, wenn es um die allgemeine Erhöhung der Ak-

DER FAHRERARBEITSPLATZ WURDE BEIM SUNNY CITY KOMPLETT ÜBERARBEITET UND AN PRAKTISCHE ERFORDERNISSE ANGEPASST

zeptanz des ÖPNV geht – Stichwort Nachtschwärmer. Es ist fast schon überflüssig zu erwähnen, dass die Lichtfarbe natürlich frei wählbar ist. Die Straße erhellen H7-Scheinwerfer, LED's finden sich derzeit noch nicht am Bus. Das ist natürlich schade, doch es muss ja noch Raum für Modifizierungen geben, die mit Sicherheit auch kommen werden.

Fahren lässt sich die neueste Generation des Sunny City ebenso problemlos wie sein Vorgänger. Der Cummins schiebt ordentlich, die

285 PS reichen völlig aus. Im Leerlauf fielen uns starke Fahrzeugvibrationen auf, die sollten sich aber nachjustieren lassen. Während des Fahrbetriebes jedoch überzeugte der Motor sowohl durch Laufruhe als auch durch eine gute Schalldämmung. Noch einmal optimiert wurden die Schaltvorgänge des Automatik-Getriebes. Die Gänge werden butterweich nach oben und unten geschaltet, nach wie vor aber agiert die Bremse sehr bissig, erfordert also einen sensiblen Bremsfuß. Erstaunt hat uns die Straßenlage, obwohl der Bus vorn nur eine Starrachse besitzt, bügelt er Unebenheiten extrem sauber aus. Mit ein Grund dafür dürfte auch die moderne Wabco-Federung sein, die eine sogenannte „Anti-Schlechtweg-Option“ besitzt. Was die Sicherheit angeht, bewegt sich der Sunny City im üblichen Rahmen, was Fahrzeugsteifigkeit und -festigkeit angeht. Hervorhebenswert ist aber die Tatsache,

dass sich der Bodenrahmen bis zur Front erstreckt. Das ist wichtig bei einem Zusammenstoß, um den Fahrer besser schützen zu können.

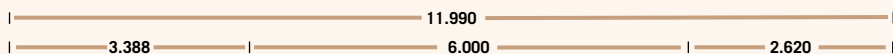
Nachgebessert wurde bei der Wahl der verwendeten Materialien im Innenraum. Das lässt sich recht einfach mit dem „Nasentest“ überprüfen. Unangenehme Ausdünstungen sind nun nicht mehr zu spüren. In Sachen Verarbeitungsqualität brauchte sich Zhong Tong bisher schon nicht zu verstecken. Daran hat sich auch beim aktuellen Modell nichts geändert. Schade nur, ein ungewöhnliches Detail gibt es nicht: Die liebe- und kunstvoll zusammengeschnürten Scheiben-Gardienen. Sie entsprechen nun deutschem Standard. ■



TECHNISCHE DATEN
Zhong Tong Sunny City

Länge	11.990 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	3.260 mm
Überhang vorn / hinten	2.620 mm / 3.388 mm
Radstand 1-2	6.000 mm
Leergewicht	11.200 kg
Fahrgastkapazität Sitz-/Stehplätze	36/64
Motor	Cummins Sechszylinder Turbo, 205-210 kW/285 PS, Euro 5 (EEV auf Wunsch) SCR mit AdBlue
Getriebe	Voith Diwa
Retarder	Intarder
Bremsen	Scheibenbremsen an allen Rädern, Wabco-ABS
Lenkung	ZF, Höhe, Neigung verstellbar
Reifen	275/70 R 22,5
Außenspiegel	elektrisch verstellbar
Aufbau	Niederflur/Low Entry
Handelsbezeichnung	LCK6120G

ABMESSUNG



AUSSTATTUNG UND PREIS

Ausstattung (Auswahl)

- > Klimaanlage 28 kW
- > Standheizung Webasto
- > Telematik-System mit Diagnose-Fernauslesung
- > Matrix-Zielanzeige
- > Haltestellenanzeige im Innenraum
- > Überwachungskamera für den Innenraum
- > Rückfahrkamera
- > Radio mit CD
- > Hebe- und Senkanlage (Wabco)
- > Haltestellenwunschtaster
- > Kneeling (Wabco)
- > ECAS Federung (Wabco)
- > Rollstuhl/Kinderwagenstellplatz
- > Bosch Elektrik
- > Zusätzliche Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer (Rampe)
- > Vorhänge
- > Türen doppelt verglast
- > Außenspiegel elektrisch verstellbar
- > Seitenscheiben getönt, einfach verglast
- > Fahrzeug mit gerader Front ohne Aufpreis
- > Türen einflügelig oder zweiflügelig

Bei der Lackierung, der Innenausstattung und der Aufteilung und Anordnung der Fahrgast-sitze im Innenraum werden Kundenwünsche voll berücksichtigt.

Preis Testwagen: 159.888 Euro
Preis EEV: 169.888 Euro

PRAXISERFAHRUNGEN



Zhong Tong zählt in China zu den großen Buserstellern. Etwa 10.000 Fahrzeuge verlassen jährlich die Produktions-hallen. Die ZT Bus AG mit Sitz in Münnerstadt ist der deutsche Importeur. Der Sunny City ist ein Produkt, welches nach genauen Vorgaben des Importeurs gefertigt wird. Nicht nur der Fahrzeugpreis scheint interessant zu sein, das gilt auch für die Ersatzteile. Laut ZT Bus Mitarbeiter Eric Zoubek sind sämtliche relevanten Ersatzteile am Lager und können schnellstens ausgetauscht werden.

Gute Erfahrungen konnte das Busunternehmen Roland Reisen Beckum mit dem Sunny machen. Der Betrieb besitzt 13 Linienbusse und existiert seit 1962. Junior-Chef Jürgen Drögemüller konnte in einem Gespräch mit der OMNIBUS-REVUE kein negatives Wort finden. „Der Bus läuft bei uns seit über 60.000 Kilometern ohne jeden Makel. Die Fahrgäste haben sehr wohl registriert, als wir mit diesem sehr modern wirkenden Bus vorgefahren sind, was sich in zahlreichen positiven Meinungsäußerungen zeigte. Gerade für kleine Betriebe können solche Fahrzeuge mit diesem interessanten Preis-Leistungsverhältnis ein echte Alternative darstellen. Zumal sie alle Anforderungen erfüllen, die ein Verkehrsverbund wie der RVM fodert.“

UNSER URTEIL



Alle Achtung, der Zhong Tong Sunny City scheint keine Eintagsfliege zu sein. Versprach das Fahrzeug bereits zu seiner Einführung auf dem deutschen Markt, eine interessante Alternative zu herkömmlichen Produkten zu werden, kann das heute bestätigt werden. Alles, was an Kritikpunkten genannt wurde, haben die Chinesen zusammen mit ihrem deutschen Vertriebspartner abgestellt. Die Änderungen, die dieser Bus erfahren hat, scheinen auf den ersten Blick nur geringfügig zu sein, in der Summe aber offenbaren sie großes Potential. Und da ist die gerade Front nur ein kleiner Bestandteil. Der Preis von rund 160.000 Euro in Vollaustattung ist nach wie vor eines der wichtigsten Argumente, die für den Kauf sprechen. Durch den Verzicht auf allzu komplizierte Technik haben Busbetriebe mit eigener Werkstatt zudem alle Möglichkeiten, den Bus mit geringem Aufwand in Schuss zu halten.

FOTOS Böhnke