



Elegante Erscheinung: der Magelys Pro

Strahlemann zum Nicepreis

Der Magelys Pro von Irisbus sieht unverschämt gut aus und braucht sich auch sonst nicht zu verstecken. Er positioniert sich in der Economy-Klasse, Grund genug für ein näheres Kennenlernen.

Ein neuer Bus muss her, doch der Blick ins Beschaffungsbudget ernüchtert. Der Fokus richtet sich zwangsläufig auf Turismo und Co., aber Spaß machen andere. Ein wirklich schöner Bus von einem der Premiumherstellern, das wär's – man wird ja noch träumen dürfen. Doch das Geld verdienen eben die, die schon mit niedrigen Einstandskosten das Budget entlasten. Als eine Art Geheimtipp wird der Magelys Pro, der Reisehochdecker von Irisbus Iveco, gehandelt. Der deutsche Vertrieb lockt mit einem Grundpreis von etwa 230.000 Euro, damit sorgt der Franko-Italiener bei den etablierten Kräften des Marktes für Aufmerksamkeit.





Gut zugänglicher Kofferraum mit 7,2 m³ Fassungsvermögen inklusive Schlafkabine.

Unterwegs fängt sich der Irisbus Magelys Pro bewundernde Blicke ein, man sieht ihm seinen Preis beileibe nicht an.

Eine Prise Avantgarde

„Ein preisgünstiger Reisebus darf auch attraktiv aussehen“, kommentiert Sascha Kähne sein Angebot. Der Irisbus-Vertriebschef für Deutschland betont aber, dass seine neueste Reisebus-Waffe deutlich mehr zu bieten hat. Grundsolide ist beispielsweise der KTL-Korro-

sionsschutz, den das französische Stammwerk in Annonay dem Magelys verpasst. Sein Rohbau besteht aus geschweißten Stahlprofilen, die Seitenverplankung aus Stahlblech. Front und Heck werden in GfK ausgeführt, der Magelys Pro reklamiert für sich hier keine revolutionäre Rolle. Er steht dem höher konfektionierten Markenkollegen Magelys kein bisschen nach. Auch das Pro-Modell ist ein Hochdecker, allerdings beschränkt sich die Wahl der Ausstattungen auf ein übersichtliches Maß. Dafür kostet er weniger, weil der Hersteller die separate Fahrertür spart und im Innenraum zu konventionellen Servicesets zurückkehrt. Toilette, Küche, Zentralverriegelung, Xenon-Licht oder Infotainmentanlagen werden extra verrechnet – die verantwortlichen Produktmanager kalkulieren eben knapp.

Unterwegs fängt sich der Irisbus bewundernde Blicke ein, man sieht ihm seinen Preis nicht an. Die weit ins Dach gewölbte Scheibe gibt nicht nur einen großzügigen Blick nach oben frei, die großen Radien der Tropfenform sind Teil einer ausgefeilten Aerodynamik, die für günstige Kraftstoffverbräuche und geringe Windgeräusche sorgen sollen.

Seitlich gibt er sich konventionell, das dunkle Scheibenband verbirgt die wesentliche Finesse des Hochdeckers. Die Dachrandverglä-



Auch von hinten eine Augenweide – die Dachrandverglasung reicht optisch bis in die Heckscheibe.



Frühlingsfrische für Ihr Fahrzeug

Erfahrung von über 75 Jahren in der Bearbeitung und Gestaltung von Kraftfahrzeugen, kombiniert mit handwerklichem Können und technischer Sachkompetenz, ist die Grundlage für die Realisierung anspruchsvoller Kundenwünsche in unserem Unternehmen.

Dank modernster Werkstatteinrichtung, Spezialwerkzeugen und Geräten bieten wir Ihnen ein überdurchschnittliches Leistungsangebot, vom Konzept bis zur Realisierung – Service aus einer Hand.

Die Unfallreparaturen stehen im Mittelpunkt unserer täglichen Arbeit. Mehrere Großraumspritzkabinen, Hebeanlagen für Bus und LKW sind die Basis für eine effektive, sachgerechte Instandsetzung der Schäden.

Abgerundet wird unser Leistungsspektrum durch unser Design-Studio. Hier bieten wir Ihnen kreative Vorschläge für das „Gesicht“ Ihres Fahrzeuges an, von der Effektlackierung über Folienbeschriftung bis zum großflächigen Digitaldruck.

CHR. SCHMITZ GMBH & CO. KG

Karosseriebau/Lackiererei

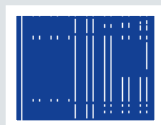
Rurbenden 34 · 52382 Niederzier (Huchem-Stammeln)

Telefon: 0 24 28 / 40 35 / 40 36

Telefax: 0 24 28 / 59 83

e-Mail: info@karosseriebau-schmitz.de

Internet: www.karosseriebau-schmitz.de





In Sachen Fahrwerk, Aufbau und Komfort kann unser gutaussehender Testkandidat seinen Wettbewerbern durchaus das Wasser reichen.



Wohnlich heller Innenraum mit üppiger Bestuhlung; Kommandostand aus einem Guss – mit großem Multifunktionslenkrad, AS-Tronic und stehendem Bremspedal

sung wirbt für Omnibusreisen, das gibt's sonst nur im elitären Starliner von Neoplan – der Innenraum ist hell und gewährt den Mitfahrern bessere Sicht nach außen. Auf die Sitze mit integrierten Leselampen in den Lehnen, revolutionär im hochpreisigen Magelys, muss der Spar-HD verzichten. Dafür sitzen Lüftungsdüsen, Leselicht und Serviceruf dort, wo man es gewohnt ist, am Dachkanal – kein wirklicher Verzicht. Die Sitze selbst, wie immer aus haus-eigener Fertigung, präsentieren sich wohlgeformt, die Mikrofaserbezüge kuschelig. Wobei die Oberflächen der verarbeiteten Kunststoffe weniger elegant ausfallen und die Kombination von Sand- und Erdfarben eine Geschmacksfrage ist.

Sportlich straff

Technisch wird nicht gespart, das Fahrwerk wird komplett vom teuren Magelys übernommen. Vorn Einzelradführung, eine gut geführte Hypoidachse hinten – so fährt sich der Pro ganz manierlich. Der Pro rollt einwandfrei geradeaus und sauber ab. Wobei er keine Säufte ist: Herbe Kanaldeckel oder deftige Fahrbahnschläge werden erlebbar weitergereicht.

Der Franko-Italiener liegt satt auf der Straße. Dank kräftiger Stabilisatoren an beiden Achsen bleibt die Seitenneigung dann noch zivil, wenn die Querbeschleunigung die Fahrgäste überfordert. Und allzu sportlichen Ambitionen wirkt das serienmäßige ESP entgegen, das dem Fahrer spät in die Parade fährt. Die Bremsanlage ist topmodern, das gilt auch für die Ausstattung mit sonstigen Assistenzsystemen. Hier sticht Spar-HD von Irisbus aus seiner Klasse: man bekommt gegen moderate Aufpreise den Abstandsregeltempomaten ACC (Adaptive Cruise Control) und den Spurwächter LDW (Lane Departure Warning).

Zwei Längen, zwei Motoren

Den Pro bietet Irisbus in den zwei Längen 12,20 und 12,80 m, für den deutschen Markt kommt wohl nur die kürzere Variante in Betracht. Denn der abgespeckte Hochdecker ist noch immer kein Leichtgewicht. An den Motoren wird es nicht liegen, die kleinvolumigen Cursor-10-Sechszylinder sind Leichtathleten. Zur Wahl stehen serienmäßige 380 und optional 450 PS, wir würden zu Letzterem raten. Denn erst der stärkere Diesel bietet souveräne Leistung, mit 2.100 Nm ist er gut bei Kräften.

AUSGEZEICHNET INNOVATIV



Der Solaris Urbino 18 Hybrid mit seriellem Hybridantrieb.

Mit seinem ausgeklügelten diesel-elektrischen Hybridantrieb ist der Solaris Urbino 18 Hybrid elektromobil unterwegs. In Hochleistungs-Batterien und Supercaps wird ein Maximum an elektrischer Energie gespeichert, nachts lädt der Plug-in-Anschluss nach. Für umweltfreundlichen und zukunftsfähigen Nahverkehr.



www.solarisbus.de

Die Sitze, wie immer aus hauseigener Fertigung, präsentieren sich wohlgeformt, die Mikrofaserbezüge kuschelig.



Technische Daten Irisbus Magelys Pro

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe
12.200 x 2.550 x 3.620 mm
Radstand
6.321 mm
Überhang vorne/hinten
2.619/3.260 mm
Innenhöhe
2.100 mm
Wendekreisdurchmesser
22.050 mm
Kofferraum (mit WC)
9,5 m³
Zulässiges Gesamtgewicht
18.000 kg

Motor

Wassergekühlter Cursor 10-Reihensechszylinder im Heck stehend, Pumpe-Düse-Einspritzsystem, VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 5/EEV mit SCR-Abgastechnologie.

Hubraum

10.308 cm³

Leistung

330 kW (450 PS) bei 1.550–2.100 U/min

Maximales Drehmoment

2.100 Nm bei 1.100–1.550 U/min

Bremsen, Lenkung

Pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit EBS-Regelung, ESP mit integriertem ABS und ASR, Scheibenbremsen an allen Rädern, Dauerbremse ZF-Intarder, Auspuffklappen-Motorbremse, Servocom-Lenkung ZF 8098.

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Zwölfganggetriebe ZF 12 AS 2301 B0, einfach übersetzte Hypoidachse.

Fahrwerk

ECAS-Luftfederung, Vorderachse mit Einzelradaufhängung R174E an Querlenkern, zul. Achslast 7.100 kg, 2 Luftfeder-Dämpfer-Elemente, Stabilisator, hinten Meritor-Starrachse U117E mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator, zul. Achslast 11.500 kg; Reifengröße 295/80 R 22,5

Fahrgastplätze

Sitzplätze

48 + 1 + 1

Preis

Grundpreis

230.000 Euro

Ein weiteres Argument liefert das automatisierte AS-Tronic-Getriebe, das es nur für die stärkere Maschine gibt. Die längere 3,36er-Übersetzung senkt die Drehzahl bei 100 km/h auf 1.330 Touren im 12. Gang, auf der Landstraße fährt man besser im Elften.

Etwas Handlungsbedarf sehen wir noch bei der Feinabstimmung des Schaltprogramms. Selbst bei moderatem Beschleunigen jubelt der drehfreudige Cursor 10 in jedem Gang, beim Bremsen wird Gang für Gang zurückgeschaltet – das geht woanders besser. Da fragt sich der Fahrgast gleich nach der Qualität des Fahrers, der es aber hier nicht besser kann. Deshalb unser Tipp an die Entwickler: Mehr Zutrauen in die Zugkraft des Cursor, ein paar Gänge springen und ein sanfterer Einsatz der Kupplung, so fährt es sich besser. Und weil wir gerade meckern: Auf den letzten Reihen im Heck darf es etwas leiser zugehen, der Klimakompressor vibriert unter Volllast. Sonst liefert die Klimaanlage keinen Grund zur Klage, als Splitanlage ist ungewöhnlich aufwändig. Zudem senkt sie die Fahrzeughöhe, senkt die Stirnfläche und damit den Spritverbrauch.

Die Sympathien des Fahrers gewinnt der Magelys Pro mit einem Cockpit aus einem Guss. Vorausgesetzt, er misst in der Länge nicht mehr als 1,80 m. Das Sitzmöbel lässt sich nicht weit genug zurückfahren, da fehlen etliche Zentimeter zum Glück. Gut zur Hand geht das griffige Lenkrad, für das wir uns einen Lederbezug wünschen. Ein paar Minuten Einarbeitungszeit sollten schon sein, um die Position der Bedienelemente zu checken. Durch den Wegfall der Fahrertür gewinnt der Chauffeur ein paar zusätzliche Ablagen. Die Instrumente sind übersichtlich, die meisten Schalter gut erreichbar.

Unter dem Strich

Unter dem Strich

Der günstig kalkulierte Hochdecker wirbt mit elegantem Auftritt, der woanders teuer zu stehen kommt. Damit er lange schön bleibt, wird er KTL-versiegelt. In Sachen Fahrwerk, Aufbau und Komfort kann er seinen Wettbewerbern das Wasser reichen. Der Kunde muss wenig Verzicht üben, wenn statt des teuren Magelys das Pro-Angebot wählt – er spart rund 20.000 Euro, weniger ist hier mehr.

Wolfgang Tschaker