



Mit Niederflur und Zulassung für Tempo 100 – der Irisbus Moovy kann mehr als nur Linien bedienen.



Ohne Experimente – der wohnliche Innenraum lädt auch zum längeren Aufenthalt an Bord ein.

## French Connection

Niederflur im Überlandverkehr bietet der neue Moovy von Irisbus. Seine Plattform teilt er mit dem Agora-Stadtbus, für Schub im Heck sorgt ein kleinvolumiger Cursor-Motor von Iveco mit 290 PS. Hat der Newcomer mit seinen Qualitäten eine Chance gegen die massive heimische Konkurrenz?

**B**ei der Frage, was ein Überlandbus zu leisten hat, gehen die Antworten auseinander. Natürlich sollte er in Stadt und über Land linientauglich sein, hier können sich die Praktiker noch einigen. Ein Niederflurbus, ja oder nein? Wer an einen Doppelverdiener denkt, sagt jetzt nein. Dabei muss es hier keinen Widerspruch geben. Spätestens hier haben die Verkäufer von Irisbus ein – sie haben jetzt ein Produkt anzubieten, das sich sowohl auf das Liniengeschäft als auch auf Wochenend-Ausflüge versteht. Es heißt Moovy und hat sich in Frankreich

und Italien bereits bewährt. Das Konzept ist einfach, doch ansehnlich: Basis des Moovy ist der Agora-Stadtbus, mit dem er die Plattform teilt. Ganz gegen den aktuellen Trend zum Low-Entry-Konzept verfügt der Moovy aber über einen durchgängig stufenlosen Boden. Der Innenraum ist komplett bestuhlt, im Testwagen stehen 50 hauseigene Hochlehner auf seitlichen Podesten. Gegenüber dem doppelflügeligen Mitteleinstieg können vier Sitze gegen eine Stehplatzfläche getauscht werden, die auch als Rollstuhlplatz dient. Ebenfalls für den Einsatz in

Deutschland ist eine Klapprampe an Tür 2 geplant, um die neuen EU-Richtlinien zu erfüllen.

Schon beim ersten Besteigen fällt der Blick zuerst auf den wohnlichen Innenraum. Farblich abgestimmt präsentieren sich Innenraumdecke und Sitzbezüge in rot und grau. Die massiv gefertigten Sitze sind hoch/fest und bequem auch für einen längeren Aufenthalt an Bord. Sehr stabil sind auch die seitlichen Gepäckablagen, dort lassen sich auch kleinere Reisetaschen oder Rucksäcke verstauen. Das Raumgefühl ist luftig, die Stehhöhe im

Mittelgang reicht mit 2,33 m in Fahrzeugmitte für jedermann, im Heck sind es immer noch 1,98 m.

Ganz wie in Reisebussen wird der Fahrgastraum über Dachkanäle zur Deckenmitte hin belüftet und beheizt, die Frischluft wird dem Dachaufbau der optionalen Klimaanlage entnommen. Die Grundlast der Heizung tragen Seitenwandkonvektoren. Die Verarbeitung des in Frankreich gefertigten Moovy wirkt routiniert, setzt aber andere Akzente. So finden sich, anders als bei deutschen Produkten, viele unverkleidete Schrauben, auch die Lenksäule trägt unterhalb des Zündschlosses offen ihre Mechanik zur Schau. Er ist eben ein Nutzfahrzeug und möchte auch nichts anderes sein.

Auch beim Outfit wird vor allem auf Service-Freundlichkeit geachtet. Ringsum ist das Fahrzeug gegen kleine Kollisionen bewehrt. Praktisch die dreiteilige Bugmaske mit dicken Gummi-Ecken, die Seitenwände tragen unten mehrteilig verschraubte GFK-Profile, die gegebenenfalls rasch und kostengünstig ausgetauscht werden

können. Dem Vorurteil schnell rostender Fahrzeuge tritt Irisbus mit einem hochwertigen Korrosionsschutz entgegen – der Rohbau wird KTL-tauchgrundiert, die seitliche Verblechung ist in Aluminium



**Keine Rede von Schuhkarton-Design – elegante französische Linie auch im Heck.**

**Keep it simple – einfach und perfekt ist der VDV-Arbeitsplatz.**

ausgeführt. Ein Leichtgewicht ist der Moovy aber nicht – der Hersteller nennt 11.600 kg Leergewicht, gerade ausreichend für die maximal zulässige Kapazität von 74 Passagieren.

Das Fahrwerk des Moovy übernehmen die Irisbus-Techniker vom Agora Line. Reicht das für die Stadtlinie entwickelte Fahrgestell für den Überlandverkehr mit deutlich höheren Geschwindigkeiten? Eindeutig ja, selbst wenn an der Vorderachse ein starres Aggregat seinen Dienst versieht. Der zur Verfügung stehende Federweg reicht aus, um Schlechtwegstrecken angemessen komfortabel auszugleichen – auch bei Langsamfahrt spricht die Luftfederung ausreichend sensibel an. ➤

## Maße und Gewichte

Länge/Höhe/Breite .....	11.990/2.979/2.500 mm
Radstand .....	6.120 mm
Überhang vorn/hinten .....	2.710/3.160 mm
Einstieghöhe vorn/Mitte .....	335/344 mm
Stehhöhe vorn/hinten .....	2.330/1.980 mm
zGG .....	18.000 kg
Leergewicht .....	11.600 kg
Volumen Gepäckablagen .....	1,3 m <sup>3</sup>
Sitz-/Stehplätze .....	50/24

## Antriebsstrang

**Motor:** Wassergekühlter Reihensechszylinder Iveco Cursor 8 F2B, links liegend im Heck eingebaut, VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung, Pumpe-Düse-Direkteinspritzung, 4-Ventil-Technik, wahlweise mit CRT-Partikelfilter; Hubraum 7.800 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 213 kW/290 PS bei 2.050/min, max. Drehmoment 1.100 Nm bei 1.080 – 1.800/min **Kraftübertragung:** fünfstufiger Getriebeautomat ZF 5 HP 502 mit integrierter Retarder, Übersetzungen von 3,43 bis 0,83:1

## Fahrwerk

Vorderachse: Starrachse Renault E70XH, Ecas-Luftfederung, zwei Luftfederbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinterachse: angetriebene Niederflur-Portalachse ZF AV 132.87 GR, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, Reifen 275/70 R 22,5. **Bremsen:** Zweikreis-Druckluftbremsanlage inklusive ABS und ASR, Scheibenbremsen an beiden Achsen, Dauerbremse, hydraulischer Primärretarder, gestängellose Feder-speicher-Feststellbremse auf Antriebsachse, Haltstellenbremse mit reduziertem Druck auf Hinterachse wirkend. **Lenkung:** hydraulische Kugelumlauflenkung ZF Servocom 8098, Lenksäule gemeinsam mit Instrumententräger in Höhe und Neigung verstellbar.

## Nettopreis

**Testwagen:** € 190.000

Die Fahrsicherheit leidet nicht darunter, der 18-Tonner folgt willig und exakt den vorgegebenen Lenkbefehlen. Schnell angegangene Kurven werden mit geringer Seitenneigung genommen, ein weiteres Indiz für eine gekonnte Fahrwerkabstimmung. Ins Testprotokoll wird auch eine gewisse Vorliebe für Spurrillen notiert, hier tragen sicherlich die schmalen 275er-Linienreifen einen Teil der Verantwortung. Störend werden die Polter- und Knarzeräusche aus dem Fahrzeugkörper empfunden, die Zweifel an der Festigkeit aufkommen lassen. Doch diese

# TEST Irisbus Moovy



**Der erste Weg führt auf die Waage – festgestelltes Testgewicht 17.870 kg. (oben)**  
**Eine gute Figur auch an der Tankstelle – der Moovy überrascht in Stadt und über Land mit guten Verbräuchen.**

sind in dieser Fahrzeuggattung keine Seltenheit. Neu im Moovy Heck sitzt der mit 7,8 Liter kleinvolumige Cursor-Motor der Konzern-Mutter Iveco, die ursprünglichen Renault-Motoren finden in dieser Baureihe keine Verwendung mehr. Wie im zweitürigen Agora Line wird er klassisch links liegend eingebaut und kommt so ohne aufwändigen Winkeltrieb aus. Mit 290 PS und 1.100 Nm maximalem Drehmoment ist er zwar kein Ausbund an Kraft, überzeugt aber durch seine guten Manieren – Basisausstattung ist die schwächere Variante mit 245 PS, sie empfiehlt sich aber nur für den Nahbereich ohne schwere Topografie.

**Der zur Verfügung stehende Federweg reicht aus, um Schlechtwegstrecken angemessen komfortabel auszugleichen.**

Der mit allen Attributen modernen Maschinenbaus gesegnete Diesel hängt gut am Gas und gibt seine Leistung ohne große Anfahrschwäche linear an den Fünfgang-Getriebeautomaten ab. Der leichtgewichtige Cursor 8 steht für eine hohe spezifische Leistung, seine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder und einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Eine vernünftige Lösung, die neben ordentlichen Fahrleistungen auch günstige Verbrauchswerte bietet. Wind und heftiger Regen bieten während des Tests sicher keine Idealbedingungen für Optimalwerte, doch selbst mit hohen Drehzahlen auf der Autobahn braucht der Moovy mit 28,7 l/100 km keinen Vergleich zu scheuen.

Für die richtigen Motordrehzahlen sorgt das Fünfgang-Automatikgetriebe ZF HP 502. Es findet in der Regel die richtigen Übersetzungen, schaltet ausreichend schnell und weitgehend ruckfrei und harmonisiert gut mit dem Motor. Nur auf steilen Bergstraßen hat das Getriebe seine

liebe Mühe, wer hier fährt, sollte das to-paktuelle sechsstufige Ecomat-Getriebe von ZF in Betracht ziehen. Auf Wunsch kann man auch den Diwa 853.3-Getriebeautomaten von Voith ordern.

Der Fahrer sitzt in weitgehend ge-wohntem Umfeld, auch wenn die Fahrer-kabine noch typisch französisch für Di-stanz zu den Fahrgästen sorgt. Erfreulich



**Mehr Sicht durch den dritten Scheibenwischer für das Sichtfeld des rechten Spiegels. Praktisch für die Werkstatt – Start-Stop-Schalter für den Motor im Heck.**

die bessere Übersicht durch das Podest, kein Vergleich zu den niedrigen Plätzen in so manchem Wettbewerbsfahrzeug. Das VDV-Cockpit gibt keine Rätsel auf, doch der funktionslose Retarderhebel rechts an der Lenksäule irritiert ein wenig. Der Primärretarder wird ausschließlich über das Bremspedal betätigt und wird wie üblich der Betriebsbremse vor-geschaltet. Vier druckluftbetätigte Scheibenbremsen verzögern das Fahrzeug zu-verlässlich, sie müssen noch ohne EBS auskommen. Doch das Bremsgefühl ist gut abgestimmt, die leichte anfängliche Verzögerung der Bremswirkung wird durch den kräftig einsetzenden Retarder

## **Der Moovy ist mit seinen Eigenheiten eine originelle Alternative zu Produkten der Häuser Evobus und Neoman.**

wieder ausgeglichen. An der Haltestelle fordern die beiden pneumatischen Außenschwenk-Türen etwas Geduld, sie öffnen/schließen ein wenig langsamer.

Manches Detail zeigt den anderen Blickwinkel der Franzosen: So sorgt ein dritter Scheibenwischer für freie Sicht auf den rechten Außenspiegel, ein Wind-abweiser aus Plexiglas verhindert Zugluft bei geöffneten Schiebefenster. Rasch ist der Moovy betankt, ohne separaten Tank-deckel verschließt eine Federklappe den Tankstutzen nach der Betankung wieder. Weniger Sorgfalt widmen die Irisbus-Techniker der Motorkapselung – der an sich kultivierte Cursor-Motor tönt an der linken Seite unter Volllast lautstark nach innen und außen. Außerdem, der starke Regen brachte es an den Tag, verträgt die tiefliegende Lichtmaschine kein Spritz-wasser, dem sie aber ohne Abdeckung ausgesetzt ist. Wird sie nass, signalisiert der Bordrechner im Display sofort eine kapitale Fehlermeldung. Bei Schmuddel-wetter haben wir auch beheizbare Außen-spiegel vermisst, sie beschlagen rasch und verunsichern vor allem bei Nacht.

So mancher Mangel wird bis zum Ver-kaufsstart in Deutschland behoben sein, unser Testwagen stammt, wie am Num-mernschild zu sehen, aus Frankreich. Der Moovy ist mit seinen Eigenheiten eine originelle Alternative zu Produkten der Häuser Evobus und Neoman. Hinter dem Produkt steht ein großer internationaler Konzern mit einem großen Netzwerk, alle Aggregate und Komponenten haben sich längst in vielen Fahrzeugen bewährt. Alles eine Frage des Preises, behaupten die Vertriebsleute. Der Grundpreis für

## **TESTERGEBNIS**

### **Autobahn**

Verbrauch Ø ..... 28,7 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 99,1 km/h

### **Landstraße**

Verbrauch ..... 28,3 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 68,7 km/h

### **Bergwertung**

Verbrauch Ø ..... 134,2 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 37,0 km/h

### **Fahrdynamik**

Beschleunigung  
0-50/60/80 km/h ..... 16,0/20,9/41,9 s

### **Innengeräusche 60/80 km/h – dB(A)**

Vorn ..... 68,4/70,5  
Mitte ..... 69,1/71,3  
Heck ..... 70,8/73,6

### **Testverbrauch gesamt**

gefahrte km ..... 356 km  
Verbrauch Ø ..... 29,9 l/100 km

### **Wetter**

wechseln Sonne, starker Regen, Wind, von 5 bis 18°C

Ø = Durchschnitt

den vielseitigen Moovy beträgt etwa 190.000 Euro, nicht eben wenig, wenn man für ein Fahrzeug mit Stern nur 171.000 Euro berappen muss. Doch der anvisierte Conecto kann nicht mit Niederflurtechnik aufwarten, was für die Ver-gabe von Linien heute oft entscheidend ist.

Wer im Überlandverkehr weniger Geld anlegen will, fährt mit einem Ares für ei-nen Grundpreis von 160.000 Euro oh-nehn billiger. Der bietet neben einer be-zuschussungsfähigen Bodenhöhe von 860 mm einen richtigen Kofferraum, eine Fahrzeugbreite von 2,55 m und kann auch mit 12,80 m Länge geliefert werden. Doch das ist schon eine andere Geschich-te.

**WOLFGANG TSCHAKERT**