

Für Stadt und Land

Im Intercity-Geschäft gilt er als gesetzte Größe. Als Low-Entry-Modell macht sich der Crossway im städtischen Umfeld stark. Jetzt zu Euro-6-Zeiten bekommt man ihn als Midi, sogar mit drei Türen.

Man kennt ihn nicht nur bei der Deutschen Bahn, er läuft stückzahlenträchtig auch bei anderen namhaften Fuhrparks. Zuerst sprach man noch vom Regionalbus-Geschäft, doch jetzt zielen die regen Iveco-Verkäufer auf das städtische Revier. Zumal zahlreiche Verkehrsunternehmen nach

kostengünstigen Alternativen suchen. Nicht nur in Hinblick auf die Beschaffung, nein – auch bei den Betriebskosten. Es geht um eine Verringerung der Komplexität, die Low-Entry-Fahrzeuge versprechen. Und hier gilt der Iveco – Ex-Irisbus – hierzulande als Vorreiter. Der franko-italienische Hersteller hat hier ein



heißes Eisen im Feuer, mehr als 200 Einheiten wurden bereits an den Mann oder die Frau gebracht. Und jetzt wird nachgelegt, beispielsweise mit einem 10,8 m kurzen Crossway LE, der einen neuen Euro-6-Motor erhält.

Der erste optische Eindruck: Die Proportionen stimmen, was man nicht von jedem ein-

gekürzten großen Fahrzeug behaupten kann. Front und Heck erhalten eine Retusche, die ÖPNV-Busse des Konzerns erhalten ein Familiengesicht. Aber viel wichtiger ist die Verlängerung des vorderen Überhangs um 52 mm. Mehr Platz für den Fahrer, jetzt finden auch Langbeiner die richtige Sitzposition. Sonst

Schmucker Midi im Stadtrevier: Iveco Crossway LE mit kurzem Radstand



bleibt vieles wie gehabt, Crossway-Novizen sind ohne lange Orientierungsphase schnell im Bilde. Das griffige Lenkrad wartet jetzt mit Funktionstasten fürs elektronische Bordmenü und die Radiobedienung auf. Und rechts daneben greift man zum neuen Klimacenter, das Heizung, Lüftung und Klimaanlage automatisch regelt.

Lebhafter Tector 7

Aber immer noch muss der Iveco-Busfahrer die stehende Bremstrittplatte treten – als gäbe es im Konzern nichts Besseres, an dieser Stelle möchten wir den Busentwicklern mehr Kontakt zur LKW-Fraktion ans Herz legen. Sonst aber vermittelt der kurze Low Entry aus der tschechischen Republik einen frischen Eindruck. Schon die Art, wie er aus dem Stand beschleunigt, lässt auf gute Fahrleistungen schließen. Gewiss, wir sind mit einem leeren Fahrzeug unterwegs – und die gebotenen 286 PS haben mit gut zehn Tonnen wenig Mühe. Was auffällt: Der jetzt 6,7 Liter große Tector-Sechszylinder, ursprünglich eine Gemeinschaftsentwicklung mit Cummins, kommt schnell auf Touren und harmonisiert gut mit dem Diwa-6-Getriebe von Voith. Ein paar Umdrehungen mehr aus dem



32 Sitzplätze mit Hecktür

Kletterpartie an Tür 3, sie wäre entbehrlich.

Stand, schnell schaltet der Getriebeautomat in den höchsten Gang. Und wechselt bei Bedarf das Schaltprogramm, die intelligente Getriebe-Software heißt Sensotop. Der Kunde kann

Iveco Bus Neue Euro 6-Motoren				
Motorentyp	Tector 7	Cursor 9	Cursor 9	Cursor 9
Zylinderanzahl	R 6	R 6	R 6	R 6
Hubraum	6,7l	8,7l	8,7l	8,7l
Nennleistung	210 kW/286 PS oder 235 kW/320 PS bei 2.500/min	228 kW/310 PS bei 2.200/min	265 kW/360 PS bei 2.200/min	294 kW/400 PS bei 2.200/min
Max. Drehmoment	1.100 Nm bei 1.250–1.600/min	1.300 Nm bei 1.100/min	1.680 Nm bei 1.200/min	1.700 Nm bei 1.250/min

Iveco Crossway Maße und Gewichte				
Länge	10.845 mm	12.050 mm	12.965 mm	
Breite	2.550 mm	2.550 mm	2.550 mm	
Höhe (mit/ohne Dachklima)	3.230/3.140 mm	3.230/3.140 mm	3.230/3.140 mm	
Radstand	4.825 mm	6.030 mm	6.945 mm	
Überhang v/h	2.725/3.295 mm	2.725/3.295 mm	2.725/3.295 mm	
Einstiegshöhe v/M	320/330 mm	320/330 mm	320/330 mm	
Einstiegbreite v/M	1.200 mm	1.200 mm	1.200 mm	
Wendekreis	18,280 mm	21,440 mm	23,860 mm	
Böschungswinkel v/h–	7°/7°	7°/7°	7°/7°	
Zul. Achslasten VA/HA–	7.200/11.500 kg	7.200/11.500 kg	7.200/11.500 kg	
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg	18.000 kg	18.000 kg	



Bewährtes Cockpit, jetzt mit mehr Platz für den Fahrer

auch das sechsstufige Ecolife-Getriebe von ZF ordern oder ein Sechsgang-Handschatgetriebe aus Friedrichshafen. Wer mit hoher Auslastung Bergstraßen befährt, kann auch 320 PS bekommen. Wobei mehr Nennleistung hier nicht gleich mehr Drehmoment bedeutet – der kleine Tector-Sechszylinder lebt ohnehin von der Drehzahl und legt dann eine spitzere Leistungscharakteristik an den Tag.

Über das Fahrwerk kann man nicht meckern, zumal bei Leerfahrt Defizite im Fahrkomfort schneller offenbart würden. Der kurze Crossway läuft brav geradeaus, was bei kurzen Radständen nicht alltäglich ist. Sportlich straff nimmt er wellige Fahrbahnen und fiese Kanaldeckel, umrundet kurvenwillig enge Kehren. Vorn Einzelradaufhängung, hinten eine überarbeitete Meritor-Achse, beide arbeiten harmonisch zusammen. Nur das Geräuschverhalten wäre, wenn überhaupt, zu monieren, die einfach übersetzte Antriebsachse stimmt unter Teillast in den Chor der Antriebskomponenten ein. Der kleine Tector im Heck klingt jedenfalls kerniger als man vermutet.

Flüsterleiser Cursor 9

Ganz im Kontrast übrigens zum neuen Cursor-9-Sechszylinder, den wir in einem Crossway-Hochbodenfahrzeug probefahren können. Der neue Euro-6-Diesel flüstert leise, sowohl außen wie innen, Iveco spricht von satten 50 Prozent weniger Lärm. Er setzt sich von seinem Vorgänger (Cursor 8) durch knapp einen Liter mehr Hubraum ab, er wird von einer modernen Common-Rail-Einspritzung befeuert. Die

Einspritzdüsen sitzen fein integriert unter den Ventildeckeln, das dämmt zusätzlich die Geräusche. Das Drehmoment von maximal 1.650 Nm lässt kaum Wünsche offen, der moderne Motor ist nicht auf hohe Drehzahlen angewiesen. Er soll, wie die gesamte Euro-6-Motorengeneration von Iveco, weniger Kraftstoff verbrauchen. Im Gegensatz zu den meisten Wettbewerbern verzichten die italienischen Motorenbauer von FPT (Fiat Powertrain) auf eine Abgasrückführung zur Reduzierung der Verbrennungstemperaturen. Stattdessen setzen sie auf hohe Drücke und reduzieren so Rußpartikel. Verstärkt auftretende Stickoxide werden per SCR-Kat neutralisiert, der Dieselpartikelfilter wird nur passiv regeneriert. Der Cursor-9-Motor kommt auch im neuen Niederflerbus Urbanway zum Einsatz, im Reisebus Magelys mit einer Motorleistung von 400 PS, sogar der niederländische Wettbewerber VDL Bus & Coach ist von diesem Motorenkonzept überzeugt.

Hierzulande bleibt der Crossway das Brot- und Butter-Produkt, die italienische Marke konzentriert sich stärker auf ihr wichtigstes Modell. Der Hochbodenbus Arway und der Reisebus Evadys werden eingestellt, der Crossway soll sie mit aufgerüsteten Varianten ersetzen. Drei Längen von 10,8 bis 13 m, Low Entry und Hochboden-Version, verschiedene Ausstattungsvarianten, wird es einen Crossway-Dreiachser geben? Nur wenn dereinst größere Stückzahlen dahinter stehen, sagen die Strategen.

Wolfgang Tschakert



Ungewöhnlich: Voith-Schaltkonsole am Fahrersitz



Standesgemäße 8,7 l Hubraum, flüsterleiser Lauf: Cursor 9-Sechszylinder mit 360 PS