

Eine Prise Avantgarde

Auch nach sechs Jahren Bauzeit fährt der Iveco-Reisebus taufisch wie am ersten Tag vor. Hinter der verführerischen Optik steckt hochwertige Omnibustechnik, die zu günstigen Konditionen angeboten wird.



Auch nach sechs Jahren Bauzeit noch ein Blickfänger: Der Iveco Magelys erfüllt optisch und konzeptionell hohe Ansprüche.



Auch wenn sich bei Iveco Bus heute fast alles um das Erfolgsmodell Crossway dreht, möchte die deutsche Vertriebsmannschaft das Reisebus-Geschäft nicht völlig kampflos preisgeben. Schließlich boomt ja das Fernbusgeschäft – und da gibt es ja im Iveco-Sortiment den Magelys, ein optisch sehr ansprechendes Modell, mit dem man sich bei den Omnibus-

Unternehmen durchaus sehen lassen könnte. Ganz neu ist er ja nicht: Vor sechs Jahren galt der Magelys mit dem Vornamen Irisbus noch als Hoffnungsträger der Marke.

Mit dem elegant gezeichneten Hochdecker wollte man das vielfältige Reisebusprogramm des franko-italienischen Omnibusherstellers europaweit vereinheitlichen. Doch dann kam alles anders, als viele dachten. Ein Tsunami an neuen Strukturen fegte den Delfin und die Marke Irisbus vom Hof. Heute tragen die Busse des Iveco-Konzerns auch seinen Namen, der Nutzfahrzeug-Konzern selbst wurde dem globalen Bau- und Landmaschinenkonglomerat CNH zugeschlagen.

Große Iveco-Busse werden heute nur noch im tschechischen Vorzeigebetrieb Vysoke Myto (Ex-Karosa) sowie im französischen Stammwerk Annonay gebaut. Dort läuft auch der Magelys vom Band, aber aus Kostengründen wurde die breite Baureihe gestutzt: Gab es früher einen hochwertigen Magelys HD, dazu den elitären Dreiachser HDH und die Einfachvariante Pro, so darf heute nur noch der Zweiachser in zwei Längen (12,2 und 12,8 m) mit verschiedenen Ausstattungen verkauft werden.

Strömungsgünstige Tropfenform

Aber wenn einer dieser Hochdecker vorfährt, zollen ihm die Kenner noch immer Respekt. Der Magelys, hierzulande ein rarer Anblick, hebt sich

wohltuend ab aus der Menge konformistischer Fahrzeugtypen. Seine italienischen Designer haben ihn mit leichter Hand gezeichnet. Obwohl gewiss nicht klein im Format, wirkt der Iveco-Reisebus vergleichsweise filigran. Er hat es nicht nötig, dick aufzutragen. Schon seinerzeit bei der ersten Vorstellung haben wir seinen tropfenförmigen Bug bewundert und von der „Dynamik eines ICE“ geschrieben. Die Iveco-Techniker sprechen natürlich lieber von der ausgefeilten Aerodynamik, die für niedrigen Kraftstoffverbrauch und geringe Windgeräusche sorgen soll. Ein besonderer Clou ist die zweiteilige Windschutzscheibe, die sich bis ins Dach wölbt – wie im Cityliner des Wettbewerbers Neoplan ist der Vorderwagen hell und freundlich, und vorn sitzende Fahrgäste genießen die Aussicht in der Glaskanzel. Aber die Passagiere im rückwärtigen Raum sitzen kaum schlechter. Eine elegante Dachrandverglasung gibt den Blick frei nach oben, wie bis zuletzt nur im Neoplan Starliner, doch der ist jetzt nur noch eine historische Größe. Allen Sparzwängen zum Trotz haben die Iveco-Techniker auf eine günstigere Aufdachklimaanlage verzichtet, die aufwändige Splitanlage erhält die Harmonie der gelungenen Proportionen. Und noch besser: Damit bleibt es bei einer maßvollen Höhe von 3,62 m, die den Querschnitt gegen den Wind verringert.

Aber so revolutionär, wie er noch immer aussieht, will der Magelys gar nicht sein. In Frankreich wird klassischer Omnibusbau gepflegt: Der Rohbau besteht aus geschweißten Stahlprofilen, die Seitenverplankung aus Stahlblech, Heck und Frontpartie werden in GFK ausgeführt. Der Gitterrohrrahmen wird KTL-gründiert, sorgfältiger Korrosionsschutz hat Tradition in Annonay, bereits der Vorvorgänger Iliade wurde in KTL-Bäder getaucht. Neugierig wie wir sind, fahren wir zuerst auf die Waage. Unser 13 m langer 49-Sitzer bringt gerade 14 t auf die Waage und verdient sich inklusive Vollausstattung den ersten Applaus. Der Test-Magelys zeigt sich durchaus großzügig, mit opulenten Kiel-Avance-Sitzen mit attraktiven Stoff-Leder-Bezügen, mit Infotainment, Küche



Klare Verhältnisse für den Fahrer: Schalter und Bedienelemente sind funktional sortiert.



Breiter, tiefer und bequemer Einstieg vorn

und Toilette und einer Espressomaschine obendrein.

Leichtathlet im Heck

Zur günstigen Gewichtsbilanz trägt ohne Zweifel das neue Euro-6-Triebwerk im Heck bei, das mit rund 900 Kilo Trockengewicht kaum ein Gramm zu viel auf den Kühlrippen hat. Der Hersteller Iveco gilt seit mehr als einem Jahrzehnt als Pionier des Downsizings. Seit seiner Vorstellung wurde der Magelys von einem 10-l-Diesel befeuert, mit der Einführung der Euro-6-Motoren gehen auch im Reisebus deutlich kleinere Motoren an den Start. Cursor

9 heißt der neue Reihensechszylinder für den Magelys, der aus 8,7 Liter Hubraum 400 Pferdestärken und maximal 1.700 Nm Drehmoment generiert – nicht üppig, die bulligen Drehmomente großvolumiger Motoren haben ausgedient.

Geht es aber um Laufkultur, ist der Cursor 9 kaum zu schlagen. Für eine geringe Geräuschentwicklung werden das Rail und die Injektoren des Common-Rail-System in den Zylinderkopf integriert, die Mehrfacheinspritzung sorgt für einen gleichmäßigen Druckanstieg im Zylinder. Mit heute maximal 1.800 bar Einspritzdruck dürfte für den Cursor 9 das Ende

der Fahnenstange noch nicht erreicht sein, man darf künftig mit zunehmenden Motordrehmomenten rechnen. Mit einer speziellen Lösung, sie heißt HI-eSCR (= High Efficiency Selective Catalytic Reduction), erzielen die Motorenentwickler des Iveco-Konzerns die Euro-6-Abgaslimits. Die Iveco-Motoren kommen ganz ohne Abgasrückführung und ihre Folgen aus, hier soll der Motorwirkungsgrad mit einer heißen Verbrennung erhöht werden. Und ganz nebenbei wird eine aktive Filterregeneration eingespart. Die aus dem Turbolader ausströmenden Abgase werden zuerst in den Oxikat geleitet, dann pas-

Technische Daten: Iveco Magelys 12,8

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	12.765 x 2.550 x 3.620 mm
Radstand	6.886 mm
Überhang vorne/hinten	2.619/3.260 mm
Innenhöhe	2.100 mm
Wendekreisdurchmesser	22.986 mm
Kofferraum (mit WC)	10,8 m ³
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Zwölfganggetriebe ZF 12 AS 2001 BO, einfach übersetzte Hypoidachse.

Fahrwerk

Ecas-Luftfederung, Vorderachse mit Einzelradaufhängung RI-75E an Querlenkern, zul. Achslast 7.100 kg, 2 Luftfeder-Dämpfer-Elemente, Stabili-

sator, hinten Meritor-Starrachse MS-13-17X mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator, zul. Achslast 11.500 kg; Reifengröße 295/80 R 22,5

Motor

Wassergekühlter Cursor 9-Reihensechszylinder im Heck stehend, Common-Rail-Einspritzsystem, VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit SCR-Abgastechnologie plus DPF.

Hubraum	8.711 cm ³
Leistung	294 kW (400 PS) bei 1.655–2.200/min
Max. Drehmoment	1.700 Nm bei 1.200–1.655/min

Fahrgastplätze

Sitzplätze	49+1+1
Grundpreis	245.000 Euro



Klares Innendesign ohne Schnörkel, breiter Mittelgang ohne Stolperfallen

sieren sie den Partikelfilter und werden anschließend im SCR-Katalysator mit Ad-blue bedüst. Bevor sie gereinigt ins Freie entlassen werden, werden sie noch durch einen Reinigungskatalysator geschleust, um Ammoniakreste zu entfernen.

Der Magelys ist fürs künftige 19,5-t-Li mit schon gut gerüstet, mit ein paar Zentimeter mehr Radstand ließen sich noch ein halber Meter mehr Länge und eine Sitzreihe mehr realisieren. Mit 12,8 m Länge ist der Magelys für 53 Sitze plus Toilette gut, mit 49 montierten Sitzen genießt der Fahrgast fürstliche Platzverhältnisse. Und so richtig appetitlich präsentiert sich das Avance-Gestühl von Kiel in Weiß-Rot mit hellen Ledereinfassungen – schön fürs Auge, aber nichts für den harten Alltags-einsatz.

Groß gewachsene Artgenossen werden mit den kurzen Lehnen hadern, sonst kann man den Sitzen nichts Negatives nachsagen. Fahrgastkomfort wird im Iveco großgeschrieben, das beginnt schon bei bequemen Einstiegen, sowohl an Tür 1 als auch in Fahrzeugmitte. Eine leistungsfähige Klimatisierung sorgt für angenehme Temperierung, auch das Geräuschniveau hält sich selbst unter Vollast in Grenzen. Und weil wir in einem Iveco sitzen, wollen wir mit einem Vorurteil aufräumen: Nein, bei Iveco gehört Klappern nicht zum Handwerk – der Magelys wirkt so solide und fest wie eine Burg.



Keine Kehrseite im Heck: Der Magelys präsentiert sich wie aus einem Guss gezeichnet

Ein wenig Feinabstimmung könnte nicht schaden

Nur in Sachen Federungskomfort gäbe es noch Luft nach oben. Der Magelys rollt unerwartet steifbeinig ab und holpert schon mal rustikal über Frostaufbrüche und Kanaldeckel. Lange und tiefe Bodenwellen sind auch nicht seine Spezialität. Hier nickt der Magelys gern, ein wenig Feinabstimmung könnte das durchaus moderne Fahrwerk noch vertragen. Die Vorderachse, selbstverständlich einzelradgeführt, wird von einer McPherson-Lösung mit Luftfederbein gefedert und gedämpft. Nach Art des Hauses Iveco findet eine Meritor-Hinterachse Verwendung, die zwar etwas singt, aber anständig geführt und gefedert wird. Die Fahrwerkstechniker bleiben mit straffem Setup konservativ auf der sicheren Seite, der Magelys durchheilt schnell gefahrene Kurven mit geringer Seitenauslage. Ausgeprägte Wankneigung ist nicht sein Thema, die präzise Lenkung gibt die Richtung vor, der Magelys zirkelt willig um enge Radien. Trotz fast 6,9 m langem Radstand gibt sich der Iveco recht wendig. Der Wendekreis bleibt noch unter 23 m, alle Achtung. Nicht nur aus einwandfreien Fahrbahnen vermittelt er ein gutes Gefühl, er spurt stoisch geradeaus, „Länge läuft“ sagen die Segler.

Auch wenn der Cursor 9 nur schaumgebremstes Temperament versprüht, muss sich der Magelys-Fahrer nicht grämen. Mit maßvoll gewählter Achsübersetzung, mit mehr Leistung am Rad kommt der Zweiachser gut vo-

ran. Der Fahrer darf nur nicht die Eco-Taste drücken, die den Reisebus dann auf 96 km/h Spitze limitiert. Im städtischen Umfeld kann man vielleicht die zögerliche Gasannahme monieren, ganz sicher aber die Schaltgeschwindigkeit, mit der die AS-Tronic die nächsten Gänge serviert. Schaltkomfort ist zwar großgeschrieben, auf die neuesten Entwicklungen der Getriebetechnik muss der Magelys-Kunde verzichten. Aber nicht auf ein modernes Cockpit, der Fahrer hat seine Schalter und Bedienelemente schnell im Blick und im Griff. Die gebotene Übersicht für den Fahrer ist hervorragend, der dreiteilige Außenspiegel rechts mit Weitwinkelfeld verdient eine besondere Würdigung. Weniger prickelnd sind die Pedale – völlig unverständlich, warum die Omnibusentwickler nicht auf die moderne Pedalerie aus dem LKW-Programm zurückgreifen.

Beim Licht wird aber nicht gespart, der Magelys fährt mit taghellen Bi-Xenon-Scheinwerfern durch die Nacht. Die sind im schlanken Preis von 245.000 Euro enthalten, inklusive wie die schönen Ledersitze oder der ESP-Schleuderschutz. Nur gegen Aufpreis sind der empfehlenswerte Abstandstempomat ACC (= Adaptive Cruise Control) und der Spurhalteassistent LDWS (Lane Departure Warning System) zu bekommen. Der ab Oktober gesetzlich geforderte Notbremsassistent war noch nicht an Bord, in den LKW der Marke ist er bereits verfügbar. Laut Hersteller soll er für den Reisebus rechtzeitig gebrauchsfertig sein.

Wolfgang Tschakert