



FAHRBERICHT PROBUS IVECO RAPIDO 180

**Dreimal Rapido:  
Reisewagen, Linie, Kombi**

# VIELSEITIG ZWISCHEN DEN WELTEN

**Mit seinem Format drängt er in die Midi-Klasse, fahrgestellseitig ist er ein Mini. Der Rapido mit Daily-Fahrgestell wandelt sich ganz nach Wunsch des Kunden in einen Reise-, Linienbus oder Kombi.**

Die gute Nachricht gleich vorweg: Der Rapido von Probus wird ausschließlich mit ESP ausgeliefert. „Da setzen wir den Maßstab“, argumentiert Christoph Schultz, Geschäftsführer des Rapido-Importeurs. Der direkte Wettbewerb auf Mercedes-Vario-Basis kann hier nicht mithalten, das Fahrgestell des Evergreens ist dafür schlicht zu alt. Das Kapitel Bremsen scheint ein Lieblingsthe-

ma der Herxheimer zu sein. Ist ja auch eine Galadisziplin des Minis – oder Midis aus Slowenien –, gerade wie man es sehen möchte. ABS, Elektronische Bremskraftverteilung, Scheibenbremsen rundum, eine Telma-Wirbelstrombremse fürs alltägliche Verzögern und als Sahnetüpfel eben ESP als Standard – an der Sicherheit sparen die slowenischen Techniker nicht. Ob es an den oft verkannten Qualitäten des Iveco-Chassis liegt? Schultz spricht Klartext: „Wenn unser Rapido einen Stern tragen würde, wäre er ein Renner.“ Das Daily-Fahrgestell, das Iveco samt Cockpit beisteuert, hat es nämlich in sich. Schon die Gewichtsbilanz verblüfft. Erstaunliche 7,2 Tonnen Gesamtgewicht sind zulässig, das durchschnittliche Leergewicht beträgt 4.800 kg, macht 2,4 Tonnen Nutzlast. Mit Einzelradführung an der Vorderachse und Luftfederung hinten zieht der 8-m-Midi mit den Großen gleich und muss sich mit seinen Fahreigenschaften nicht verstecken.



**Fernreisetauglich mit 25 Vollwert-Sitzen, Hecktoilette und Espressomaschine**



**Kombivariante mit Eco010-Reisesitzen von Vogel plus Heckplattform**

**Innere Qualitäten.** Der Leiterraum, im Omnibusbau nicht eben als konstruktives Highlight gesehen, hat auch gute Seiten. Zum einen verhilft er dem Kleinbus zu hoher Stabilität, zum anderen erleichtert die unangetastete Iveco-Basis den Alltagservice, wenn es um Motor, Getriebe, Achsen und Bremsen geht. Der Aufbau darüber ist Omnibusbau pur und wird vom slowenischen Hersteller Domzale sachkundig gefertigt. Bekannt ist er nur den Insidern – die wissen, dass dort vor Jahren die Teamstar-Aufbauten von EA entstanden, die in Steinenbronn nur noch konvektioniert wurden. Gegen Korrosion schützt die Bodenstruktur aus Edelstahl, die obendrein noch versiegelt wird. „Langzeitqualität“, erklärt der Probus-Geschäftsführer, „da verzichten wir lieber auf allen möglichen Schnickschnack.“ Dafür bietet der Rapido jede Menge Raum. Seine Breite von 2.350 mm macht Vollformat-Sitze möglich – vier in einer



**Drei Kubikmeter Kofferraum plus Reserven im Skikoffer**

Reihe, das kann auch nicht jeder. Häufig nachgefragt werden 29 Sitze, damit zielt der Rapido klar auf alle Vario-Konzepte. Und für den Linienverkehr gibt es die Niederflur-Plattform im Heck mit einer doppelflügeligen Außenschwingtür. Für den Nahverkehr installiert der Hersteller die schlanke Pino-Bestuhlung für 24 Mitfahrer vom benachbarten Lieferanten

Vogel. Oder doch lieber 18 bis 22 Hochlehner für den Kombieinsatz: Das Gepäck für Ausflüge und Reisen wird dann gut zugänglich im Heck abgestellt. Für den Linienbetrieb werden noch mal 15 Stehplätze eingetragen. Die Nutzlast des Rapido reicht aus – nach der heute zulässigen Kalkulation dürften es immerhin 38 Fahrgäste werden.

## BusWorld Home Deutschland

Stoffe, Leder und Bodenbeläge für Ihren Omnibus  
Maßgeschneiderter Service nach Ihrem Bedarf

www.omniplus.de

Wechselnde Aktionsangebote an Vorhang- und Sitzbezugsstoffen, z. B. laufender Meter ab 19 €\*



\* Aktionspreis netto, zzgl. gesetzl. MwSt. Gültig bis 31.12.2009.

Ob strapazierfähige Stoffe für den Linienverkehr oder bequeme Stoffe für Reisebusse: Wir bieten Ihnen ständig eine große Auswahl an Stoffen, Leder, Kunstleder und Bodenbelägen für die Innenausstattung Ihres Busses. Rufen Sie den OMNIplus BusWorld Home Stützpunkt in Ihrer Nähe an und lassen Sie sich beraten.

Ein Angebot Ihrer

**OMNIplus**  
**BusWorld**  
home

Berlin, Dortmund, Frankfurt,  
Hamburg, Leipzig, Mannheim,  
München, Neu-Ulm, Plattling

EvoBus – ein Unternehmen der Daimler AG

## Innenausbau • Lack & Design • Technik



...alles für unsere Kleinen.

- Innenausstattung
- Komfortsitze
- Ablagen
- Skikoffer

**Heymann**  **75**  
PERFEKTION IN FORM UND FARBE **JAHRE**

...Ihr Omnibus-Centrum.

Gebr. Heymann GmbH Industriestr. 10 56355 Nastätten Tel.: 06772-93780 Fax 8194  
[www.heymann.net](http://www.heymann.net) [info@heymann.net](mailto:info@heymann.net)

## Nachhaltig wachsen

Wer den 29-sitzigen Midi in Deutschland, in der Schweiz und den Benelux-Staaten haben möchte, wendet sich vertrauensvoll an den Importeur Probus. Der sitzt im beschaulichen Herxheim bei Landau, nahe an der weltweit größten LKW-Fertigungsstätte in Wörth. Für den, der den Namen Probus noch nicht kennt: Dahinter steckt Thomas Schultz, gut vernetzt in der Branche mit seiner Schultz Omnibushandel GmbH. Seit vielen Jahren kauft und verkauft er hochwertige Gebrauchtbusse und weiß, woher der Wind weht. Als Leiter des Kleinbus-Geschäfts fungiert Sohn Christoph, der von vier Verkäufern unterstützt wird. Die finanzielle und administrative Seite hält Clarissa Schultz, seine Mutter, in Händen und sorgt mit gebotener kaufmännischer Sorgfalt für solide

Verhältnisse. Seit drei Jahren ist das ambitionierte Unternehmen am Markt, „wir haben uns nachhaltigem Wachstum verschrieben“, kommentiert Seniorchef Schultz. „Vor allem muss der Service stimmen, dafür sind wir nicht die Billigsten.“ Er zieht Vergleiche mit der Daimler-Mentalität: „Wenn man etwas anfängt, muss man es auch richtig machen.“ So werden seine Rapidos per Tieflader aus Slowenien angeliefert und dann in Herxheim acht bis zehn Tage marktgerecht gefiniert. Schultz verteidigt die Chassisbauweise mit Nachdruck: „Nur so kann man günstige Verschleißteilpreise bieten. Und für Langstreckenfahrer gibt es für den Notfall ein Servicenetz.“ Jetzt zeigt sich Schritt für Schritt, wie sich die Investitionen bezahlt machen. Christoph



Dreimal Schultz und das Projekt Rapido: Das Credo lautet Servicequalität.

Schultz freut sich über die ersten Wiederkäufer, die sich bei Probus gut behandelt fühlen. Trotz Krisengerede rechnet er für dieses Jahr mit etwa 60 verkauften Einheiten. Für Vertrauen beim Kunden sorgt das hohe Maß an Gewährleistung: Zwei Jahre oder 200.000 Kilometer garantiert der Importeur im Verbund mit dem Hersteller. „Nicht genug“, meint Schultz, „die hohe Qualität erlaubt es uns, die Gewährleistung schon demnächst

auf drei Jahre und eine unbegrenzte Laufleistung zu erhöhen.“

Zum nächsten RDA-Workshop im August zeigt Probus drei Exponate, einen Stand auf der Busworld lässt Schultz lieber bleiben. Schon jetzt verkauft Schultz fast die gesamte Rapido-Produktion, für weitere Märkte fehlt die Kapazität. „Immer schön Schritt für Schritt“, sagt Thomas Schultz, „wir wollen wachsen, aber nur nachhaltig.“



Für die Linie mit Zielschild, doppelflügeliger Hecktür und Niederflurheck

**Der Platz an der Sonne.** Auch hinter dem Steuer hat sich seit den Anfangstagen einiges verändert. Beim ersten Kennenlernen hatten wir noch das Cockpit kritisiert. Der aktuelle Daily-Armaturenträger

macht jetzt einiges wett, mit besseren Uhren, einem klaren Bedienkonzept. Gleich links daneben besorgt der Fahrer alle Aufbaufunktionen – gut sortiert und schnell überblickt. Allerdings erbt der Rapido auch das starre Lenkrad des Daily, eine Abhilfe ist erst mit der nächsten Generation zu erwarten. Und weil wir gerade dabei sind: Auch der Dreipunktgurt für den Fahrer sollte einen anderen Platz finden – Domzale montiert ihn zu weit außen am Rahmen, was einem korrekten Sitz des Gurt entgegen wirkt. Dafür schützt jetzt ein elektrisch bedienbares Rollo an der riesigen Frontscheibe vor Sonneneinstrahlung.

**Auf der Straße.** Hinter dem Lenkrad des Rapido fühlt man sich schnell heimisch, der Maxi-Mini spurt brav geradeaus. Die aufwändige Doppelquerlenker-Konstruktion rollt sauber ab und poltert auch nicht, wenn es über Kanaldeckel geht. Auch folgt der Siebentonner den Lenkbefehlen

exakt, ohne in schnellen Kurven mit starker Seitenneigung zu schrecken. Enge Kehren und Schlechtwegstrecken bringen den Rapido nicht aus der Ruhe – mit Auslastung dürfte der Komfort noch zulegen. Auch der Motor hat noch ein paar Newtonmeter und Pferdestärken zugelegt, ganz gewiss ein Gewinn. Auch wenn der Rapido damit kein Überflieger wird: Der Iveco-Vierzylinder stemmt sich wacker gegen alle Fahrwiderstände und kennt trotz nur drei Liter Hubraum keine Anfahrschwäche. Wer schnell sein möchte, nutzt höhere Drehzahlen. Die dem modernen DOHC-Motor nicht schwer fallen – er bleibt dabei ein Muster an Laufkultur. So ist es kein Wunder, dass künftig auch Daimler diesen Motor verwendet. Vorerst nur für den Leichtlastwagen Canter aus der japanischen Dependence, aber ob es dabei bleibt?

Für die Kraftübertragung hält Probus auf Wunsch auch ein automatisiertes Sechsgang-Getriebe bereit. Es heißt wie

bei Iveco Agile und stammt von ZF. Dahinter steckt das Seriengetriebe 6 S 400 mit Overdrive, das mit einem Rechner und hydraulischen Schaltzylindern ausgerüstet ist. Im Automodus behält der Fahrer die Hände am Lenkrad, die Gänge werden elektronisch sortiert und elektrohydraulisch geschaltet. „Im Stadtbetrieb“, schwärmt Schultz, „spart das Getriebe zuverlässig sieben Liter (auf 100 Kilometer) Kraftstoff.“ Die Erfahrungen stammen aus Bingen, wo man den Rapido mit einem Vario mit Wandlerautomatik verglich. Der Getrieberechner erzieht zu maßvoller Fahrweise – so viel steht nach wenigen Kilometern fest. Das Kupplungspedal entfällt, die automatische Schaltarbeit entlastet den Fahrer. Und höhere Ansprüche an eine forcierte Fortbewegung – auch auf Bergstraßen – werden über den manuellen Modus befriedigt.

**Nicht billig, aber preiswert.** An den Mini erinnert der Rapido nur noch mit seinem 12-Volt-Bordnetz. Wobei Probus seinen Fahrzeugen zwei verstärkte Batterien mit 110 Ah mit auf den Weg gibt. Neu ist auch die Klimaanlage – anstelle der alten Splitbauweise kommt ein kompaktes Klimagerät aufs Dach. Das macht zusätzlichen Stauraum frei, von dem man in einem Kleinbus ohnehin nicht genug



**400 Millimeter weniger Radstand, wenn es ein Niederflurheck sein soll**

### Die Nutzlast des Rapido ist ausreichend – 38 Fahrgäste sind mehr als realistisch.

haben kann. Drei Kubikmeter sind nicht wenig, im Heck und seitlich hinter Klappen. Für den Fall, dass sie nicht reichen, bietet Probus auch einen eigenen Skikoffer für die Heckmontage an, die Befestigungsanker dafür bekommt der Rapido gleich gratis mit. Und für Radausflüge

oder Überseekoffer hilft ohnehin nur ein Anhänger. An der werksseitig montierten Hängerkupplung darf der Rapido 2.000 kg mitführen, nicht wenig für einen Mini. Der freilich schon eine Klasse höher mitmisch – mit flottem Auftritt und solider Attitüde. Das hat auch seinen Preis – 130.000 Euro und mehr verlangt der Importeur und wettet: „Für das Geld bekommen Sie woanders kein solches Paket.“ Abgemacht, die Wette gilt – schon im Interesse unserer Leser: Die Bus-Fahrt-Redaktion bleibt auch in Sachen Kleinbus am Ball. **WOLFGANG TSCHAKERT**



## TS FAHRZEUGTECHNIK

DIE INDIVIDUELLE LÖSUNG FÜR KLEIN- + MIDL-BUSSE SOWIE FAHRZEUGUMBAUTEN

**KAROSSERIE- UND FAHRZEUGBAU  
VIELSEITIG BIS INS DETAIL**

**REISEBUSSE**

LINIENBUSSE



**KOMBIBUSSE**

SONDERAUFBAUTEN



**AUSSTATTUNG NACH KUNDENWUNSCH**



TEL.:00(49)3660349750 FAX.:00(49)3660349760 AM KIRSCHBERG 1 07570 BURKERSDORF

**WWW.TS-FAHRZEUGTECHNIK.DE**