



Probus Rapido 170

Space Shuttle

Ein Siebentonner auf Daily-Basis – der Rapido bietet 27 Sitze auf 8 m Länge (Foto o.); mit serienmäßiger Klimaanlage bleibt der Rapido noch unter der 3-m-Marke (Foto u.)

Bis zu 29 Sitzplätze bietet der Rapido 170, dabei rollt der Siebentonner auf einem Daily-Fahrgestell. Unter der angedeuteten Haube sitzt ein Vierzylinder mit 166 PS.





Das gesamte Stauvolumen summiert sich auf 3 m³.



Im Heck der große Kofferraum

Die einen setzen auf ausgewachsene LKW-Aggregate und Fahrgestelle, andere sehen sich bei den Transportern um. Vor allem der Daily von Iveco bietet sich dafür an. Der Hersteller kombiniert ein kräftig dimensioniertes Leiterraum-Chassis mit drehmomentstarken Motoren. Schon werksseitig wird an der Vorderachse Einzelradführung und für die Hinterachse Luftfederung angeboten. Dass man bei Mercedes den 6-t-Sprinter streicht, sieht man bei Iveco gerne und rechnet damit, dass einige Auf- und Ausbauer zum Daily konvertieren. In unserem Falle ist es der slowenische Hersteller Domzale, der in der Vergangenheit für deutsche Anbieter Sprinter-Fahrzeuge hochwertig um- und ausgebaut hat. Sein Know-how kommt jetzt beim Daily zum Tragen, im deutschsprachigen Raum bietet Probus den Kleinbus an.

bestimmungen zumindest eine mechanische Schlagtür als Notausstieg vor. Im Innenraum kein bisschen Kleinbus-Enge – die großen Scheiben schaffen Transparenz, auf den Sitzen und im Mittelgang entsteht durch knapp 2 m Innenhöhe ech-

tes Omnibusgefühl. Die Vogel-Bestuhlung ist moderat gepolstert und hat 40er-Breite, ganz normal im Minibus-Geschäft. Über den Sitzen Gepäckablagen und Service-Sets, was braucht der Mensch mehr? Schließlich wird der Rapido über die

Echtes Raumwunder. Der Rapido zielt in Richtung Teamstar, so viel wird schon beim ersten Treffen klar. Mit seinem Preis von maximal 130.000 Euro liegt er weit unter dem Angebot aus Steinenbronn. Das Format ist vergleichbar: Der 8 m lange 27-Sitzer bleibt samt Klimaanlage noch unter 3 m Höhe. Kein Zweifel, dazu tragen auch die kleinen 16-Zöller bei. Sein niedriger dreistufiger Einstieg gleich hinter der Vorderachse ist vom Fahrer gut zu kontrollieren. Eine Voraussetzung, die den Rapido schon mal für den Linienbetrieb qualifiziert. Die schmale Außenschwingtür öffnet elektrisch, rechts hinten schreiben die Zulassungs-



Das Armaturenbrett ist von gestern – der neue Daily bietet Besseres.

Innenraum ohne Showeffekte, Vogel-Sitze Eco 010 auf Sitzschienen montiert.

Dachklimaanlage gut belüftet und über Konvektoren links und rechts beheizt.

Am Daily-Volant. Nicht ganz so gut ist der Fahrer untergebracht. Der Daily-Lenker sitzt hinter Glas weit hinter der Frontscheibe, die sich in großem Bogen vom Kühlergrill nach hinten wölbt. Damit hat er einen freien Blick auf alle Ampeln, dafür brennt ihm die Sonne recht ungegeniert ins Gesicht. Das Armaturenbrett mit den kleinen Uhren ist bereits von gestern, der neue Daily hat Besseres zu bieten. Das bezieht sich hoffentlich auch auf den Fahrersitz und seinen unbequemen Sicherheitsgurt. Zur Handbremse muss man sich weit nach rechts bücken, so wird jedes Anfahren am Berg zur unfreiwilligen Gymnastik. Beim starren Lenkrad bleibt es auch in Zukunft, es ragt dem Fahrer vergleichsweise flach entgegen. So braucht es schon ein paar Kilometer, bis man sich als Rapido-Fahrer heimisch fühlt.

Länge läuft. Ist der Rapido erst mal im Rollen, sammelt er fleißig gute Noten. Geht es geradeaus, profitiert der Midi von seinem langen Radstand. Mustergültig spurt die Doppelgelenk-Vorderachse auch auf welliger Fahrbahn, der Siebentonner folgt exakt den Befehlen der direkten Lenkung. Die Fahreigenschaften verdienen Beachtung, das Fahrwerk ist mustergültig abgestimmt. Enge Kurven und Schlechtwegstrecken bringen den Rapido nicht aus der Ruhe – auch die Fahrgäste werden vom üblichen Kleinbus-Geschüttel verschont. Was stört, ist das Gemaule der Antriebsachse, wenn der Daily-Antrieb unter Teillast rollt. Doch der Vierzylinder ist als Midi-Motor mehr gefordert. Er muss rackern und drehen, um die hohe und schwere Fuhre in Schwung zu halten. Tempo 100 werden mit 2.500 Umdrehungen erreicht, hier hat der Common-Rail-Diesel reichlich Drehmoment und Reserven. 380 Nm sind für dieses Format gewiss nicht die Welt, doch sie stehen über einen weiten Bereich von 1.250 bis 3.070 Umdrehungen zur Verfügung. Etwas mehr Power ist auch schon in Sicht, der neue Euro 4-Diesel hat hier 400 Nm und 176 PS zu bieten. Auch der Griff zum Schalthebel wird künftig zur reinen Freude – ein Joystick am Armaturenbrett führt per Seilzugschaltung locker durch die Gassen des Sechsganggetriebes.

Gebremst wird, wie nicht anders zu erwarten, hydraulisch. Scheibenbremsen an allen Rädern packen kräftig zu und haben den großen Kleinbus sicher im Griff. ABS und die elektronische Bremskraftverteilung sind Serie, zum Thema ESP gibt es noch keine verlässliche Aussage. Von elementarer Bedeutung ist die Wirbelstrombremse von Telma, die den Rapido in den meisten Fällen verzögert. Eine Schulung der Fahrer lohnt: Wie bei anderen Fahrzeugen auch ist die Bremsanlage bei stetem Gebrauch mit den hohen Fahrleistungen und Gewichten gut gefordert. Was sich auf die Lebensdauer von Belägen und Scheiben kostenwirksam auswirkt.

Fazit. Ein Rapido ist noch lange kein Fernreisebus, auch wenn seine flotte Form dazu einlädt. Er spielt eine gute Rolle als verlässlicher Gefährte, wenn es um den Kirchturm geht. Ausgesprochen billig ist der Rapido nicht. Wieso auch – der solide Aufbau auf einem Nirosta-Bodengerippe klappert nicht, und auch die Einrichtung zeugt von gutem Know-how des Herstellers. Fahrtechnisch ist der Midi – oder doch besser Mini? – eine erfreuliche Erscheinung. Die Motorisierung reicht für Ausflüge oder Transferfahrten, bei voller Bestuhlung findet gar eine ganze Schulklasse Platz. Wenn der Service stimmt, sollte der Rapido auch bei uns seine Kunden finden.

WOLFGANG TSCHAKERT



Der Motor ist über die schmale Klappe schwer zugänglich.

Alle Tests und Fahrberichte online unter www.busfahrt.com