



Irisbus Magelys HD

Der Hochdecker Magelys von Irisbus paart Designqualität mit handfester Qualität.

Bella Figura

Der Magelys, das neue Flaggschiff von Irisbus Iveco, weiß mit optischen Reizen zu glänzen. Technisch steht der neue Hochdecker seinen Kollegen des Wettbewerbs in nichts nach, wie die ausführliche Probefahrt zeigte.

Bei uns geht's bergauf“, meint Volker Seitz optimistisch, zuständig bei Irisbus Deutschland fürs Marketing. Der Marktanteil wächst, wenn auch nicht in den Himmel. Im Reisebereich wird wieder gepunktet – jetzt rollen die Magelys-Vorführfahrzeuge zu den Verkaufsstützpunkten und von dort zu den Kunden.

Der schnittige Reisebus, der auf den letzten Messen große Aufmerksamkeit

auf sich zog, hat seinen Serienanlauf hinter sich. Die Irisbus-Verkäufer kommentieren die Aktivitäten mit „Zeit wird's“ – schließlich mussten sie gerade in diesem Segment lange darben. Seit 2006, dem Produktionsstopp des Dauerbrenners Iliade, gab es für Deutschland keinen verkaufbaren Reisebus. Jetzt rollen die Verkäufer erwartungsfroh die Ärmel hoch, auch die Kunden stehen dem neuen Franko-Italiener nicht ablehnend

gegenüber. So mancher hat mit den jüngeren Irisbussen gute Erfahrungen gemacht. Höchste Zeit für unsere erste Bus-Fahrt-Proberunde: Mal sehen, ob der neue Top-Reisebus von Irisbus seine Vorschusslorbeeren verdienstermaßen trägt.

Optisch zieht er starke Seiten auf – von vorn extravagant mit weit ins Dach gewölbter Scheibe, die einen großzügigen Blick nach oben freigibt. Ihre Tropfenform suggeriert die Dynamik eines Ex-



presszuges, der Hersteller spricht von besten Strömungsverhältnissen, die auch dem Kraftstoffkonsum zugutekommen sollen. Eher zurückhaltend und langzeit-tauglich zeigt der neue Delfinträger seine langen Seiten. Das vorn stark steigende Scheibenband würzt mit dem energetischen Schwung eines Leistungsdiagramms, die leicht ausgestellten Radhäuser tragen maskuline Züge. Modernistisch und keinesfalls stiefmütterlich wirbt das Heck mit großzügigen Rundungen und einer Heckscheibe, die als Spange beide Seiten verbindet.

Der vollformatige Omnibus wirkt vergleichsweise filigran und trägt gewiss nicht dick auf – die gekonnte Handschrift der italienischen Designer kommt ohne Schnickschnack und störenden Chromzierat aus. Die Harmonie der Proportionen wird durch keine Aufdachklimaanlage gestört, der Hochdecker hält eine maßvolle Höhe von 3,62 Meter ein. Iris-bus setzt auf eine teure, ins Fahrzeug in-

tegrierte Splitanlage. So bleibt die Linienführung unbeschädigt, die von einer schmalen silbernen Dekorleiste unterstrichen wird.

Gewürzt mit pffiffigen Ideen. Ein Revolutionär ist der Magelys beileibe nicht. Sein Rohbau besteht aus geschweißten Stahlprofilen, die Seitenverplankung aus Stahlblech, Heck und Frontpartie aus GFK-Materialien. Man muss schon einsteigen, um neue Ansätze zu finden. Beispielsweise die Dachrandverglasung, die den Fahrgästen einen Panoramablick auf die vorbeifliegende Landschaft freigibt – der Magelys wandelt auf den Spuren des Starliners (von Neoplan). Nur schade, dass die Passagiere der ersten und letzten beiden Sitzreihen nicht in den Genuss kommen. Zusätzliches Tageslicht im Innenraum schaffen auch die beiden Notausstiege aus Glas. Die Gepäckablagen hängen ohne seitliche Anbindung im Plafond – Servicesets findet man dort

nicht. Man muss schon Platz nehmen, um sie zu entdecken.

Das Fahrgastbedienfeld ist samt der individuell einstellbaren LED-Leselampen am Sitzrücken der Vorderreihe platziert – die bei Nachtfahrten den ruhebedürftigen Nachbarn nicht stören. Für einen gezielten Luftstrom am Sitzplatz gibt es alle 30 Zentimeter einen regelbaren Austritt – damit lässt sich die Magelys-Bestuhlung mit einer Sitzreihe mehr oder weniger elegant variieren.

Weniger elegant fallen die Oberflächen der verarbeiteten Kunststoffe aus, wobei die Kombination von Sand- und Erdfarben eine Frage des Geschmacks ist. Was fehlt, ist ein Schuss automobile Finesse, wie sie mancher Wettbewerber bietet.

Primärtugenden. Unser zweiachsiger Testkandidat bietet auf 12,20 Meter Länge 46 Fahrgästen Platz in Viersternekomfort, der erste Weg führt auf die Waage. Die zeigt 14.340 Kilogramm Einsatzgewicht

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Cursor-10-Reihensechszylinder im Heck stehend, Pumpe-Düse-Einspritzsystem, VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Abgastechnologie

Hubraum 10.308 cm³
 Leistung . . . 330 kW (450 PS) bei 1.550–2.100 U/min
 Max. Drehmoment 2.100 Nm bei 1.100–1.550 U/min

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Zwölfanggetriebe ZF 12 AS 2301 BO, einfach übersetzte Hypoidachse

Fahrwerk

ECAS-Luftfederung, Vorderachse mit Einzelradaufhängung RI74E an Querlenkern, zul. Achslast 7.100 kg, 2 Luftfeder-Dämpfer-Elemente, Stabilisator, hinten Meritor-Starrachse U117E mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator, zul. Achslast 11.500 kg; Reifengröße 295/80 R 22,5

Bremsen, Lenkung

Pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit EBS-Regelung, ESP mit integriertem ABS und ASR, Scheibenbremsen an allen Rädern, Dauerbremse ZF-Intarder, Auspuffklappen-Motorbremse, Servocom-Lenkung ZF 8098.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 12.200x2.550x3.620 mm
 Radstand 6.321 mm
 Überhang vorne/hinten 2.619/3.260 mm
 Innenhöhe 2.100 mm
 Wendekreisdurchmesser 22.050 mm
 Kofferraum (mit WC) 9,5 m³
 Zulässiges Gesamtgewicht 18.000 kg
 Leergewicht (fahrfertig) 14.340 kg

Fahrgastplätze

Sitzplätze 46+1+1

Preis des Testwagens 265.000 Euro



Magelys-Kommandostand aus einem Guss: mit großem Multifunktionslenkrad, AS-Tronic, nicht immer handgerecht die Bedienelemente und Schalter

(vollgetankt plus Fahrer), das ihn nicht als Leichtgewicht ausweist. Das letzte Wort soll hier noch nicht gesprochen sein, die Irisbus-Techniker sehen durchaus noch Potenzial für eine Diät. Auf der Habenseite für den Kunden steht die Vollausrüstung, die dem Kunden auch eine schicke Espressomaschine nicht vorenthält – zusätzlich zur Kompaktküche von Frenzel. Beim Infotainment wird nicht gespart, drei 19-Zoll-Monitore übertragen die Bilder von Videos, Navigation und verschiedene Kameraeinstellungen gut sichtbar in den Fahrgastraum.

Bei den Primärtugenden patzt der Magelys nicht. Die Fahrgäste sitzen auf opulenten Sugblimeo-Sitzen aus hauseigener Fertigung, wahlweise auf Velour- oder Lederbezug, und reisen immer gut beheizt und vollautomatisch klimatisiert. Die Sünden der Straßenbauer steckt das Fahrwerk weg, ohne die Fahrgäste damit groß zu behelligen. Mit der konzerneigenen Einzelradaufhängung vorn und aufwändig geführter Meritor-Hinterachse rollt er einwandfrei geradeaus und sauber ab. Wobei er keine Sänfte ist: Herbe Kanaldeckel oder Bahnschienen werden weiter gereicht.

Dafür hat der Magelys keine Mühe, auf kurvenreichen Landstraßen ein hohes Tempo zu gehen. Seine Seitenneigung

bleibt dank der beiden Stabilisatoren auch dann noch zivil, wenn die Querbeschleunigung den Fahrgästen schon zu viel wird. Allzu sportlichen Ambitionen des Fahrers wirkt das serienmäßige ESP entgegen, das dem Fahrer erst spät in die Parade fährt. Die Bremsanlage ist topmodern, das gilt auch für die Ausstattung mit Assistenzsystemen. Moderate Aufpreise werden für den Abstandregeltempomaten ACC und Spurwächter LGS verlangt.

Die Chauffeure schätzen die zielgenaue ZF-Lenkung und die reaktionsschnellen Bremsen.

Vorzugsweise mit 450 PS. Der Magelys gewinnt die Sympathien seiner Chauffeure schon auf den ersten Kilometern. Sie schätzen die zielgenaue ZF-Lenkung und die reaktionsschnellen Bremsen, das Fahren geht leicht von der Hand. Der kräftige Cursor-Diesel und das AS-Tronic-Getriebe arbeiten gut Hand in Hand. Die Schaltarbeit vollzieht sich komfortabel, schnell und sicher. Nur wer mit vollem



Premium-Merkmal: die eigene Fahrertür



Magelys-Spezialist: Servicesets und Leselicht in den Sitzlehnen

Leistungseinsatz beschleunigt, provoziert leichte Lastwechselreaktionen.

Sonst gibt es kaum Grund zur Klage, mit 450 PS und 2.100 Newtonmetern Drehmoment zählt der 18-Tonner zu den gut motorisierten Hochdeckern im Lande. Der Hersteller bietet alternativ dazu einen 380-PS-Motor an – auf den ersten Blick durchaus ausreichend. Doch der stemmt

mit gerade 7,8 Liter Hubraum nur 1.600 Newtonmeter auf die Kurbelwelle und hat deutlich weniger zu bieten. Dem starken 10-Liter-Sechszylinder, es gibt ihn auch als EEV-konforme Variante, reichen runde 1.300 Kurbelwellenumdrehungen für Autobahntempo 100. Auf flachen Bundesstraßen rollt der Magelys ohne Murren aus dem Heck prima im zwölften Gang.

Da treten die Antriebsgeräusche völlig in den Hintergrund – der neue Irisbus ist ein durchwegs leises Gefährt. Weder stören Windgeräusche noch Klappern oder Knarzen, was für die Feinarbeit bei der Montage spricht.

Wer gut sitzt, der fährt gut. Der Magelys-Fahrer ist in seinem Cockpit gut unterge-

Ihre nächste Haltestelle ist in Düren!



**Großraum-
lackierkabinen**

Geht nicht – gibt's nicht!

- Unfallreparaturen mit Garantie • Toiletteneinbau Chemie und Wasser
- Generalüberholungen • Lackierungen aller Art • Scheibeneinbau 24-Stunden-Service

CHR.SCHMITZ
Karosseriebau/Lackiererei

Ihr Omnibus-Spezialist!

Rurbenden · 52382 Niedertzier
Telefon (02428) 4035 · Fax 5983
www.Karosseriebau-Schmitz.de
Info@Karosseriebau-Schmitz.de



Was der Tester sagt



- + • kultivierter Iveco-Diesel
 - gut abgestimmte AS-Tronic
 - hohe Fahrleistungen
 - leichtfüßig sicheres und komfortables Fahrverhalten
 - moderne Bremsanlage
 - ESP serienmäßig, lieferbar mit ACC und LGS
 - elegante Optik – innen und außen
 - hochwertige Ausstattung
-
- • geringwertige Oberflächen, nachlässige Verarbeitung
 - kurze Sitzschiene für den Fahrersitz



Panorama-Blick aus der Dachrandverglasung – in Dachmitte die Infotainmentanlage mit drei 19-Zoll-Bildschirmen

bracht. Vorausgesetzt allerdings, der Fahrer bleibt unter 1,80 Meter Länge. Das Grammer-Sitzmöbel lässt sich nur beschränkt zurückfahren, hier fehlen uns einige Zentimeter zum Glück. Etwas Einarbeitung sollte sich der Magelys-Novize gönnen, der Italo-Franzose zählt nicht zur Plug- & Play-Gilde. Zumal eine Reihe Schalter vom großen Multifunktionslenkrad verdeckt werden, für das es bislang noch keinen Lederbezug gibt. Großes Lob verdienen ganz sicher die Außenspiegel, die einen erstklassigen Überblick gestatten, und die Bi-Xenon-Scheinwerfer, die bei Dunkelheit ein entscheidendes Quäntchen mehr Licht auf die Fahrbahn werfen.

Etwa 20 bis 30 Einheiten möchte der deutsche Irisbus-Vertrieb im Markt platzieren, man bleibt auf dem Teppich. Das gilt auch für den Preis: Premium made by Irisbus kostet im Falle des komplett ausgestatteten Testfahrzeugs etwa 265.000 Euro – die Marketing-Strategen positionieren ihr neues Reisebusprogramm auf Augenhöhe mit Mercedes Travego und Neoplan Cityliner. Der Nachfolger des Iliade soll keineswegs als Solitär auf den Markt kommen, der Name ist Programm und enthält vier Längen – zwei Zweiachsler mit 12,20 und 12,80 Metern, dazu zwei Dreiachsler mit 13 und 13,80 Metern, die noch im Herbst nachgereicht werden sollen. Zeitgemäße Serviceintervalle reduzieren die Werkstattaufenthalte – Irisbus spricht von 80.000 Kilometern oder einmal im Jahr. Wartung und Reparaturen



Auch von hinten eine Augenweide – die Dachrandverglasung reicht optisch bis in die Heckscheibe.

übernehmen ausgewählte Iveco-Betriebe, der Nutzfahrzeugkonzern verweist hier auf eine flächendeckende Versorgung mit Ersatzteilen und Dienstleistungen.

Fazit. Die Mischung macht's, ein wenig extrovertiert und dennoch ein Fahrzeug herkömmlicher Bauart. Das macht die Omnibusunternehmer neugierig, die sich im Wettbewerb gerne ein wenig abheben und dennoch auf der sicheren Seite bleiben wollen. Keine Sorge, die Technik des

Magelys ist robust, die Iveco-Antriebstechnik gilt als sparsam und bewährt. Rostprobleme dürfte der Neue kaum bereiten, der Magelys kommt wie seine Markenkollegen in den Genuss einer KTL-Tauchlackierung.

Ein wenig Feintuning bei der Verarbeitung ließe die Anmutung des Magelys noch steigern. Stimmt letztlich der Service rund um das Fahrzeug, tragen auch die Verkäufer des Hauses zufriedene Gesichter.

WOLFGANG TSCHAKERT

DAIMLER BUSES

Kostenloser Schulbus-Check

Um die Sicherheit im Schulbusverkehr nachhaltig zu fördern, bietet die Service-Marke „Omniplus“ für Mercedes-Benz- und Setra-Omnibusse bis zum 12. September 2009 im Rahmen der Sicherheitsprüfung beziehungsweise der Hauptuntersuchung kostenlos einen speziellen Schulbus-Check an. Die Check-Liste umfasst 17 Punkte, die zusätzlich zu den regulären Prüfungen untersucht werden. Nach dem Check erhält der Busunternehmer das Prüfprotokoll sowie die Schulbus-Check-Prüfplakette zum Aufkleben am Fahrzeug. Als Ergänzung zum Schulbus-Check werden in dem Aktionszeitraum auch die gängigsten Zubehör- und Ersatzteile wie Schulbusschild, Halteschleufe, Warnschild und Warnweste angeboten.



Für mehr Sicherheit im Schulbusverkehr: der kostenlose Schulbus-Check von Mercedes-Benz

CONTINENTAL

Neuer Reifen für Einsätze auf Regional-/Fernstrecken

Als jüngstes Familienmitglied der neuen Serie 2-Reifengeneration von Continental kommen die HSR-2-Typen für den Regional- und Charterbusverkehr auf den Markt. Die Hightech-Reifen kommen sowohl an der Lenk- als auch Antriebsachse zum Einsatz. Gegenüber den Vorgängertypen können die neuen Reisebusreifen mit deutlich verbesserter Wirtschaftlichkeit und einem Plus an Komfort aufwarten. Als Basis für die Optimierung der neuen Reifentypen wurde eine besonders widerstandsfähige, vierlagige Dreiecksgürtel-Karkasse mit verstärktem Stahlcordwulst entwickelt. Die neuartige, robuste Bauweise der Reifenbasis spielt ihre Trümpfe im regionalen Mischbetrieb auf Strecken mit unterschiedlichsten Straßenprofilen genauso wie auf Langstrecken aus.

Sowohl im Stadteinsatz als auch im regionalen Überlandbetrieb kann sich die von Continental eingesetzte Reifentechnologie gut behaupten. Durch zahlreiche konstruktive Maßnahmen wie beispielsweise die steifere Karkassenkonstruktion konnten die Continental-Ingenieure den Rollwiderstand absenken und einen Verbrauchsvorteil von bis zu fünf Prozent im praktischen Einsatz realisieren.

Ein weiteres charakteristisches Merkmal der neuen HSR-2-Reifen sind ihre neu konturierte Reifenquerschnitte mit vergrößertem Luftvolumen.

Innenausbau • Lack & Design • Technik



Heymann's Alu Ski Koffer

- Passend für alle Bustypen
- Platz für 50 Paar Ski/Snowboards
- ca. 100 kg Eigengewicht



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 info@heymann.net

