



Späte Karriere

Der Axer geht mit moderner Technik unter Retrodesign auf Linie – das sitzplatzoptimierte 13-Meter-Format fasst bis zu 59 Fahrgäste.

Es sind mehr als Achtungserfolge, die der Axer in Deutschland verbucht. Seine Erscheinung ist rustikal, doch zum Sparpreis gibt es sparsame Iveco-Motoren, KTL-Korrosionsschutz und sinnvolle Ausstattungspakete.

Er ist ein Star, doch man sieht es ihm nicht an. Die deutsche Importzentrale von Irisbus steht jedenfalls ge-

schlossen wie ein Mann hinter dem kantigen Tschechen, schließlich hat sich der schlichte Bestseller aus Vysoke Myto zur

wesentlichen Verkaufssäule entwickelt. Der Durchbruch kam hier zu Lande 2005: 32 Axer laufen bei der Bundeswehr, insgesamt konnten 2005 mehr als 100 dieser Fahrzeuge verkauft werden. Die Kundenliste des Axer liest sich wie das „Who is who“ des Busbusiness – darunter auch erste Adressen wie Dr. Richard in Österreich oder Autobus Oberbayern in München. „Die wichtigste Entscheidung seit Jahren“ nennt Alexandre Charpiot (bis Ende 2005 Geschäftsführer bei Irisbus Deutschland) das Votum pro Axer bei Irisbus. Denn eigentlich war der nostalgische Hochbodenbus nur für Osteuropa, Frankreich und Italien gedacht. Nach Deutschland sollte er gar nicht kommen, die Zentrale sah für den aufgewerteten Karosa





Mehr als 6 m³ Kofferraum unter den Klappen, das Reserverad bleibt besser in der Werkstatt.



Versöhnlicher Abschluss – das Heck ist die Schokoladenseite.

nur geringe Chancen gegen Setra und Konsorten. Aber die Zeiten ändern sich, mit den deutlich reduzierten Margen im Regionalverkehr hielten auch Produkte von Temsa und Solaris Einzug. Ein Grund mehr für das Stammhaus Annonnay und die Mainzer, mit dem Axer auf dem deutschen Markt mitzumischen.

Konkurrenzfähig macht ihn sein Preis – für die 12,8 m lange und sitzplatzoptimierte Axer-Variante werden je nach Ausstattung 150.000 bis 155.000 Euro fällig, günstiger noch ist das 12-Meter-Standardmaß. Damit erscheint der lange Axer auch gleich in einem anderen Licht. Das erste Kennenlernen ernüchtert zuerst ein wenig, denn der Typ aus dem Osten sieht etwas angejährt aus. Seine Karosserie geht noch auf eine Entwicklung der späten 60er Jahre zurück, wo er als Typ SD 11 für den Linien- und Reiseverkehr in verschiedenen Längen und Ausstattungen das Laufen lernte. Was man ihm aber nicht auf den ersten Blick ansieht, ist eine weitere lebensverlängernde Maßnahme: Die KTL-Grundierung (Kathodische Tauchlackie-

rung) verhilft dem Klassiker zu einem langen Leben ohne Korrosionsprobleme. Der Aufbau selbst ist semi-selbsttragend. Der Fahrgestellrahmen wird geschweißt und mit dem Gerippe verschraubt, die Seitenbleche aus feuerverzinktem Stahl werden verklebt. Auch die Seitenscheiben sind bündig verklebt und tragen so zur Festigkeit des Aufbaus bei. Was sich sofort in geringen Karosserieresonanzen bemerkbar macht – der Axer ächzt und stöhnt auch

dann nicht, wenn er auf grobes Geläuf gerät. An der Festigkeit besteht kein Zweifel, schließlich hat es der Axer oft mit osteuropäischen Buckelpisten zu tun. Selbstverständlich erfüllt er als europaweit vertriebenes Produkt die Überrollfestigkeit nach ECE R66.

Wieviel Chic und Komfort gönne ich meinem Fahrgast? Alles eine Frage der Vernunft, sagt das Irisbus-Marketing. So verdient die Raumökonomie des kubi-

Vier Liter weniger

Befragt man Franz-Josef Grasmann nach seinen beiden Axer-Fahrzeugen, holt er erst mal tief Luft und spricht über Globalisierungseffekte. Warum sollte ein Mittelständler die Vorteile einer globalisierten Wirtschaft nicht zu seinem Vorteil nutzen, wenn sie seinem wirtschaftlichen Überleben nutzen? Der LBO-Bezirksvorsitzende setzt seine beiden Axer im regionalen Linienverkehr, im Berufsverkehr, als Schulbus und im Gelegenheitsverkehr ein. Im Fokus hat er die knappen Margen, die kaum noch Luft für Neuinvestitionen lassen. Sparen möchte er nicht an den Personalkosten, dafür experimentiert Grasmann-Reisen aus Hafenhof bei Würzburg jetzt mit neuen Produkten. Ob er mit dem Retro-Design leben kann, beantwortet Grasmann mit einem „darauf kann ich heute keine Rücksicht mehr nehmen.“ Erste Erfahrungen im Betrieb mit den tschechischen Fahrzeugen sprechen von günstigem Kraftstoffkonsum, im Vergleich zu Wettbewerbsprodukten liegen die Axer vier Liter günstiger. Allerdings kritisiert er die lauten Antriebsgeräusche im Heck, die er beim Hersteller schon reklamiert hat. Trotz der günstigen Betriebskosten übersieht Grasmann den Aufwand mit neuen Fabrikaten nicht – auch die Werkstatt will auf den neuen Typen geschult werden, schließlich muss auch die Ersatzteile-Versorgung funktionieren. Abschließender Kommentar von Grasmann: „Der Versuch hat sich gelohnt“, weitere Axer-Bestellungen sind für die nächste Saison geplant.



**Zwei Axer im Fuhrpark:
Franz-Josef Grasmann**



**Einst ein Karosa –
heute im Zeichen
des Irisbus-Delfins**

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.720 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe	3.165 mm
Radstand	7.000 mm
zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht	12.180 kg
Kofferraumvolumen	6,2 m ³
Sitzplätze/Stehplätze	57/9

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Reihensechszylinder-Motor Iveco Cursor 8 F2BE, liegend im Heck, VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung, Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, 4-Ventil-Technik, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 7.790 cm³, Nennleistung 259 kW/352 PS bei 2.050/min, maximales Drehmoment 1.250 Nm bei 1.080 – 1.700/min

Kraftübertragung: manuelles Sechsgang-Getriebe ZF 6 S 1.600 mit Seilzugschaltung, Übersetzungen von 7,72 bis 1,00:1

Fahrwerk

vorne Einzelradaufhängung mit zwei Luftfeder-Dämpfer-Einheiten (Sachs), Stabilisator; hinten starre Meritor-Hinterachse, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer

Bremsen: Zweikreis-Druckluftbremsanlage inklusive ABS und ASR, Scheibenbremsen Typ D-Elsa 2 an beiden Achsen, vorschaltbare Dauerbremse Telma-Wirbelstrombremse F 2400, gestängellose Federspeicher-Feststellbremse auf Antriebsachse.

Lenkung: hydraulische Kugelumlauf lenkung ZF Servocom 8090, Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar

Reifen: 275/70 R 22,5

Nettopreis

Testwagen: € 155.000,-

schen Altstars guten Noten, wenn man von den Restriktionen der Fahrzeugbreite (nur 2.500 mm) einmal absieht. Das Fahrzeug bietet bequem breite Einstiege und ordentlich Platz auch für langbeinige Fahrer. Bis zu 59 Fahrgäste kann der lange Axer auf 12,80 m Länge sitzend unterbringen, das Testfahrzeug bietet im Linienverkehr 57 Sitze und 9 Stehplätze, ohne die Mitfahrer mit zu engen Sitzabständen und unbequemen Sitzen zu malträtieren. Von Vorteil ist das Wechsel-

FAHRBERICHT Irisbus Axer 12,8

podest gegenüber Tür 2, um das Fahrzeug neben den Liniendiensten auch für Wochenendfahrten einsetzen zu können. Werden mehr oder weniger Sitze gebraucht – kein Problem durch das Befestigungssystem auf Schienen. Auch die Gepäckablagen geben sich keine Blöße – an seinen Rucksack oder Anorak kommt man dort auch ohne Kletterpartie wieder. Im hellen und freundlichen Innenraum wird schlichter Chic in Blau und Gelb geboten, der Kunde kann auch andere Farbkombinationen wählen. Der Axer wirkt einladend wohnlich, stets sind alle Flächen ansehnlich sauber bezogen, selbst der branchenüblich einheitsgraue Kunststoff-Plafond des Mittelgangs trägt im Axer das Stoffmuster der Sitze. Ein Rest von rustikalem Charme hinterlässt nur die unverkleidete Mechanik der beiden Türen im Innenraum.

Der Ausstattungsumfang ist auch eine Frage des Gewichts. Der lange Axer mit Doppelverglasung wiegt fahrfertig mit Fahrer und vollem Tank 12.180 kg, was pro Fahrgast eine Nutzlast von beruhigenden 88 kg ergibt. Ausreichend für einen 6,2 m³ großen Kofferraum, für große Samsonite-Koffer fehlen allerdings einige Zentimeter Höhe. Die moderate Gesamthöhe des Axer erweist sich dagegen im Alltag als Plus – es gibt in der Regel keine Unterführungen oder Durchfahrten, die den frankophilen Tschechen limitieren.

Überhaupt zeigt der Irisbus erst unterwegs sein wahres Wesen. Mag er auch rustikal aussehen, auf der Straße ist er jedenfalls ein angenehmer Partner. Keine



Solider Unterbau, bequemer Zugang zu den Scheinwerfern



Blaubuntes Innenleben mit sauber bezogenen Flächen und Sitzen, auf Wunsch Servicesets und verschiedene Komforteinbauten



Schlichtes Cockpit mit guter Ergonomie, thermostatisch geregeltes System für Heizung/Lüftung/Klima



Im Heck ein modernes Triebwerk – liegender Cursor 8-Sechszylinder mit 352 PS und hydrostatischem Lüfter, separat gelagert der Klimakompressor.

Ausblick 2006



Die im Zuge des durch die Bundesregierung weiter rückläufigen Fördermittels für die Omnibusbeschaffung sowie die drastisch reduzierten Regionalisierungsmittel könnten geplante und notwendige Investitionen bei Linienbussen negativ beeinflussen. Wir hoffen auf der anderen Seite, dass unsere Kunden im Reisebussegment vor allem auch durch die Fußball-WM in Deutschland eine deutliche Belebung ihres Geschäfts erfahren. Daneben könnten durch steuerliche Veränderungen für manchen Arbeitnehmer der Omnibus für die Fahrt zur Arbeitsstelle noch interessanter werden.

**WOLFGANG PRESINGER,
GESCHÄFTSFÜHRER MERCEDES-BENZ
OMNIBUSSE DER EVOBUS GMBH**

Spur von Ruppigkeit, seine Federung erweist sich als erstaunlich schluckfreudig. Erheblichen Anteil an der Laufkultur steuert die Federbein-Einzelradaufhängung aus dem Iliade bei. Sie bietet lange Federwege und ein feinfühliges Ansprechverhalten. Dabei kommt die Fahrstabilität nicht zu kurz – die schrägen Luftfeder-Dämpfer-Einheiten stemmen sich in Kurven gegen Schräglagen ebenso wie der Drehstabstabilisator. Auch die Meritor-Hinterachse zeigt mit vier Luftfederbälgen plus Stabilisator gute Laufeigenschaften, nervt aber die Passagiere im Heck mit lauten Heultönen. Von hoher Güte sind aber seine Fahreigenschaften. Der Axer 12,8 rollt ausgezeichnet geradeaus, wofür ihn sein riesiger Radstand (sieben Meter!) auch prädestiniert. Nur mit tiefen Spurrillen hat das Fahrwerk seine liebe Not, die schmälere 275er-Reifen senken zwar die Einstiegshöhe, erweisen sich hier aber als Schwachpunkt. Auf engen Kursen behindert der lange Radstand nur wenig, mit gutem Einschlagwinkel lässt sich der lange Axer gut durch Passkehren oder winkelige Altstadtstraßen zirkeln.



Saubere Installation im Heck – Nachfüllbehälter fürs Motoröl und die Lüfterhydraulik, Batterieschlitten mit Hauptschalter



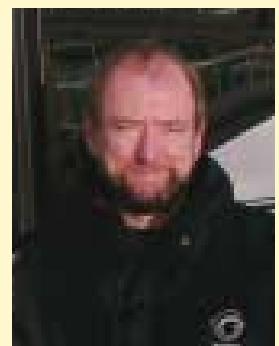
Ordentlich: E-Zentrale mit Dokumentation, aber leider am falschen Platz

Die Servocom-Lenkung ist leichtgängig und doch exakt, der Axer wirkt wieselflink und leichtfüßig. Schließlich sitzt im Heck auch ein Iveco-Triebwerk mit 352 PS Nennleistung, das den Regional-express rasch auf Touren bringt. Der liegende Cursor 8-Sechszylinder, ein recht moderner Viertakter mit obenliegender Nockenwelle, ist kein spontan zupackendes Aggregat, das schon bei geringen Drehzahlen brachial zur Sache kommt. Er braucht eben ein paar Umdrehungen mehr, schließlich hat er ja nur 7,8 Liter Hubraum, aus dem er seine maximal 1.250 Nm Drehmoment schöpft. Die eher moderaten Drehmomentwerte stehen

über das breit nutzbare Drehzahlfeld von 1.080 bis 1.950 Umdrehungen zur Verfügung. Doch der kleine Motor bereitet dem Fahrer auch kein Problem, wenn er am Berg anfahren muss. Mit Hilfe des VTG-Laders (Variable Turbinen-Geometrie) kommt der Sechszylinder schnell auf Touren, wenn er mit fleißiger Schaltarbeit unterstützt wird. Im alltäglichen Stop and Go arbeiten Motor, 6-Ganggetriebe und Achsübersetzung gut zusammen. Tempo 100 auf Autobahnen fordert 1.820 Umdrehungen im sechsten Gang, bei 80 km/h rollt der Axer mit 1.480 Kurbelwellen-Umdrehungen im großen Gang. Nur das Klangbild im Innenraum stört das insge-

Wenig in der Werkstatt

„Das Auto ist potthässlich“, schickt Wolfram Vögele von Neckarbus gleich voraus. Dennoch schätzen seine Fahrer die vier Axer-Fahrzeuge ganz besonders. Die Begründung des Chefs: „Wir fahren mit Automatik, die Autos heizen gut, sind mit 352 PS flott motorisiert und unproblematisch in der Bedienung.“ Auch die Fahrgäste akzeptieren die Tschechen-Busse, ein mit vielen Extras ausgestattet Exemplar wird auch für Ausflüge eingesetzt. Seine Beschaffungsentscheidung begründet der Geschäftsführer mit der traditionellen Geschäftsbeziehung zu Irisbus, die noch aus legendären Magirus-Zeiten stammt. Die ersten Axer wurden gegen alte Euroclass-Reisebusse eingetauscht, weitere sollen auf Grund der positiven Erfahrungen folgen. Schließlich verlangt der Auftragslinienverkehr für die Bahn nach günstigen Fahrzeugen. Nach 220.000 Kilometern das erste Resümee: Nur ein Fahrzeug blieb wegen eines Getriebedefektes einmal liegen. Grundsätzlich aber laufen die Axer zur vollen Zufriedenheit und sehen die Werkstatt nur wenig.



Wolfram Vögele, Geschäftsführer Neckarbus



Breiter und bequemer Einstieg vorn mit stabilen Handläufen



Ausreichend Beinraum in den Sitzreihen, auf Wunsch mit Wechselpodest für mehr Einsatzflexibilität.

samt harmonische Bild. Unter Last beim Beschleunigen messen wir im Heck etwa 79 dB(A), die dem Passagier im Heck doch massiv aufs Gehör schlagen. Mit ein paar Teppichen im Innenraum dürfte dieser Mangel jedenfalls nicht zu beheben sein. Ohne Beanstandung bleibt die weitgehend konventionelle Druckluft-Bremsanlage, die mit vier Scheibenbremsen verzögert. Typisch Druckluftbremse ist das Pedalgefühl, das auf den ersten Tritt etwas Bremskraft vermissen lässt, sich aber in Folge umso stärker in Szene setzt.

Auch wenn der Axer seinem Fahrer kein Designer-Cockpit gönnt, kommt er ohne lange Einweisung zurecht. Für ihn ist reichlich Platz hinter dem großen Lenkrad reserviert, das pneumatisch in Stellung gebracht wird. Nach der Formel Kiss - keep it simple and stupid - erschließen sich die Bedienelemente und Schalter auch für den Aushilfsfahrer von selbst. Alles sitzt schön in Reichweite,

auch der Hebel der Feststellbremse, die einen vorbildlichen Platz findet. Einzig der Retarderhebel auf der linken Seite irritiert, wenn man ihn in seinem Leben Tausende Male rechts eingesteuert hat. Die Schaltung mit Seilzugübertragung läuft reibungslos und überraschend exakt in den Gassen, der lange Schalthebel passt sich allerdings der Optik den Fahrzeugs an.

Von modernen Zeiten kündigt der Tripcomputer, der dem Fahrer mit wenigen Knopfdrücken Auskunft über die wesentlichen Einsatzdaten gibt. Auch die Werkstattleute werden sich mit dem Axer rasch arrangieren können. Die Start-Stop-Anlage am Heckmotor erleichtert die Arbeit, servicefreundlich sind der gut erreichbare Kraftstofffilter und schnell zu wechselnde Keilriemen. Auch ohne große On-board-Diagnose lässt sich das Motoröl hinten links am Schauglas des Nachfüllbehälters schnell überprüfen, gut erreich-

bar sind der Hydraulikbehälter für den Hydrostat-Motorlüfter und die hinten links zusammengefassten Prüfanschlüsse. Alles ist in Griffweite: das ausfahrbare Batterienrack, der Stromhauptschalter, die ohne Werkzeug austauschbaren Scheinwerferbirnen. Weniger günstig sitzt die elektrische Hauptschalttafel links unter dem Fahrer - bei Frontalunfällen drohen hier sofort massive Kurzschlüsse.

Wer mit den unbestreitbaren Vorteilen des aktuellen Axer liebäugelt, sollte seine Entscheidung schon bald treffen. Einfache Technik ohne viel Elektronik wie gehabt wird es in Zeiten von Euro 4 und 5 nicht mehr geben, ab Oktober 2006 ist es mit Sicherheit soweit. Einen Nachfolger des Bestsellers wird es gewiss geben, der - wie man hört - auch etwas flotter aussehen wird. **WOLFGANG TSCHAKERT**

Hausmesse bei Irisbus

Wer sich den Axer und seine Mitstreiter einmal näher anschauen will, kann dies am 17. und 18. März 2006 in Mainz-Mombach tun. Dann nämlich findet die Irisbus-Hausmesse statt. Interessant dürften auch die gebrauchten Fahrzeuge sein, denn die Irisbus-Gebrauchtwagen-Abteilung wächst und gedeiht.

Unser Fazit: Irisbus Axer 12,8

Ein Überlandbus aus Tschechien? Auch andere große Marken bauen ihre Busse in Osteuropa oder in der Türkei. Die steigenden Absatzzahlen geben Irisbus Recht - Fahrzeuge wie der Axer passen in unsere Zeit. Auch wenn sein Charme herb ist und das Outfit an alte Zeiten erinnert, gibt es zum günstigen Preis Langzeitqualität mit zeitgemäßer Technik. Das Fahrwerk paart Sicherheit mit gutem Komfort, die moderne Antriebstechnik stammt aus gutem Hause, der Innenraum ist wohnlich und solide. Ebenfalls nicht zu verachten: Hinter dem Fahrzeug steht ein großer internationaler Hersteller, der mit seinem engmaschigen Netz für Service und Ersatzteilversorgung sorgt.



**Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt:
Wolfgang Tschakert**