



Irisbus Citelis Line EEV

Saubere Sache

Irisbus geht auch in Deutschland in die Offensive. Als Erste am Markt verkaufen die Mainzer ihren renovierten Stadtbus Citelis bereits heute mit EEV-Motoren. Hier die ersten Erfahrungen unserer Proberunde.

Mit großen Innovationen aus dem Mutterhaus Iveco waren die Mainzer in der Vergangenheit wahrlich nicht verwöhnt worden. Ihre Produkte galten als typisch französisch und etwas abseits des hier Nachgefragten. Jetzt aber geht es rund bei Irisbus – man möchte die eigenen Chancen am größten Markt Europas besser nutzen. Die Karten stehen nicht schlecht, bei den Motoren hat der italo-französische Anbieter derzeit die Nase vorn. Wer kann heute schon den Markt mit EEV-Motoren versorgen? Weder Evobus noch Neoman – nur bei Irisbus, VDL und Solaris be-

kommt man die derzeit saubersten Dieselsbusse.

Eine Reihe von Argumenten spricht für die neue Stadtbusgeneration Citelis B. Für die Nachfolger der Agora-Niederflurbusse kommen Cursor 8-Motoren von Iveco zum Einsatz, die wahlweise nach Euro 4 und nach Euro 5 homologiert sind. Besonders umweltorientierte Unternehmen werden bei Irisbus fündig – die Cursor-Motoren von 245 bis 380 PS erfüllen auf Wunsch schon heute das EEV-Reglement, das bislang nur von CNG-Motoren eingehalten wird. Die technische Serienlösung ist kein Geheimnis



Die saubere Alternative aus Frankreich – Irisbus Citelis Line mit EEV-Motor (Foto 1.); hohe Sitzposition, einfache Bedienung im VDV-Cockpit (Foto r. o.); freundlich heller Innenraum, solide Bestuhlung, attraktive Deckenlandschaft (Foto r. u.)

- sie beinhaltet einen VTG-Turbolader, SCR-Abgastechnologie und einen geschlossenen CRT-Filter (von Eminox). Der links liegende Motor zeigt sich mit 290 PS blendend in Form und legt völlig ohne Anfahrschwäche los wie Schmidts Katze. Knapp über 1.000 Umdrehung strebt er seinem Drehmomentgipfel entgegen, den er erst bei 1.900 Kurbelwellenumdrehungen wieder verlässt. Ein satter Hauptfahrbereich, der auch bei

voller Auslastung gute Fahrleistungen verspricht. Wer im Flachland unterwegs ist und wenig Wert auf eine Klimaanlage legt, wird mit den 245 PS des kaum schwächeren Kollegen nicht schlecht bedient. Unser knapp 100 km/h schneller Proband ist mit dem Sechsgang-Getriebeautomaten von ZF (6HP 502C) bestückt, der der Cursor-Diesel stets die richtige Übersetzung reicht. In Sachen Schaltkomfort empfehlen wir noch etwas

Feintuning, da sollte das letzte Wort noch nicht gesprochen sein.

Hierzulande mit VDV-Cockpit. Den Forderungen nach einem VDV-Arbeitsplatz kommt man bei Irisbus heute nach. Hier sitzt der Fahrer mit guter Übersicht auf einem Podest und hält nicht wie anderswo Blickkontakt mit Dackeln und anderem Getier. Dafür sitzt man auf Augenhöhe mit den einsteigenden Fahrgästen –



Open House mit vielen Neuheiten

Die Marke mit dem Delfin im Grill hatte Anfang März nach Mainz-Mombach geladen und den Reigen der Hausmessen eröffnet. Informationen rund um die Irisbusse gab es reichlich. Verkäufer, Lieferanten und selbst der Herr des Hauses, Geschäftsführer Wolfgang Eichler, stellten sich ganz in den Dienst am Kunden. Eine Personalie sorgte bei Brancheninsidern für Rausen. Alexandre Charpiot, zuletzt als Vertriebschef für die Märkte Österreich und Schweiz zuständig, hat das Haus verlassen. Sonst herrscht Zufriedenheit bei den Mainzern. Im Jahr 2006 konnte man die Verkäufe deutlich steigern – zu den 99 vom Kraftfahrtbundesamt registrierten Zulassungen addieren sich die Behördenverkäufe. Wolfgang Eichler spricht auch von größeren Ambitionen für 2007. End-

lich verfügt die Marke Irisbus, die neuerdings den Zusatz Iveco trägt, über ein komplettes Produktportfolio. Vor allem auf dem Doppelpack Crossway und Arway, die als ungleiche Brüder im Überlandverkehr für Furore sorgen sollen, ruhen die Erwartungen. Oder der Citelis, der mittlerweile zu den modernsten Stadtlinienfahrzeugen Europas zählt. Oder der Reisebus Evadys, den man endlich mit marktgerechter Ausstattung verkaufen kann. Die reichhaltige Irisbus-Produktpalette macht auch bei den Minibussen nicht halt. Der neue Daily durfte in Mainz natürlich nicht fehlen, als kleiner Allzweckbus, als feiner Reisegleiter oder als nüchterner Linien-Mini für verkehrsarme Zeiten.

Im Fokus das Liniengeschäft – Citelis, GX 127 und Crossway in Reih und Glied.



Blickfang in Mainz – Economy-Reisebus Evadys H mit Euro 5-Diesel

kein Grund, auf den Fahrer herabzublicken. Ohne Licht kein Schatten – fährt man zu knapp an die Kreuzung, reckt man den Hals nach der Ampel. Die Bedienung erfordert keine Umgewöhnung – sie ist gewohnt einfach – Schalter, Display und Bedienelemente sind gruppiert und wohlortiert. Schon auf den ersten Metern verdient sich die Lenkung eine Eins – der Citelis lenkt sich leicht, direkt und gefühlvoll. Etwas Anteil daran dürfte auch die neue Vorderachse haben, die Citelis-Fahrzeuge rollen mit neuer Einzerradaufhängung vorn. Die Federbein-Konstruktion stammt aus hauseigener Entwicklung, die einige ZF-Komponenten integriert. Davon profitieren auch die Fahreigenschaften. Schnelle kurvenreiche Passagen werden ohne nennenswerte Seitenneigung umrundet, der Federungskomfort mag vollbesetzt in Ordnung gehen. Er ist aber beileibe keine Sänfte: Bei Leerfahrt reagiert der Citelis auf Fahrbahnschäden etwas stolprig, seine Dämpferausstattung ist konventionell und aufs zulässige Gesamtgewicht ausgelegt. Konventionell ist auch die Bremsausstattung. Der Citelis verzögert zwar mit Scheibenbremsen, doch rein pneumatisch. Was manchem Unternehmer gerade recht ist – anderen wieder weniger.



Kraftvoller Sechszylinder links im Heck, außen laut, innen leise.



Unter einer Klappe: 250 Liter Diesel und 60 Liter Adblue.

Auf die EBS-Bremse müssen Irisbus-Kunden noch warten – auf die kostensparende Bremsbelagharmonisierung ebenfalls.

Bei der Überarbeitung des Stadtbus-Konzeptes wurden zwischen den Radhäusern die Durchgänge verbessert. Der Innenraum ist hell und freundlich, die Sitze bequem. Die stammen aus Irisbus-Fertigung und werden nach Cantilever-Bauart an der Seitenwand aufgehängt. Das Finish ist Nutzfahrzeuge-like, bei den Verkleidungen nehmen es die Franzosen nicht so genau. Dafür haben die Techniker das Innenlicht liebevoll in die Deckenlandschaft integriert. Weiter entwickelt wurden Heizung und Lüftung. Auf Wunsch gibt es ein Aufdachklimaanlage, die im Paket mit einer Dachheizung geliefert wird.

Kalkulatorisch betrachtet. Mit dem Vorurteil der Korrosionsanfälligkeit räumt Irisbus gründlich auf. Der Citelis wird, wie alle Irisbusse, mit einer gründlichen

KTL-Grundierung gegen Rost versiegelt. Damit steht einer langjährigen Beziehung nichts mehr im Wege. Betriebe, die Citelis fahren, schätzen das reparaturfreundliche Konzept der kleinteiligen Beplankung im unteren Bereich. Ein kleiner Anfahrtschaden wird schnell und ohne langen Werkstattaufenthalt behoben – einfach abschrauben und gegen ein lackiertes Neuteil austauschen. Viele Gleichteile am Fahrzeug zeugen von der Praxisnähe der Entwickler – so sind auch die Radläufe des Citelis rundum gleich. Noch mehr entlasten die langen Serviceintervalle das Budget. Der Citelis muss als Stadtlinienbus nur alle 80.000 Kilometer in die Werkstatt. Effizienz beim Tanken meint nicht nur den Verbrauch. Vielmehr fordern vor allem Flotten eine Forcierung der Tankbefüllung. Der Citelis

punktet hier mit Schnellverschluss ohne Deckel – beinahe im Vorbeifahren wird die Zapfpistole eingehängt – schneller geht es kaum. **WOLFGANG TSCHAKERT**

Alle Tests, alle Fahrberichte
www.busfahrt.com



Zulässige Schadstoffemissionen gestern, heute, morgen

	Euro 3	Euro 4	Euro 5	EEV
CO	5,45	4,0	4,0	3,0
HC	0,78	0,55	0,55	0,40
NO _x	5,0	3,5	2,0	2,0
PM	0,16	0,03	0,03	0,02
Rauch	0,8	0,5	0,5	0,15