



# Scharf kalkuliert

**Irisbus Crossway**

Er sieht gut aus und braucht sich, anders als sein Vorgänger, vor den Wettbewerbern nicht zu verstecken. Auch die Technik des Überlandbusses klingt vielversprechend. Mit leistungsstarkem Cursor-8-Diesel und komfortablem Reisebusfahrwerk machte der Crossway auf den Straßen in und um Wien eine gute Figur.



**Wendig in der Großstadt, komfortabel auf der Strecke – auf der Überlandlinie ist sich der Crossway auch für Schülerverkehre nicht zu schade (Foto a.); Vorfahrt für den Fiaker am Wiener Heldenplatz – in Sachen Effizienz hat der Crossway die Nase vorn (Foto u.).**

# Irisbus-Service mit Iveco-Know how

**D**er sieht ja richtig modern aus“, spottet Direktor Rader aus dem Hause Dr. Richard. Doch gleich wird er wieder ernst, als er eine kleine Lobeshymne über seine ein wenig altbackenen Axer anstimmt. „Auch wenn sie nicht prickelnd aussehen, diese Autos funktionieren einfach und brauchen etwa zwei Liter weniger als der Wettbewerb.“ Jetzt testen seine Leute den Crossway, ob er auch das Zeug hat, in die Axer-Fußstapfen zu treten. Bewährt er sich, wird er gekauft.

**Preis und Leistung.** Das größte private Omnibusunternehmen Österreichs kauft seit 1999 regelmäßig bei Irisbus. Die Iliades, Ares und Axer von Irisbus gelten bei den Wienern als günstige und ausfallsichere Produkte. Ein Grund mehr, sich das neue Überlandprogramm näher anzusehen. Arway und Crossway ersetzen den Axer im Doppelpack – die Einführung neuer Euro 4- und Euro 5-Antriebe hatte die Produkterneuerung notwendig gemacht. Irisbus macht Nägel mit Köpfen, um den Markt intensiver zu bearbeiten. Der Arway zielt als klassischer Kombibus mit Reiseambitionen eher auf kleinere private Unternehmen, der kostenoptimierte Überlandlinienbus Crossway dient sich als Spezialist den Flottenbetreibern an. Die Kontinuität bleibt gewahrt: Crossway und Arway werden wie ihr Vor-

gänger Axer bei Karosa im tschechischen Werk Vysoke Myto gefertigt und wie immer mit KTL-Lackierung gegen Korrosionssorgen versichert. Optisch heben sich die beiden wohltuend vom kantigen Vorgänger ab, der noch den Hauch von Ostblock-Einheitsbeförderung an sich haften



Irisbus hat die Rundumbetreuung der Fahrzeuge verbessert.

Mit einem ganzen Paket von Maßnahmen wird jetzt bei Irisbus die Rundumbetreuung der Fahrzeuge verbessert. Im Mittelpunkt steht eine neue Organisation mit omnibusspezifischen Kundendienstaktivitäten. Seit Anfang 2007 ist der Service der Irisbus-Fahrzeuge in die Organisation des Iveco-Kundendienstes integriert. Der Kunde profitiert von einer verlässlichen und schnellen Teileversorgung und hochprofessionellen Werkstattbetrieben. Mit 50 Omnibus-

Partnerbetrieben in Deutschland und 80 Stützpunkten im deutschsprachigen Raum verfügt der Kunde heute über ein weit größeres Netz als zuvor. Die Werkstätten können bei Problemfällen auf die Experten des Helpdesks und Aussendienst-Spezialisten zurückgreifen. Für Unterstützung im Pannenfall sorgt jetzt der vielsprachige Iveco Customer Service, der bisherige Irisbus-Notdienst über Service-24 bleibt bis Ende 2007 aktiv.

hatte. Die Überlandzwillinge von Irisbus tragen zeitlose Eleganz ohne radikale Linien, nur an Front und Heck wagt der Designer den einen oder anderen mutigen Strich. Zweifelsohne stimmen die Proportionen – mit einem Radstand von 6,2 Metern bleiben die Überhänge des 12-Meter-Fahrzeugs wohltuend knapp. Irisbus wagt hier keine Experimente, schließlich soll die Überland-Familie nicht polarisieren, sondern über eine lange Lebensdauer die Kunden ansprechen.

**Überlandlinie und mehr.** Der mit Klimaanlage etwa 170.000 Euro teure Crossway zeigt sich schon leer als Leichtathlet, je nach Ausstattung bringt er eine knappe Tonne weniger als der Arway auf die Waage. Das bringt ihm Nutzlast, die er auf Zwischentappen mit stehenden Fahrgästen auch braucht. Für 55 Passagiere hat der Zweiachser Sitze anzubieten, in der 12,8 Meter langen Variante gibt es vier Sitzplätze mehr. Mit 5,7 Kubikmetern Volumen hat der Crossway auch das Zeug zum Flughafentransfer. Allerdings wird das Durchladen des Gepäcks durch den abgesenkten Boden des Crossway erschwert. Zwei Türen führen über breite

Stufen nach innen auf das Niveau von 860 Millimetern Bodenhöhe. Auch der vordere Einstieg ist bequem, wenngleich der vordere Überhang vergleichsweise kurz bemessen ist. Das Fahrgastabteil präsentiert sich modern und sachlich. Plafond und Seitenwände aus pflegeleichtem Material wirken hell und freundlich, aber nicht billig. Farbige Akzente setzen die orangefarbenen Haltestangen und die blauen Halterungen der riesigen Gepäckablage. Man sitzt auf bequemer „Lineo“-Bestuhlung mit rustikalen Stützfüßen, die aus eigener Fertigung stammen. Für längere Strecken gibt es diese auch mit verstellbarer Rückenlehne und Armstütze. Oder mit vandalismusresistenter Rückenlehne, um ungezogenen Rülpeln auf den letzten Reihen keine Chance zu bieten. Sicherheitsgurte auf allen Plätzen zählen zur Grundausstattung, wobei der Hersteller auf Wunsch sogar Dreipunktgurte für alle Plätze im Sortiment führt. „Sicherheit wird bei Irisbus eben groß geschrieben“, sagen die Verantwortlichen des Irisbus-Marketings. Dass der Crossway die Richtlinie R66 zur Überrollfestigkeit des Aufbaus erfüllt, versteht sich für einen europäischen Anbieter von selbst.





**Man kann sich sehen lassen – der spröde Charme des Vorgängers ist zeitloser Eleganz gewichen.**

**Bitte einzusteigen – die doppelflügelige Außenschwenktür gibt drei bequeme Stufen nach oben frei.**



stämmiger Cursor 8-Sechszylinder mit 7,8 Liter Hubraum, den man aber vom Fahreindruck her gut und gerne unter die größeren Dieselaggregate des Wettbewerbs einsortieren möchte. Er sorgt mit 330 PS Nennleistung und der Kraft von 1.500 Newtonmetern für zeitgemäße Fahrleistungen. Mehr Leistung führt der Hersteller derzeit nicht im Angebot, die stärkere 380-PS-Version bleibt dem Kombibus Arway vorbehalten. Was kein Nachteil sein muss: Selbst die stärkere Variante hat im Hauptfahrbereich kein Newtonmeter mehr. Der hochmoderne Turbodiesel glänzt mit turbinenähnlichen Laufeigenschaften und ordentlichem Schub. Wenngleich er mit etwas Schaltarbeit oberhalb von 1.200 Kurbelwellenumdrehungen bei Laune gehalten werden möchte. Dabei fühlt er sich ausgesprochen wohl, was sich aber nicht negativ auf die Trinksitten der Euro 4- oder -5-Diesel auswirken soll. Die ersten Erfahrungen bei Dr. Richard sprechen von günstigen Kraftstoffverbräuchen, die deutlich unterhalb der seiner Wettbewerber liegen sollen. Der Motorenhersteller Iveco erklärt die Vorteile seiner kleinvolumigen Hochleistungsdiesel mit einer kompromisslos auf Leistung und Zuverlässigkeit ausgerichteten Entwicklungsarbeit. Die Cursor-Motoren sind mit allen Merkmalen modernen Maschinenbaus gesegnet – obenliegende Nockenwelle, Ventiltechnik, hohe Einspritzdrücke, VTG-Lader und niedriges Motorengewicht. Das Abgas wird komplett mit SCR-Technik nachbehandelt und nicht in die Brennräume zurückgeführt. Was sich auch positiv auf die Serviceintervalle auswirkt – ein Crossway muss nur alle 80.000 Kilometer in die Werkstatt.

Dass bei einem neuen Produkt weder EBS-Bremsen noch ein ESP-Schleuderschutz geboten werden, enttäuscht ein wenig. Abhilfe schafft erst die neue Reisebusplattform „New Coach“, die es zum Herbst 2007 geben soll. Vorläufig wird noch mit reinrassigen Druckluft-Scheibenbremsen rundum verzögert, die ihren Dienst standesgemäß verrichten. Allerdings müssen die Stopper noch ohne Bremsassistent auskommen, was im Falle von Notbremsungen sicher von Nachteil ist.

**Hochleistungsdiesel im Heck.** Dennoch werden die Techniker beim Blick hinter die Blechfassade nicht enttäuscht. Der Crossway rollt auf einem hochwertigen Reisebusfahrwerk, das auch schlechte

Fahrbahnoberflächen locker wegsteckt. An der Vorderachse versieht die hauseigene Lösung ihren Dienst – die Einzelradführung mit Doppelquerlenkern plus Federbeine von ZF-Sachs findet jetzt in jedem schweren Irisbus Verwendung. Sie gefällt im Nahverkehr mit großem Einschlagwinkel und kleinem Wendekreis. Die einfach übersetzte Hinterachse mit leichter Neigung zum Singen wird von Meritor beigesteuert, wie man sie auch in anderen Iveco-Produkten findet. Für detaillierte Aussagen reicht unsere Probe-runde freilich noch nicht, aber Nachteilige können wir dem Crossway in Sachen Fahrstabilität und Federungskomfort nicht nachsagen. Das eindeutige Highlight des Crossway sitzt wirksam gedämpft im Heck. Dort sitzt nämlich ein

**Verbesserte Ergonomie.** Standard ist das manuelle Sechsgang-Getriebe von ZF, das sich trotz geringer Laufleistung leicht, schnell und zielsicher bedienen lässt. Wer den Schaltknäuf nicht mag, kann das Schalten einem optionalen Getriebeautomaten von ZF oder Voith überlassen. So





(v. o. n. u.)

**Stehender Cursor 8-Diesel mit 330 PS, hydrostatischer Lüfter, separat montiert der Klimakompressor.**

**Cockpit mit guter Ergonomie, Armaturenräger aus dem Schwerlastwagen Stralis, kurzer Schalthebel mit Seilzugschaltung.**

**Willkommen im Innenraum – mit pflegeleichten Oberflächen und frischen bunten Farben**



punkt-Radio verzichtet, fährt mit Blindtasten im Lenkrad. Gute Noten fährt die ZF-Lenkung ein. Sie ist leichtgängig und dennoch exakt. Wichtig im dichten Verkehr ist die gute Übersicht nach vorn, die durch zwei großflächige Spiegel unterstützt wird. Bei Nacht allerdings irritiert den Fahrer dabei das Spiegelbild des Armaturenbretts in der Seitenscheibe. Wie bei Irisbus gibt es den Telma-Retarder als Grundausstattung. Er bringt mehr Gewicht auf die Waage und verzögert bei hohen Geschwindigkeiten nur schwach. Dafür bremst er auf steilen Abfahrten besser und dann bis zum Stillstand, wo hydrodynamische Retarder längst passen. Im städtischen Alltag schlägt er sich gut, wenn er der Betriebsbremse vorge-schaltet wird.

**Unser Fazit.** Der Crossway kann sich sehen lassen - das kantige Retrodesign des Axer hat ausgedient. Schon für 155.000 Euro gibt es bei Irisbus einen Überlandlinienbus, der sich mit hochpreisigeren Wettbewerbern messen kann. Im harten Alltag zählen robuste Lösungen wie vandalismusresistente Sitze, pflegeleichtes Interieur, ohne die Optik und den Komfort zu vernachlässigen. Auf den beispielhaften Korrosionsschutz des Axer braucht ein Crossway-Kunde nicht zu verzichten. Der verzinkte Aufbau des Überlandbusses wird mit einer Kataphore-Tauchlackierung versehen - so mancher Wettbewerber hat hier weniger zu bieten. Fahrgestell und Antrieb sind hochwertig und modern. Für eine verbesserte Betreuung nach dem Kauf sorgt die Integration des Irisbus-Service ins Iveco-Netzwerk mit einer Vielzahl von Stützpunkten.

**WOLFGANG TSCHAKERT**



oder so haben die Fahrer am neuen Überlandbus von Irisbus nur wenig auszusetzen. Stark verbessert präsentiert sich das übersichtliche Cockpit, wenngleich der eine oder andere die spröde Hartplastikoberfläche kritisiert. Der zentrale Armaturenräger mit Digitaldisplay stammt wie die Elektronikarchitektur aus dem

Stralis. Praktisch rundum gruppiert werden alle Instrumente und Bedienelemente, allesamt bedienungsfreundlich mit großen Schaltern. Das Funktionslenkrad mit Tasten für Radio und Telefon lässt sich pneumatisch aufs Körpermaß einstellen. Wer allerdings an der falschen Stelle spart und auf das vollwertige Blau-

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.busfahrt.com](http://www.busfahrt.com)**