



Ein Außenseiter als Alternative: Der Iliade GTX von Irisbus mit Komplettausstattung

Im Zeichen des Delfins

Der Fernreisebus Iliade GTX ist für Fachleute seit vielen Jahren ein vertrauter Anblick. Zur vergangenen IAA erfuhr er eine weitere Überarbeitung und präsentiert sich jetzt mit dem Markenzeichen von Irisbus anstelle des Renault-Rhombus.

Seine Anfänge gehen auf die 80er-Jahre zurück, wo er als Renault FR 1 mit seinem frischen Outfit und innovativer Technik für Furore sorgte. Vor allem in Frankreich und Spanien galt er als großer Wurf, nur hierzulande nahmen ihn die Busunternehmer erst ab

1996 nach einer Neuvorstellung mit dem Namen Iliade richtig ernst. Im Omnibusland Deutschland blieb er auch weiterhin ein Außenseiter, wobei er von so manchem Unternehmer wegen seiner Qualitäten durchaus geschätzt wurde.

Heute trägt das Flaggschiff der deut-

schen Irisbus-Organisation stolz den Delfin an der Bugmaske. Seine Karosserie, obwohl sie heute zum gewohnten Straßenbild zählt, kann sich mit der klaren Formensprache und ihrem Raumkonzept durchaus noch sehen lassen. Für die Technik unter dem Blech gab es ohnehin keinen Stillstand, hier wurde kontinuierlich weiter entwickelt – so hielten im Iliade schadstoffarme Euro 3-Motoren ebenso Einzug wie eine moderne Vorderachse und das automatische Schaltgetriebe AS-Tronic.

Die Irisbus-Organisation vertreibt unter dem Produktnamen Iliade eine ganze Baureihe von Reisebussen. Basis der Ili-



Der Kofferraum ist über die parallel zum Fahrzeug öffnenden Klappen gut zugänglich.



(oben links)

Der markante Abschluss im Heck betont die streng kubische Form des Franzosen.

(oben rechts)

Einst ein großer Wurf: Das Outfit des Iliade GTX wirkt auch nach mehr als einem Jahrzehnt kein wenig altbacken.

(rechts)

In der Bedienung etwas anders: Links oben der Retarder-Hebel, zwei Schalter-Tableaus, Radio-bedienung am Lenkrad, Schreibunterlage ins Lenkrad integriert.

(unten rechts)

Dreisterne-Bestuhlung mit 49 + 1 + 1 Plätzen, bequeme Eco-10-Vogelsitze mit Zusatzpolsterung.



de-Fahrzeuge ist eine selbsttragende Gerippekonstruktion aus Stahlprofilen und Ziehblechen. Um der Korrosion vorzubeugen, wird der gesamte Unterbau durch eine Tauchgrundierung (KTL) geschützt. Den Iliade gibt es in zwei Längen, 10,60 m und 12 m, und zwei Höhen: als Hochbodenfahrzeug mit 3,17 m Bauhöhe als konsequenter Ausflugsbus und als 3,42 m hoher Hochdecker top ausgestattet als Fernreisebus. Über längere Iliade-Varianten wie die heute aktuellen Dreiaxser verfügt der zweitgrößte Omnibusanbieter Europas derzeit nicht. Auch misst der Iliade in der Breite noch immer 2,50 m, die obligatorischen 5 cm mehr wird wohl erst eine Neukonstruktion bieten.

Hinter der harmonischen Fassade verbirgt sich nach heutigen Maßstä- ➤





TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	11.995 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe	3.420 mm
Wendekreisdurchmesser	18.400 mm
vorderer Überhang	2.535 mm
hinterer Überhang	3.260 mm
Leergewicht	14.420 kg
zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Fahrgastkapazität	49+1+1 Sitzplätze
Preis des Testwagens	250.000 Euro

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Renault-Reihensechszylinder (Typ dCi 11), im Heck stehend, Common-Rail-Einspritzsystem, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, nasse Zylinderlaufbuchsen, Abgasgrenzwerte nach Euro 3; Hubraum 11.100 cm³, Leistung 317 kW (431 PS) bei 2.100 U/min, max. Drehmoment 1.870 Nm bei 1.200 U/min.

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Schaltgetriebe ZF AS Tronic; Übersetzungen 9,59 bis 1,00, einfach übersetzte Hypoidachse.

Fahrwerk

Federung: vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern, 2 Luftfeder-Dämpfer-Elemente, Stabilisator; hinten Meritor-Starrachse mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator.

Bremsen/Lenkung: pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit ABS und ASR, Scheibenbremsen an allen Rädern (295/80 R 22,5), Dauerbremse ZF-Intarder, Auspuffklappen-Motorbremse; Servocom-Lenkung ZF 8098.

Lüftung/Heizung

Querstrombelüftung, Frischlufteintritt über 12 Klappen über den Seitenscheiben, Abzug über den Vordertüren; elektronisch geregelte Heizung über vier Wärmetauscher und Gebläse im Fahrgastraum, Dachkanalheizung, separate Frontboxheizung und Klimatisierung, Standheizung mit 30 kW Heizleistung, Klimaanlage mit 20 kW Kälteleistung.

ben ein konventionelles Reisebuskonzept mit hochwertiger Ausstattung. Die elektropneumatischen Außenschwingtüren geben breite und nicht zu steile Einstiege frei. Beim Innenraum setzen die französischen Designer auf blaue Grundtöne. Den Hintergrund ihrer Farbwahl erklärt ein kleiner Einblick in die Farbenlehre. Blau, die Lieblingsfarbe der

FAHRBERICHT Irisbus Iliade GTX

meisten Frauen und Männer, entspannt und beruhigt den Organismus des Betrachters. Blau ist das Meer und der Himmel, nicht zuletzt weckt Blau das Fernweh und die Lust auf Reisen.

Anklänge an den Airbus vermittelt die mit Klappen versehene Gepäckablage, die das Handgepäck unsichtbar und sicher verwahrt. Die Eco-10-Fahrgastsitze von Vogel mit Ambassadeur-Zusatzpolsterung zeigen nicht nur optische Qualitäten: Sie sind reichlich dimensioniert, bequem ausgepolstert und bieten ordentlichen Seitenhalt. Wunder in Sachen Beinfreiheit kann man freilich von der Dreiersterne-Bestuhlung mit 49 + 1 + 1 Sitzen nicht erwarten.

Der 11-l-Common-Rail-Reihensechszylinder überzeugt durch seine außerordentliche Laufkultur.

In Sachen Lüftung und Klimatisierung kann sich der Iliade mit allen gängigen Topprodukten messen. Seine Querstrombelüftung wird von zwölf Einlassklappen über den Seitenfenstern versorgt. Die verbrauchte Luft wird von Luftklappen in der Unterdruckzone über den vorderen Türen abgezogen. Die integrierte Klimaanlage arbeitet thermostatgesteuert und wird über Mikroprozessoren geregelt. Damit kann im Winter die eingestellte Innenraumtemperatur konstant gehalten werden, auch im Sommer kann das Fahrzeug ohne große Temperaturunterschiede in allen Fahrzeugbereichen klimatisiert werden. Geheizt wird über vier im Boden integrierte Wärmetauscher mit zweistufigen Warmluftgebläsen, verteilt wird die Warmluft durch Luftstromkanäle in den Seitenwänden. Die Dachheizung besteht aus je zwei in den Gepäckablagen sitzenden Lamellenheizleitungen.

Kein bisschen verstaubt ist der gebotene Federungskomfort, den der Fernreisebus Iliade GTX zu bieten vermag. Das französische Fahrzeug ist sanftenwech gefedert und schluckt bei Langsamfahrt und auf Autobahnen die meisten Bodenebenheiten. Auch wenn die Seiten-

neigung in schnell gefahrenen Kurven beträchtlich ist, leidet die Fahrsicherheit nicht unter dieser Auslegung. Sie zeigt dem Fahrer schon frühzeitig an, wann er den Fuß vom Gas zu nehmen hat. An der Einzelradaufhängung vorn kommt eine kompakte Luftfeder-Dämpfer-Einheit zum Einsatz, die einer Federbeinkonstruktion im PKW-Bau ähnelt. Der solide Iliade mit seiner steifen Karosserie verfügt über eine breite Federspur. Zudem können über den gewonnenen Bauraum größere Luftfederbälge eingesetzt werden. An der Hinterachse kommt eine einfach übersetzte Meritor-Starrachse zum Zug, die klassisch mit vier Federbälgen und vier Zweiweg-Dämpfern arbeitet.



Der Renault-Rhombus machte dem Delfin, Markenzeichen von Irisbus, Platz.

Auf großer Fahrt sollte an Motorleistung kein Mangel sein – unser Iliade GTX wird vom Spitzenmotor der Baureihe, einem 11-l-Diesel mit 431 PS angetrieben. Die Papiertorm des Renault-Diesels mit 1.870 Nm maximalem Drehmoment bei 1.200 Umdrehungen weckt große Erwartungen, wenn es um die dynamischen Qualitäten des Franzosen geht. Wer den großen Antritt erwartet, wird enttäuscht. Im Heck arbeitet ein sympathischer Softie, der den Zwölfmeter-Hochdecker dezent antreibt und dennoch ordentliche Fahrdurchschnitte erzielt. Dafür wurde der Antriebsstrang zu Gunsten der Zugkraft relativ kurz ausgelegt: Bei Autobahntempo 100 dreht der Renault-Euro 3-Diesel aus der Premium-Baureihe mit 1.680 Umdrehungen. Der laufruhige

Kompakt: Irisbus Iliade GTX

- ★ Der Fahrzeughersteller Irisbus bietet mit dem Iliade ein ausgereiftes Produkt an.
- ★ Vorteil Service: Irisbus verfügt über ein großes Servicenetz in Europa.
- ★ Konzeptionell ist der Iliade auf der Höhe der Zeit, lediglich einige Newco-

mer haben die Nase mit neuer Technik wie EBS, ESP und Assistenzsystemen vorn.

- ★ Für Busunternehmer bietet der Hochdecker die Individualität eines nicht alltäglichen Fahrzeugs und einen realen Gegenwert fürs Geld.

Common-Rail-Reihensechszylinder produziert über das gesamte Drehzahlband nur wenig Vibrationen und entschädigt Fahrer und Passagiere mit einer außerordentlichen Laufkultur.

Um Zugkraftverluste zu minimieren ist es am Berg ratsam, von Hand in die Schaltung einzugreifen.

Die Arbeit am Volant erleichtert das automatische Getriebe AS-Tronic von ZF. Einfach lenken, Gas geben und bremsen. Den Rest erledigt der Bordrechner. Doch wie komfortabel und praxisgerecht ist die Schaltqualität des neuen AS-Tronic-Getriebes im Iliade? ZF liefert im Gegensatz zu anderen Omnibusherstellern an Renault eine zehnstufige Variante des automatisierten Getriebes. Rein rechnerisch müssen es nicht mehr Gänge sein, um einen 18-Tonner standesgemäß zu bewegen. Wir vermissen im Umgang mit dem Iliade auch keine Gangstufen, denn die Getriebeübersetzungen korrespondieren gut mit dem Softcharakter des Motors. Jedoch wünschen wir uns hier noch etwas Feintuning. Die Schaltgeschwindigkeit des Systems ist etwas träge und eindeu-

tig komfortorientiert. In der Stadt und bei Teillastfahrten kann sich der Fahrer auf die AS-Tronic verlassen. Am Berg dagegen ist es ratsam, von Hand einzugreifen, um Zugkraftverluste zu minimieren. Für feinfühliges Einparken vermissen wir einen Rangiermodus, wobei wir jedem Fahrer empfehlen, im Iliade seinen Dienst mit dünnsohligen Partyslippern oder Turnschuhen anzutreten.

Der Iliade hat fast alles, was das Fahrerherz begehrt. Die Ergonomie passt in etwa, das Lenkrad mit Schreibauflage ist in Höhe und Neigung verstellbar. Etwas Umstellung verlangt der Retarderhebel links neben der Lenksäule und auch die Verteilung der Schalter am Armaturenräger sollte noch vor Antritt der Fahrt gelernt werden. Allenfalls die Länge des Verstellbereichs stört langbeinige Fahrer, wenn sie versuchen, den an sich bequemen Fahrersitz in die rechte Position zu schieben. Stiefkind des Herstellers ist eindeutig der Reiseleiter, der sich zu Recht über den eng bemessenen Platz neben der Fronttür beschweren darf.

Wenn es um das Geräuschniveau geht, sitzt die erste Reihe in der Pole-Position. Die vorderen Sitzreihen werden weder von Windgeräuschen, noch von den Schallemissionen der Antriebskomponenten belästigt. Zu laut für unseren Geschmack wird es im hinteren Drittel des



Kraftquelle im Heck: Laufruhiger Common-Rail-Reihensechszylinder mit 431 PS und 1.870 Nm maximalem Drehmoment.



Hinter Reißverschlüssen staubfrei im Heck untergebracht: die Elektronik des Antriebs mit Steuergräten, Relais und Sicherungsautomaten.

Hochdeckers, wo das AS-Tronic-Getriebe und die Meritor-Achse ihr hartes Los relativ lautstark den Insassen mitteilen.

Unser Fazit: Der Iliade GTX von Irisbus ist ein ausgereiftes Produkt des renommierten Fahrzeugherstellers Renault, der über ein großes Servicenetz in Europa verfügt. Konzeptionell ist das Langzeitmodell Iliade noch auf der Höhe der Zeit, wenngleich einige Newcomer mit neuer Technik wie EBS, ESP und Assistenzsystemen die Nase vorn haben. Für den Busunternehmer bietet der Hochdecker Iliade die Individualität eines nicht alltäglichen Fahrzeugs und einen realen Gegenwert fürs Geld.

WOLFGANG TSCHAKERT