

**Irisbus Arway – klassischer Doppelverdiener mit erprobter Reisebus-Technik und neuen Euro-4/5-Motoren**



**Irisbus Arway 12,80**

# Die neue Europa-Klasse

Mit dem Überlandbus Arway beginnt die Neuzeit bei Irisbus. Das Konzept soll übergreifend für alle europäischen Regionen passen, als Motorisierung dienen künftig Euro-4-Diesel von Iveco.

**M**it ungeheurer Vielfalt bedient Irisbus die europäischen Märkte – und verwirrt selbst ausgewiesene Busexperten. So findet man im Süden Europas noch immer Typen, die ei-

nem fremd oder exotisch erscheinen. „Viele Werke, viele Typen“, hieß die Lösung bei Irisbus. Der italo-französische Hersteller hat mit den verschiedenen Baureihen von Renault und Iveco ein schwieriges Erbe angetreten. Jetzt steuern die Verantwortlichen in neue Fahrwasser, eine Plattform-Strategie soll es richten.

Eine europäische Lösung bietet sich natürlich für das Überlandprogramm an – schließlich stehen einfache Hochbodenfahrzeuge in vielen Ländern hoch im Kurs. Am besten dann, wenn sie mit Reisebuscharakter und Kofferraum als praktische und flexible Mehrfachverdiener einsetzbar sind. Beim Namen war man sich beim Hersteller schnell einig, aus dem Ex-Renault Ares und dem Ex-Iveco Myway entstand der Name Arway als internationale Konsenslösung. Das Fahr-

zeug-Programm sieht drei Baulängen vor, die vorerst lieferbaren Zweiachser mit 12 und 12,80 m Länge bieten Sitzplätze für 59 und 63 Fahrgäste. Die Bodenhöhe beträgt moderate 860 mm, auf Wunsch gibt es ein Wechsellager für wahlweise Stehplätze in Fahrzeugmitte. Auch an einen Dreiaxler ist gedacht, wie schon den Ares soll es auch den Neuen als 15-Meter-Maximalisten geben.

Bei der technischen Basis hielt man an Bewährtem fest. So bleiben ganze Karosserierpartien des Ares erhalten, was Insider nicht verwundert. Schließlich galt der Ares mit bereits 2,55 m Breite als jüngstes Produkterbe im Portfolio. Von vorn sieht er recht frisch aus. Die scharfe Zeichnung – mit hochgezogenen Augenbrauen optimistisch lächelnd – setzt sich an Türscheiben und dem Fahrerfenster fließend fort. Die Frontscheibe



**Das extravagante Heck kommt mit wenigen Linien aus.**



**Wohnlicher Innenraum mit sorgsamer Stoffverkleidung – Bestuhlungsvarianten für jeden Einsatz  
Cockpit mit bunter Instrumentierung – die Ergonomie passt für jeden.**

bleibt unverändert in den bekannten Gummidichtungen. Seitlich präsentiert sich der Arway brav und glattflächig verglast. Keine Abdeckleiste stört das durchaus zeitlos moderne Bild, oberhalb der geklebten Seitenscheiben erkennt man die Klappenleiste der Querstrombelüftung.

Für die verschiedenen Komfortansprüche bietet Irisbus eine ganze Bandbreite an Bestuhlungen, die vom simplen „Hoch-Fest“ bis zu veritablen Reise-Sitzen reichen. Im Grunde seines Herzens ist der Arway ein Reisebus – im Innen-

raum geht es behaglich zu, statt üblicher Plastikoberflächen zeigt der Arway Stoffbezüge an Seitenwänden, Abschränkungen und Decke. Die Stehhöhe im Mittelgang weist auf Grund des abgesenkten Innenbodens ein Gardemaß von 225 cm auf. Dennoch sind die Gepäckablagen über den Passagieren bequem erreichbar – und mit einem erstaunlichen Fassungsvermögen von 3,7 m<sup>3</sup> gesegnet. Auf den Linieneinsatz abgestimmt ist die Heizungsanlage mit drei Gebläseheizern und einem Bugheizgerät. Belüftet wird über die Querstromanlage zur Fahrzeug-

mitte und auf Wunsch mit Lüftungsdüsen an jedem Sitzplatz.

Gute Noten verdient sich auch der ergonomische Fahrerplatz, der mit neuen Iveco-Armaturen aufgewertet wurde. Dank CAN-Bus-Vernetzung erfolgt die Abfahrtskontrolle hinter dem Lenkrad. Das übernehmen neuerdings Funktionstasten für die Audioanlage, den Tripdaten-Computer und die Freisprechanlage des Telefons. Die wohlgeordneten Schalter reichen auch für Grobmotoriker und der Handhebel der Feststellbremse sitzt in Griffweite links vom Fahrer.

Mit einwandfreien Reisebus-Qualitäten kann das Fahrwerk aufwarten. Einen kräftigen Schuss Laufkultur steuert die vordere Einzelradaufhängung aus dem Iliade bei. Sie bietet lange Federwege und feinfühliges Ansprechvermögen. Auch die Hinterachse fällt mit vier langhubigen Luftfederbälgen nicht aus der Rolle. Die Wankneigung der typisch französischen Fahrwerkabstimmung wird vorn und hinten mit Stabilisatoren eingebremst. Allerdings macht sich der lange Radstand beim Wendekreis bemerkbar, mit 22 Metern zählt der 12-Meter-Arway nicht zu den Wendigsten seiner Klasse. Verzögert wird mit Scheibenbremsen an allen Rädern – im Arway ist es eine reine Druckluftanlage mit ABS- und ASR-Funktion, die ohne weitere elektronische Assistenz auskommen muss.

Hinter der kühnen Rundung der Heckklappe sitzt jetzt ein Iveco-Reihensechszylinder mit wahlweise 330 oder 380 PS. Der 7,8 Liter kleine Cursor 8 erfüllt die Euro 4-Abgasgrenzwerte mit SCR-Technologie und kann auch nach Euro 5-Reinheitsgebot oder gar mit EEV-Zertifikat geliefert werden. Dann fängt ein CRT-Partikelfilter restliche Feststoffe noch vor dem SCR-Abgassystem und erreicht dadurch nochmals verbesserte Rauchwerte und Kohlenwasserstoff-Emissionen. Der Motor selbst ist ein hochmoderner Diesel mit obenliegender Nockenwelle und vier Ventilen pro Zylinder, schnell ansprechendem VGT-Lader (variable Turbinengeometrie) und einem Pumpe-Düse-Hochdruckeinspritzsystem. So kommt der Iveco trotz kleinem Hubvolumen ohne Turbo-Gedenkminute schnell auf Touren. Die braucht er auch für ansprechende Fahrleistungen – speziell in der leistungsstärkeren Variante fehlen ihm mit





**Vorbildlicher KTL-Korrosionsschutz im tschechischen Karosa-Werk; Kleinvolumige Iveco-Motoren mit moderner Technik, links der Hydrolüfter**

neuerdings 1.500 Nm etwa 200 Nm Drehmoment auf den Wettbewerb. Das Manko gleicht er aber durch angenehme Alltagsmanieren, lineare Leistungsentwicklung, und wie man bei Irisbus-Kunden berichtet, mit genügsamen Trinksitten aus. Für die richtige Übersetzung sorgt das Sechsgang-Getriebe ZF 6S 1600 in Verbindung mit verschiedenen Hinterachs-Übersetzungen, auf Wunsch kann der Arway

auch mit einem Viergang-Automatikgetriebe von Voith ausgerüstet werden.

Die Chancen für den Arway stehen nicht schlecht, den etablierten Wettbewerbern Marktanteile abzujagen. Es sind die Reisebus-Gene des Iliade, die ihn zum echten Doppelverdiener qualifizieren. Irisbus bietet moderne Technik zu günstigen Preisen. Die neue Allzweckwaffe für den Überlandverkehr wird in der tschechischen Re-

publik bei Karosa gefertigt. An der Fertigungsqualität braucht nicht gezweifelt zu werden – eine kathodische Tauchlackierung soll dem Neuen zu einem langen Leben ohne Korrosionsprobleme verhelfen. Eindeutig vertrauensbildend ist auch das engmaschige Service-Netzwerk, mit dem die internationale Marke Iveco für die Irisbusse garantiert.

**WOLFGANG TSCHAKERT**