

Irizar i6S 12.35

Upgrade mit Bestsellerpotenzial

Irizar startet durch: Mit neuer Deutschlandzentrale in Neuwied am Rhein und einem attraktiven Modellangebot möchten die Basken endlich in Mitteleuropa ankommen. Wir fuhren den Economy-Reisebus i6S als 12,2 m langen Zweiachser, eine verbesserte Version des vor drei Jahren erschienenen i6.

Manchmal, so hat es den Anschein, tut eine Trennung auch gut. Unbestritten gilt das für den baskischen Busbauer Irizar. Nach dem Ende der engen Kooperation mit Scania vor einigen Jahren hat sich das Unternehmen von einem typischen südeuropäischen Aufbauer zu einem respektablem Integralbushersteller gemausert. Schöne Modelle wie etwa den eleganten PB hat man am Stammsitz in Ormaiztegui von jeher gebaut. Doch man war hier abhängig von den Produkten der Chassislieferanten, und mit der letzten Qualitätsstufe nahm man es auch nicht immer so genau. An der Eleganz erfreuen – und bitte nicht zu genau hinschauen, musste in früheren Zeiten die Devise lauten. Aber bitte legen sie nun Ihre wie auch immer gearteten Erfahrungen und Vorurteile hinsichtlich der nordspanischen Marke beiseite! Schönes Design ist zwar immer noch ein Markenzeichen der baskischen Busmodelle. Doch in Sachen Qualität sind geradezu Quantensprünge gemacht worden, seit mit dem i6 vor gut drei Jahren der erste Integralbus von Irizar auf die Straße kam. Der wird immer noch vertrieben, doch noch interessanter für den deutschen Markt ist sozusagen sein Upgrade, der i6S. Wir hatten nun die exklusive Gelegenheit, den Reisebus in HD-Ausführung als 12,2 m langen Zweiachser mit 3,7 m Höhe zu testen, der ganz frisch in Deutschland eingetroffen war. Als Start und Ziel unserer Runde in den Westerwald bot sich natürlich der neue Sitz der Irizar Deutschland GmbH im rheinland-pfälzischen Neuwied an.

Das Omnibusservicecenter in Neuwied umfasst 8 000 m² Nutz- und Ausstellungsfläche

Hier entsteht gerade ein bestens ausgestattetes Omnibusservicecenter mit 8 000 m² Nutz- und Ausstellungsfläche in Kooperation mit der Ende 2016 gegründeten Bus und Truck Service Neuwied GmbH. Deren Serviceleiter Andreas Kraft begleitete uns auf der Testfahrt. Der Service vor Ort umfasst die Funktionen Help-Desk, Ersatzteile und Service. Der Zielbereich der Ersatzteilversorgung liegt in der Regel bei 24 bis 48 Stunden. Bis 17 Uhr bestellte Teile sind üblicherweise am nächsten Tag da.

Sieht gut aus und fährt sich prima:
der Irizar i6S Fotos: Bünnagel



⬆ **Mit der Leder-Stoff-Kombination der Sitzbezüge und dem Boden in Holzoptik präsentiert sich der Fahrgastraum äußerst ansprechend**

Das Teilelager in Neuwied ist zudem umfassend ausgerüstet und wird stetig an den Bedarf angepasst, wie es von Seiten Irizar Deutschlands heißt. Bis zum Spätsommer sollen in der Rudolf-Diesel-Str. 11 – eine Adresse, die man sich merken sollte – die letzten Arbeiten abgeschlossen sein. Das vorerst 15-köpfige Team der Irizar Deutschland GmbH, mit dem der Neustart im deutschsprachigen Raum angegangen werden soll, steht aber bereits. Darunter sind neben sieben Werkstattmitarbeitern auch sieben Verkäufer, davon drei in der Schweiz ansässig. Neuwied deshalb, weil es zentral zwischen den starken Absatzgebieten in West- und Norddeutschland sowie dem Süden der Republik gelegen ist, erklärte uns Geschäftsführer Chafek Zerhouni. Die Autobahnanbindung ist gut und wichtige Flughäfen in Frankfurt am Main, Köln/Bonn oder Düsseldorf sind von hier schnell zu erreichen. Außerdem habe man hier eben mit der Bus und Truck Service Neuwied GmbH einen starken Partner gefunden. Das gilt auch für Motorenlieferant DAF, der mit Vertragswerkstätten in ganz Europa präsent ist. Somit steht für Busreiseveranstalter auch unterwegs bei Problemen im Antriebsstrang schnell Hilfe bereit. Es scheint von der Rahmen-

bedingungen her also alles zu passen. Doch kann man das auch über den i6S sagen? Rein äußerlich unterscheidet er sich nur geringfügig vom älteren Bruder i6. Einzig das Design der Front wurde etwas geschärft. Der Rundgang ums Fahrzeug und eine Inspektion des Innenraums machen schnell klar: Üppige Spaltmaße und nachlässige



⬆ **Durchaus bequem sitzt der Reiseleiter – hier gemimt von Irizar-Serviceleiter Andreas Kraft**

Verarbeitung bei Verfugungen oder Verklebungen gehören der Vergangenheit an. Hier ist durchweg sehr sauber in der Herstellung gearbeitet worden. Das alles hinterlässt einen sehr überzeugenden Eindruck. Doch wie schlägt sich der Klasse-3-Reisebus mit nun eigenem Irizar-Fahrgestell? Das wollten wir auf dem pro-



⬆ **Mit seiner Größe ist der 22"-Monitor eine echte Besonderheit und passt sich elegant in die Bugkuppel ein**



filiierten Rundkurs durch den Westerwald erfahren. Was da auf Chassisseite werkelt, sind durchweg bekannte und bewährte Komponenten, viele dabei aus deutscher Produktion. So findet sich hier die einzelradaufgehängte ZF RL 82 EC in der beliebten Kombination mit der ZF A 132 Hypoid-Direkttrieb-achse. Ebenfalls vom Bodensee stammt das Getriebe in Form des automatisierten ZF AS Tronic 12 AS 2301. Und auch der Common-Rail-Sechszylinder DAF MX-11 291 ist ein alter Bekannter. Worauf es allerdings ankommt, ist ein reibungsloses Zusammenspiel der erprobten Bestandteile. Gerade die AS Tronic verlangt bekanntermaßen eine genaue Konfiguration, um nicht in hektische Betriebsamkeit zu verfallen. Das haben die Irizar-Techniker in Verbindung mit ZF bestens gelöst. In der Beschleunigungsphase werden souverän Gänge übersprungen, wenn es die Fahrdaten zulassen. Die Zugkraftunterbrechungen sind relativ moderat, während auch beim Abbiegen, in Kreisverkehren oder beim Rangieren die Schaltroutine nie durcheinander gerät. Ebenso stoisch verrichtet das Fahrwerk seine Tätigkeit und

lässt ein versiertes Scania-Chassis schnell vergessen. Wenn wir auch leer unterwegs waren und sich ein detailliertes Fahrverhalten sicherlich erst in beladenem Zustand offenbart, so erhielten wir dennoch einen Eindruck von der Genauigkeit der Abstimmung. Nick-

Antrieb und Fahrwerk verrichten bestens abgestimmt ihr Werk

und Wankbewegungen äußerten sich nur sehr dezent, Querfugen schluckte das Federwerk mühelos. Wenig auszusetzen gab es auch an der Performance des 396 PS starken DAF-Triebwerks, das mit den teilweise knackigen Anstiegen im Westerwald trotz relativ lang übersetzter Hinterachse gut zurecht kam. Bekannt ist es für sparsamen Dieselkonsum, so dass ein späterer Verbrauchstest in beladenem Zustand sicherlich sehr aufschlussreich für die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs wäre. Die ist natürlich ein weiterer wichtiger Aspekt. Mit 256 500 € ist das gut ausgestattete Testfahrzeug sicherlich kein Schnäppchen, liegt aber dennoch einige zehntausend Euro unter einer vergleichbar ausgestatteten Setra Comfort-Class sowie dem Neoplan Tourliner und in einer Preisklasse mit dem (bisherigen) Mercedes-Benz Turismo – Modelle, mit denen sich der

Irizar i6S 12.35 Technische Daten

<p>Motor</p> 	<p>Stehend eingebauter Sechszylindermotor DAF MX-11 291, Common-Rail-Einspritzung bis 2500 bar, Bohrung/Hub 123 x 152 mm, Turbolader mit variabler Geometrie (VGT), Ladeluftkühlung, AGR, Dieselpartikelfilter und geregelter Katalysator mit SCR-System, Abgasnorm Euro 6 Hubraum: 10 800 cm³ Nennleistung: 291 kW/396 PS bei 1 450 bis 1 700 min⁻¹ Max. Drehmoment: 1 900 Nm bei 1 000 bis 1 450 min⁻¹</p>
<p>Kraftübertragung</p>	<p>Automatisiertes Zwölfganggetriebe ZF AS Tronic 12 AS 2301 mit ZF-Intarder, Übersetzungsbereich $i = 12.33 - 0.78$, R 11.41 Antrieb: auf die Hinterachse, $i = 2,930$</p>
<p>Fahrwerk</p>	<p>Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 82 EC mit Doppelquerlenkern, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer Hinterachse: ZF A 132 Hypoid-Direkttriebachse, 4/4 Luftbälge/Stoßdämpfer Felgen/Bereifung: Alcoa-Aluminiumfelgen 22.5 x 8.25", Michelin X MultiWay 3D (nachscheidbar) 295/80 R 22.5 M+S, TPMS von Knorr</p>
<p>Bremsanlage/ Assistenzsysteme</p>	<p>EBS von Wabco mit ABS und ASR, AEBS, ESP, elektronische Bremskraftverteilung (EBD), innenbelüftete Scheibenbremsen SN 7 von Knorr rundum, Intardersteuerung aufs Bremspedal geschaltet, LDWS von Datik</p>
<p>Lenkung</p>	<p>Hydraulische Kugelmutterumlauf-Hydraulenlenkung ZF Servocom 8098, variabel übersetzt</p>
<p>Aufbau/Ausstattung Testbus</p>	<p>Erfüllt EU-Richtlinien R 107 und R66.01, Klasse 3, Hebe- und Senkanlage, Kneeling, Außenschwenktüren einflügelig von Masats, Zentralverriegelung der pneumatisch betätigten Kofferraumklappen, Alarmanlage mit Fernbedienung, Außenspiegel elektrisch verstellbar, zwei manuell betätigte Notausstiegsluken, Skiklobenhalter am Heck, Vorbereitung Anhängerkupplung (Serie), Xenon-Hauptscheinwerfer, LED-Tagfahrlicht, Kurvenlicht, Nebelscheinwerfer, Tempomat, Rückfahrkamera, Parksensoren, Kamera über Tür 2, Brandmeldeanlage mit vier Sensoren im Motorraum, elektrisches Fahrerfenster, Doppelverglasung mit Tönung (Seitenfenster), elektrisches, zweigeteiltes Sonnenrollo an Windschutzscheibe, Kühlschrank im Armaturenbrett, Safe unter Fahrersitz im Gerippe integriert, Fahrgast-sitze Irizar i6+ mit Kneitz-Sitzbezügen, WC, Bordküche Frenzel FOB 580 mit Kühlschrank, Radioanlage Bosch Professional Line, Videosystem Bosch mit USB-Anschluss, 22"-Monitor vorne und 15"-Monitor mittig verbaut, Fußbodenbelag in Holzoptik, LED-Innenbeleuchtung, Schlafkabine</p>
<p>Heizung/Klima/ Lüftung</p>	<p>Aufdachklimaanlage von Hispacold (zwei Zonen), Fahrerplatzklimatisierung, Konvektorenheizung an den Seitenwänden, Spheros-Standheizung</p>
<p>Maße und Gewichte</p> 	<p>Länge/Breite/Höhe (mit Dachklimaanlage): 12 200/2 550/3 721 mm Radstand: 6 100 mm Überhang v/h: 2 690/3 410 mm Wendekreis: 23 200 mm Einstieghöhe: 360 mm Einstiegsbreite Tür 1/2: 900 mm Stehhöhe Innenraum: 2 060 mm Leergewicht: 13 660 kg Zul. Achslasten VA/HA: 8 200/13 000 kg Zul. Gesamtgewicht: 19 000 kg Fahrgastkapazität: 49+1+1 (3*) Tankvolumen Diesel/AdBlue: 510/40 l Kofferraumvolumen: 8,1 m³</p>
<p>Preis</p>	<p>Testfahrzeug: 256 500 € (netto)</p>



↑ Mit einem Handgriff lässt sich die Bugklappe absenken, hinter der sich das Ersatzrad befindet

arbeitung und die gelungene Geräuschkämmung spricht auch unsere Geräuschmessung bei Tempo 100. Besonders im Heck geht es angesichts von ermittelten 63 dB(A) äußerst ruhig zu. Im Cockpitbereich bei 67 dB(A) und in Höhe von Tür 2 mit 65,5 dB(A) ist es nur das leichte Singen der abrollenden Reifen, das stört. Windgeräusche sind dagegen kaum zu vernehmen – eine bemerkenswerte Leistung der spanischen Entwickler. Erhältlich ist der i6S in zwei Höhen als Hochdecker mit 3 731 mm wie beim Testbus oder als Superhochdecker mit 3 931 mm. Sechs Längen reichen von 10,80 m bis 14,98 m, wobei die 13-m-Version als Zweiachser mit langem Radstand (6,82 m)



↑ Die hoch angebrachten Außenspiegel ohne Kopfstoßgefahr bieten eine gute Übersicht. Im Testbus neigte der linke Spiegelarm allerdings zu einem unschönen Zittern bei Straßenunebenheiten



↑ Das passt nicht: Der Flaschenhalter linksseitig des Fahrers hat bereits Probleme mit einer 0,7-l-Flasche

Baske in Zukunft messen muss. Und selbst gegenüber dem hauseigenen i6 gibt es keinen wesentlichen Preisaufschlag. Positiv auf der Kostenseite schlägt sich natürlich nieder, dass Komponenten wie Türen (Masats), Klimaanlage (Hispacold), Spurhalteassistent (Datik) und Fahrgast-sitze aus dem eigenen Konzern stammen. Ansprechend zeigt sich auch

das Businnere des i6S mit dem ergonomisch gestalteten Cockpit sowie der gelungenen Anmutung mit hochwertig wirkenden Reisesesseln in Leder-Stoff-Kombination, einem Boden in Holzoptik und hübscher LED-Beleuchtung. Hier stört kaum etwas, von Kleinigkeiten wie dem eingeschränkten Ablagenangebot für den Fahrer abgesehen. Für die gute Ver-

Viele praktische Detaillösungen gerade für die Servicekräfte haben sich die Spanier einfallen lassen. Die Radabdeckung an der Zwillingsachse lässt sich beispielsweise mit einem Handgriff hochklappen ➔



ausgeführt ist. Im Gegensatz zum „großen Bruder“, dem Luxusbus i8, ist auch eine Heckeinstiegsversion möglich. Als Motorvariante steht der MX-13 340 bereit, der mit 462 bis 510 PS natürlich vorwiegend in den Dreiachsern Sinn macht.

Fazit: Der Neuanfang von Irizar im deutschsprachigen Raum ist mehr als vielversprechend. Bislang scheiterten die Basken vor allem an fehlender Kontinuität im Vertrieb

und Aspekten wie Kundendienst, Ersatzteilversorgung und Service, die nicht den Ansprüchen der Kundschaft in Deutschland, Österreich und der Schweiz entsprach. Das dürfte sich nun ändern. Mit Chafek Zerhouni steht ein erfahrener Vertriebsmann

als Geschäftsführer an der Spitze der Deutschlandtochter. Er war von 2008 bis 2014 Vertriebsleiter bei Temsa Deutschland.

Als Nahziel im Reisebusbereich – auf den sich Irizar Deutschland zunächst konzentrieren möchte – peilt das Verkaufsteam einen Marktanteil von 10 % im deutschsprachigen Raum an, also etwa 150 Einheiten im Jahr.

Brot-und-Butter-Auto soll dabei der i6S sein. Das Zeug dazu

hat er sicherlich. Denn die Produktqualität stimmt, wie wir auf unserer Testfahrt feststellen konnten. Zwar haben schon viele Importeure gerade auf dem schwierigen deutschen Markt zum Tigersprung angesetzt und sind als Bettvorleger geendet.

Das Nahziel sind 150 verkaufte Reisebusse im Jahr

Aber Irizar scheint gerade sehr vieles richtig zu machen. Klotzen statt kleckern lautet das Motto beim Aufbau einer gut ausgestatteten Zentrale in Neuwied und des nötigen erfahrenen Personals. Nur so dürfte man in Mitteleuropa Erfolg haben und den Platzhirschen Marktanteile streitig machen können. Derzeit starten umfassende Kundenvorfürhungen mit dem i6S im deutschsprachigen Raum, die die Marke und das Produkt dort noch bekannter machen dürften.

In anderen Teilen der Welt ist dies längst der Fall: Mit Werken in Spanien (zwei Standorte), Brasilien, Mexiko und Marokko haben die Basken 2016 bei einem Umsatz von 586 Mio. € rund 2 800 Einheiten ausgeliefert. Im baskischen Aduna hat der Konzern gerade erst auf 37 000 m² mit 18 000 m² bebauter Fläche ein Produktionswerk vor allem für E-Busse vom Typ i2e sowie elektrische Komponenten aus dem Boden gestampft.

CB ■

busworld
www.busworldeurope.org

EUROPE KORTRIJK
20-25 OKT 2017

Die anderen Busworld Ausstellungen:

LATIN AMERICA MEDELLÍN 05-07.12.2017	RUSSIA MOSCOW 23-25.10.2018
TURKEY IZMIR 19-21.04.2018	EUROPE BRUSSELS 18-23.10.2019
INDIA BENGALURU 28-30.08.2018	www.busworld.org