



Irizar i8

# Auf der Spur zum Erfolg

**Irizar startet durch: Mit neuer Deutschlandzentrale in Neuwied am Rhein und einem attraktiven Modellangebot möchten die Basken endlich in Mitteleuropa ankommen. Wir fahren den Luxusreisebus i8 als 13,22 m langen Dreiachser.**

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 respektablen Integralbushersteller gemausert. Schöne Modelle wie etwa den eleganten PB hat man am Stammsitz in Ormaiztegui von jeher gebaut. Doch man war hier auch 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.

Wir hatten nun die Gelegenheit, den luxuriösen Superhochdecker i8 zu testen. Als Start und Ziel unserer Runde nach Mayen, dem Tor zur Eifel, bot sich natürlich der neue Sitz der Irizar Deutschland GmbH im rheinland-pfälzischen Neuwied an. Hier ist gerade in Kooperation mit der Ende 2016 gegründeten Bus und Truck Service Neuwied GmbH ein bestens ausgestattetes Omnibusservicecenter mit 8 000 m<sup>2</sup> Nutz- und Ausstellungsfläche entstanden. 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. Das Teilelager in Neuwied ist zudem umfassend ausgerüstet und wird stetig an den Bedarf angepasst, wie es von Seiten Irizar Deutschlands heißt.

**Die Wahl fiel auf Neuwied wegen seiner zentralen Lage und der guten Verkehrsanbindungen**

↑ **Beauty meets beauty: der Luxusreisebus Irizar i8 vor Schloss Bürresheim, neben Burg Eltz und Burg Lissingen nur eine von drei Wehranlagen in der Eifel, die nie erobert oder verwüstet wurden** Fotos: Peter Brückner

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.



↑ Dank indirekter Beleuchtung wirkt auch der Dachhimmel im Inneren des Busses freundlich und hell

Es scheint von der Rahmenbedingungen her also alles zu passen. Doch kann man das auch über den i8 sagen? Auf den ersten Blick unterscheidet er sich nur geringfügig vom Economy-Modell i6S (siehe unseren Testbericht in Ausgabe 8-9/2017), dem Upgrade des i6. In der Tat ist davon auszugehen, dass eine Reihe von Gleichteilen verwendet wird, womöglich in einer Größenordnung von bis zu 40 %. Wer jedoch genau hinschaut, erkennt die kleinen, essenziellen Unterschiede, die den i8 in der Gesamtheit einfach eleganter wirken lässt. Da ist die markante Sicke zu nennen, die sich von den Frontscheinwerfern über die gesamte Fahrzeuglänge bis hin zum Heck zieht. Oder die grazile Aluminiumleiste, die sich von der B- zur A-Säule zieht und die edler wirkt als das wuchtige Pendant beim i6S, zudem eine Resonanz in der ähnlich ausgeprägten Frontspange findet. An Front und Heck ähneln sich die beiden Brüder im Gesamten gesehen

jedoch am meisten, wenn man von den formschöneren, leicht gebogenen Lufteinlässen für den Motor am i8 absieht. Und noch etwas machen der Rundgang ums Fahrzeug und eine Inspektion des Innenraums schnell klar: Üppige Spaltmaße und nachlässige Verarbeitung bei Verfügungen oder Verklebungen gehören der Vergangenheit an. Hier ist durchweg sehr sauber in der Herstellung gearbeitet worden. Das alles hinterlässt einen sehr überzeugenden Eindruck.



↑ Einen aufgeräumten Eindruck macht das Heckmodul mit den Antriebsaggregaten, die bis zu 462 PS leisten

Doch wie schlägt sich ein Irizar-Reisebus mit nun eigenem Fahrgestell auf der Straße? Das wollten wir auf dem profilierten Rundkurs von Neuwied Richtung Eifel 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 – auch als Nachlaufachse – in der beliebten Kombination mit der ZF A 132 Hypoid-direkttriebachse.

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. Wer's noch softer mag, kann übrigens – natürlich gegen Aufpreis – ein Sechsgang-EcoLife-Wandlergetriebe von ZF ordern. Ebenso stoisch verrichtet das Fahrwerk seine Tätigkeit und lässt ein versiertes Scania-Chassis schnell vergessen. Wenn wir auch leer unterwegs waren und sich ein

**Das Fahrwerk legt eine souveräne Performance hin**

detailliertes Fahrverhalten sicherlich erst in beladenem Zustand

offenbart, so erhielten wir dennoch einen Eindruck von der Genauigkeit der Abstimmung. Nick- und Wankbewegungen äußerten sich nur sehr dezent, Querfugen schluckte das Federwerk mühelos. Minuspunkte gibt es allerdings bei der Wendigkeit: Ein geringfügig längerer Setra 516 HDH mit größerem Radstand schafft mit 21,5 m eine um 1,7 m kleinere Kreisbahn. Mühsam schafften wir es jedoch, uns teilweise rückwärts durch die Mayener Innenstadt zu zirkeln, als wir wegen einer Baustelle in enge Gässchen umgeleitet wurden – eigentlich ein No-Go – und abgestellte Transporter von Handwerksunternehmen sowie wild parkende Pkw uns die Bahn versperrten. Wo ein Wille, da auch ein Weg... Wenig auszusetzen gab es dagegen an der Performance des 462 PS starken DAF-Triebwerks, das mit den teilweise knackigen Anstiegen in der Eifel trotz relativ lang übersetzter Hinterachse gut zurecht kam. Bekannt ist es für sparsamen Dieselsonsum, so dass ein späterer Verbrauchstest in beladenem Zustand sicherlich sehr aufschlussreich für die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs wäre.

Die stellt natürlich einen weiteren wichtigen Aspekt dar. Mit 324 000 € ist das Testfahrzeug bemerkenswert günstig unterwegs. Es liegt damit fast 100 000 € unterhalb einer vergleichbar ausgestatteten Setra TopClass und preislich auch noch einige Zehntausend niedriger

Maschine versehen. Elegant zeigen sich auch die in Schwarz ausgeführten Service-Sets mit Touchfunktion. Die großzügigen Gepäckablagen darüber können auch geschlossen geordert werden. Nett zudem gerade für ältere Fahrgäste: die ausfahrbare



↑ Mit 12,2 m<sup>3</sup> ist das Kofferraumvolumen ausreichend bemessen. Rechts die Schlafkabine mit ihren Klappen auf beiden Seiten, die ebenfalls als Stauraum dienen kann

als der Mercedes-Benz Travego, der zukünftig ja bekanntlich nicht mehr gebaut wird. Positiv auf der Kostenseite schlägt sich natürlich nieder, dass Komponenten wie Türen (Masats), Klimaanlage (Hispacold), Spurhalteassistent (Datik) und Fahrgastsitze aus dem eigenen Konzern stammen. So kann bereits ein Basispreis von 279 000 € realisiert werden.

Ansprechend zeigt sich auch das Businnere des i8 mit dem ergonomisch gestalteten Cockpit sowie der gelungenen Anmutung mit hochwertig wirkenden Reisesesseln in Leder-Stoff-Kombination, hübscher LED-Beleuchtung und einem Boden in Holzoptik, der im Gang mit Teppich bedeckt ist. Auch für die Innenraumgestaltung gilt: Alles erscheint etwas edler, anmutiger als im i6S. Das betrifft vor allem das Cockpit, das ergonomisch geschwungen wie aus einem Guss wirkt, einfach hochwertiger als im Economy-Modell. Und die Miniküche im Einstieg 2 ist mit Lavazza-Espresso-

Stufe am Mitteleinstieg, die den Antritt erheblich erleichtert. Allerdings gibt es im Gegensatz zum i6S beim i8 keine Heckeinstiegsvariante, somit auch keine Ausführung mit ebenerdiger Hecktoilette, die gerade von Senioren geschätzt wird. Angenehm leise geht es bei der Fahrt zu, sowohl im Heckbereich über dem Motor als auch im Cockpit. Das spricht ebenfalls für eine gute Verarbeitung und eine gelungene Geräuschdämmung. Vor allem ansonsten häufig an der Front mit den ausladenden Spiegelarmen bei Reisehochdeckern auftretende Windgeräusche sind kaum zu vernehmen – eine bemerkenswerte Leistung der spanischen Entwickler. Erhältlich ist der i8 in vier Längenvarianten: als Zweiaxser mit 12,40 m Länge sowie als 13,22-, 14,07- und 14,98-m-Dreiaxser. Der vordere Überhang ist bei allen Ausführungen mit 2,69 m identisch. Die unterschiedlichen Längen ergeben sich aus differierenden hinteren Überhängen und beim vorde-

ren Radstand. Ersterer ist bei der getesteten Version mit 2,98 m relativ kurz, deutlich länger dagegen beim Zweiaxser (3,45 m) und bei den beiden 14-m-Dreiaxsern (3,55 m), die auch mit Hublift im Heckkasten lieferbar sind. Während sich der Radstand bei den drei kürzeren Varianten mit 6,14 m bis 6,34 m in etwa auf gleichem Niveau bewegt, sticht der 15-m-Bus mit 7,25 m hier deutlich heraus – damit auch sein Wendekreis von gewaltigen 24,9 m. Als ordentlich erwies sich das Gepäckraumvolumen beim Testfahrzeug mit 12,2 m<sup>3</sup> (inklusive WC). 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. Der i8 soll dabei Akzente im High-end-Bereich setzen und womöglich als günstigere Variante gegenüber Setra oder Van Hool punkten. Die Produktqualität stimmt jedenfalls, wie wir auf unserer



↑ Da ist noch Luft: Alle Aggregate vom Motor bis zu den Abgasnachbehandlungssystemen sind sehr gut zu erreichen

Testfahrt feststellen konnten. In anderen Teilen der Welt feiern die Basken längst solche Absatzerfolge, wie sie es sich für Mitteleuropa wünschen: Mit Werken in Spanien (zwei Standorte), Brasilien, Mexiko und Marokko haben sie 2016

**Das Nahziel liegt bei 150 verkauften Reisebussen**

bei einem Umsatz von 586 Mio. € rund 2 800 Ein-

heiten ausgeliefert. Im baskischen Aduna hat der Konzern gerade erst auf 37 000 m<sup>2</sup> mit 18 000 m<sup>2</sup> bebauter Fläche ein Produktionswerk vor allem für E-Busse vom Typ i2e sowie elektrische Komponenten aus dem Boden gestampft.

**OV Steinborn 500. Midibus seit 2009**



↑ Der Midibus für die Deutsche Bahn auf dem Firmenhof von Steinborn Foto: OV Steinborn GmbH

Mit einem Jubiläum ist die Firma OV Steinborn ins Jahr 2018 gestartet: Kürzlich verkaufte das im Jahr 1990 ursprünglich als Omnibusbetrieb gegründete Unternehmen seinen 500. Mini-/Midibus. Käufer des Mercedes-Benz Sprinter Frontniederflurbusses ist die Deutsche Bahn, die ihn im Stadt-



verkehr einsetzen will. Den Verkauf von Midibussen startete Steinborn mit Sitz im Baden-Württembergischen Erbach im Jahr 2009. Während zu Beginn nur wenige Modellvarianten lieferbar waren, deckt die Firma mittlerweile eine breite Modellpalette im Bereich Mini- und Midibusse ab: vom einfachen Schulbus, über Kombi- und Reisebusse, bis hin zu Stadtbussen als Frontniederflur- und Heckniederflur-Variante. Informationen unter [www.midibusse.de](http://www.midibusse.de)

Fazit und Ausblick: Der Neuanfang von Irizar im deutschsprachigen Raum ist mehr als vielversprechend.

Bislang scheiterten die Basen vor allem an fehlender Kontinuität im Vertrieb und Aspekten wie Kundendienst,

Ersatzteilversorgung und Service, die nicht den Ansprüchen der Kundschaft in Deutschland, Österreich

**Irizar i8 Technische Daten**

 <p><b>Motor</b></p>	<p>Stehend eingebauter Sechszylindermotor DAF MX-13 340, Common-Rail-Einspritzung bis 2 500 bar, Bohrung/Hub 130 x 162 mm, Turbolader mit variabler Geometrie (VGT), Ladeluftkühlung, AGR, aktiver Dieselpartikelfilter und geregelter Katalysator mit SCR-System, Abgasnorm Euro 6                  Hubraum: 12 902 cm<sup>3</sup>                  Nennleistung: 340 kW/462 PS bei 1 425 bis 1 750 min<sup>-1</sup>                  Max. Drehmoment: 2 000 Nm bei 1 000 bis 1 425 min<sup>-1</sup></p>
<p><b>Kraftübertragung</b></p>	<p>Automatisiertes Zwölfanggetriebe 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><b>Fahrwerk</b></p>	<p>Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 82 EC mit Doppelquerlenkern, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer                  Hinterachse: ZF A 132 Hypoid-Direkttriebachse, 4/4 Luftbälge/Stoßdämpfer                  Nachlaufachse: ZF RL 82 EC, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer                  Felgen/Bereifung: 10-Loch-Alcoa-Aluminiumfelgen 22,5 x 8,25", Continental Coach HA3 295/80 R 22,5</p>
<p><b>Bremsanlage/ Assistenzsysteme</b></p>	<p>EBS von Wabco mit ABS und ASR, ESP, ART, AEBS von Wabco, elektronische Bremskraftverteilung (EBD), innenbelüftete Scheibenbremsen SN 7 von Knorr rundum, Intardersteuerung aufs Bremspedal geschaltet, Hill-Holder, LDWS von Datik</p>
<p><b>Lenkung</b></p>	<p>Hydraulische Kugelmutterumlauf-Hydrolenkung ZF Servocom 8098, variabel übersetzt</p>
<p><b>Aufbau/Ausstattung Testwagen</b></p>	<p>Aufbau erfüllt EU-Richtlinien ECE R107 und ECE R66.01, Klasse 3, Hebe- und Senkanlage, Außenschwenktüren einflügelig von Masats, Zentralverriegelung der pneumatisch betätigten Kofferraumklappen, Außenspiegel elektrisch verstellbar, zwei manuell betätigte Notausstiegsluken, Skiklobenhalter am Heck, Vorbereitung Anhängerkupplung (Serie), Xenon-Licht, LED-Tagfahrlicht, Kurvenlicht, Nebelscheinwerfer, Rückfahrkamera, Parksensoren, Kamera über Tür 2, Panoramakamera, Brandmeldeanlage mit vier Sensoren im Motorraum, elektrisches Fahrerfenster, Doppelverglasung mit Tönung, elektrisches, zweigeteiltes Sonnrollo an der beheizbaren Windschutzscheibe, Kühlschrank im Armaturenbrett, Safe im Fahrzeuggerippe integriert, Fahrgastsitze Irizar i8 mit Kneitz-Sitzbezügen inkl. Lederkopfteil und -applikationen sowie verstellbare Fußstützen, Gangsitze seitlich verstellbar, WC mit Rauchmelder und 12-l-Abwassertank, Bordküche Frenzel FOB 512 mit Lavazza-Espressomaschine, 5-l-Kochendwassergerät, 6,2-l-Wurstkocher und 50-l-Kühlschrank, Radioanlage Bosch Professional Line, Videosystem Bosch mit USB-Anschluss, 19"-Monitor vorne und 15"-Monitor mittig verbaut, Fußbodenbelag in Holzoptik, LED-Innenbeleuchtung, Vorbereitung Schlafkabine</p>
<p><b>Heizung/Klima/ Lüftung</b></p>	<p>Aufdachklimaanlage von Hispacold (zwei Zonen), Fahrerplatzklimatisierung, Konvektorenheizung an den Seitenwänden, zusätzliche Heizgebläse im Vorder-/Mittleinstieg und hinter dem Fahrerplatz, Spheros-Standheizung</p>
 <p><b>Maße und Gewichte</b></p>	<p>Länge/Breite/Höhe (mit Dachklimaanlage): 13 220/2 550/3 980 mm                  Radstand VA-HA/HA-NA: 6 135/1 500 mm                  Überhang v/h: 2 690/2 895 mm                  Wendekreis: 23 252 mm                  Einstiegshöhe: 360 mm                  Breite Tür 1/2: 900 mm                  Innenstehhöhe: 2 010 mm                  Leergewicht: 16 500 kg                  Zul. Gesamtgewicht: 24 000 kg                  Fahrgastkapazität: 55+1+1 (3*)                  Tankvolumen Diesel/AdBlue: 670/50 l                  Kofferraumvolumen: 12,2 m<sup>3</sup></p>
<p><b>Preis</b></p>	<p>Testfahrzeug: 324 050 € (netto)</p>



↑ Eine Lavazza-Espressomaschine wertet die Miniküche auf

und der Schweiz entsprechen. 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. Zwar haben schon viele Importeure gerade auf dem schwierigen deutschen Markt zum Tigersprung angesetzt und sind als Bettvorleger geendet.



↑ Ein abschließbares Fach am Einstieg 1 entzerrt die ansonsten begrenzte Ablagsituation im Cockpitbereich etwas

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. Und das vielseitige Produktportfolio mit dem i8 als Flaggschiff an der Spitze scheint auch zu passen. Nur so dürfte man in Mitteleuropa Erfolg haben und den Platzhirschen Marktanteile streitig machen können – gerade im Luxusbussegment.

Peter Brückner ■