



Iveco Urbanway

Neue „Feuerwehr“ für den Stadtverkehr

Mit der Einführung seines Bestsellers Crossway im Jahr 2006 mischte Iveco Bus den Markt für Überlandfahrzeuge mächtig auf. Jetzt wollen die Italiener auch im Stadtbusbereich auf dem deutschen Markt Fuß fassen und ergänzen ihre Baureihe Urbanway um einen Gelenkbus. Die Premiere fand in Ulm statt.

Warum Ulm, werden sich sicherlich viele denken. Mit der Stadt am Rande der Schwäbischen Alb verbindet man auf den ersten Blick nicht unbedingt Iveco Bus – eher einen großen deutschen Busbauer. Aber am Standort Ulm Donautal befindet sich natürlich das Magirus-Werk, wo schon ab 1919 Omnibusse vom Band liefen. Unter Regie von Iveco, das 1975 Magirus übernommen hatte, wurden bis August 2012 in diesem Werk noch die schweren Zugmaschinen des Typs Stralis gebaut. Dann jedoch wurde die Herstellung eingestellt und in das spanische Schwesterwerk in Madrid verlagert. Die Produktion in Ulm stellte man in der Folge mit hohen Investitionen auf Brandschutzfahrzeuge um. Heute werden hier Drehleiter- und Löschfahrzeuge für Feuerwehren gefertigt. Frisch aus dem Iveco-Werk Annonay Frankreich angekommen stand inmitten einer großen Armada feuerroter Löschfahrzeuge auch unser Testbus: ein 18 m langer Urbanway Gelenkbus. Bevor

das Fahrzeug Ende des Jahres an das hessische Traditionsunternehmen Frölich Reisen übergeben wird, hatten wir Gelegenheit, den neuen Bus in Ulm Probe zu fahren. Dies sei zwar der erste Gelenkbus aus dem Hause Iveco für Frölich Reisen, aber Bernd Frölich, Geschäftsführer und Inhaber, habe bereits gute Erfahrungen mit Iveco-Bussen, bestätigt er **BUSMAGAZIN** gegenüber. Aktuell befinden sich in seiner Flotte über 70 Iveco-Fahrzeuge.

Große Präsenz hat Iveco Bus auf dem deutschen Stadtbusmarkt bisher nicht gezeigt. In Zukunft soll sich das aber ändern. Zwar erwarte Julian Dango, Leiter Iveco Bus Deutschland, Österreich und Schweiz, eigenen Angaben zufolge zunächst keine hohen Absatzzahlen. Aber das Ziel sei es zu zeigen, dass Iveco ein gutes Produkt auch für den Citybereich habe.

Die zögerliche Haltung des Herstellers in diesem Segment ist wohl darauf zurückzuführen, dass ein flächendeckendes sowie ein vernünftig funktionierendes Servicenetz zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausreichend gewährleistet werden kann.

Der Urbanway löste den Citelis ab

Doch man ist bestrebt und bereits dabei, so schnell wie möglich den Servicebereich und die Ersatzteilversorgung weiterzuentwickeln und auszubauen.

Mit der Umstellung seiner Produktpalette auf die Euro-6-Technik führte Iveco Bus auch gleichzeitig einen Modellwechsel durch und schickte den neuen Niederflurstadtbus Urbanway ins Rennen. Dieser löste den Citelis ab. Konzipiert wurde der Urbanway nach EBSF-Standards (European Bus System of the Future). Der niederflurige Citybus ist in den Längenvarianten 10,5 m, 12 m und 18 m erhältlich. Bei der kurzen Variante sitzt ein Tector-7-Triebwerk mit einer Leistung



▲ Julian Dango, Leiter Iveco Bus Deutschland, Österreich und Schweiz, möchte mit dem Urbanway ein gutes Produkt auch im Citybereich anbieten können Foto: Bulut



▲ **Vorge stellt wurde der Urbanway als Gelenkbusvariante am Magirus-Stammsitz in Ulm, wo heute Feuerwehrfahrzeuge wie der Dragon 8x8 hergestellt werden** Foto: Sanna

von 286 PS im Heck. Der 12-m-Bus wird entweder mit dem Tector-7- oder mit einem Cursor-9-Motor mit einer Leistung von 310 bis 360 PS angetrieben. Der Gelenkbus ist mit Cursor 9 und einer Leistung von 310 bis 400 PS erhältlich. Kombiniert werden kann der



▲ **Ansprechend gelöst: Frontscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht und Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht** Foto: Sanna

Antrieb entweder mit dem Automatikgetriebe ZF EcoLife inklusive Topodyn oder einem Voith Diwa 6 mit Sensotop. Der Kunde kann außerdem zwischen Diesel-, CNG- und Hybridantrieb wählen.

Das besondere an den Iveco-Motoren ist, dass sie ohne Abgasrückführung (AGR) auskommen. Iveco setzt in diesem Bereich auf die HI-SCR-Technologie. Dadurch sind die Aggregate

u. a. kompakter, und der Motorraum ist etwas luftiger. Dieser ist mit einem Brandmelder versehen. Eine Verbrauchsmessung konnten wir bei unserer kurzen Testfahrt noch nicht durchführen. So müssen wir uns vorerst mit den Herstellerangaben begnügen, die für den Vorführer (18 m, 360 PS, Getriebe ZF EcoLife) die folgenden SORT-Werte umfassen: SORT 1 = 59,6 l/100 km, SORT 2 = 50,9 l/100 km und SORT 3 = 47,8 l/100 km. In einer vergleichbaren Ausstattung zum Vorführer ist der Urbanway-Gelenkbus für 295 000 € zu haben. Unser Testfahrzeug wies

55 Sitzplätze auf. Die maximale Kapazität beträgt 145 Fahrgäste. Wobei an dieser Stelle angemerkt werden muss, dass 55 Sitzplätze den Raum sehr beengen. Dadurch, dass die maximale Sitzkapazität ausgeschöpft wurde, war die Anordnung mancher Sitzplatzbereiche nicht optimal. Beispielsweise befanden sich Einzelsitze direkt vor dem Drehgelenk. Dieses wird übrigens vom Spezialisten Hübner zugeliefert und verfügt über eine Knickschutzsteuerung, die beim Rangieren oder Anfahren einen möglichen Schaden am Gelenk verhindern soll (Knickwinkel +/-53°).

Des Weiteren wurde auch die Fläche gegenüber Tür drei mit Sitzen ausgerüstet. Gegenüber Tür zwei befand sich die Sondernutzungsfläche mit Rollstuhlplatz und Klappsitzen. Der Gelenkbus ist mit zwei, drei oder vier Türen erhältlich. Der Heck Einstieg bleibt dabei stufenfrei. Das automatische Kneeling macht den Einstieg für die Fahrgäste komfortabel. Zudem ist der 28-Tonner mit Umfeldbeleuchtung in LED-

Technik ausgerüstet, die bei Dunkelheit zum komfortablen Ein- und Aussteigen beiträgt. Die Einstiegshöhe beträgt von vorne anfangen beim Dreitürer 320, 330 bzw. 340 mm.

Neu gestaltet wurde beim Urbanway auch die Innenbeleuchtung, die aus zwei durchgehenden LED-Leisten besteht und individuell gestaltet werden kann, z. B. durch farbiges Licht. Das neue Lüftungssystem mit Dacheinbau besitzt eigene Luftleitungen für Heizung und Klimaanlage. Die sogenannten Luftvorhänge an den Türen verhindern das Eindringen heißer Umgebungs-

LED-Beleuchtung und Luftvorhänge an den Türen erhöhen den Komfort

luft beim Ein- und Aussteigen an den Haltestellen. Beim Öffnen

der Türe wird jedes Mal kühle Luft kräftig in das Businnere geblasen. In der kühlen Jahreszeit verhindert der Luftvorhang im umgekehrten Sinne den Verlust an Wärmeenergie im Innern.

Neues auch in Sachen Fahrer Arbeitsplatz, der an Komfort und Sicherheit gewonnen hat. Die erhöhte Sitzposition, die sich durch das Podest unter dem Fahrer ergeben hat, ermöglicht eine gute Sicht. Das Cockpit wird vom Fahrgastraum mit einer transparenten Scheibe abgetrennt. Allerdings: Was auf den ersten Blick bereits störend auffällt, sobald man am Steuer des Gelenkbusses sitzt, ist das Schwanenhalsmikrofon, das völlig deplatziert von dem oben an der Decke angebrachten Instrumententräger mit Digi-Tacho und DVD-Spieler entlang der Windschutzscheibe herunter hängt. Zu der Optik des Urbanway tragen u. a. die neuen Frontscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht und ein modifizier-

tes Heckleuchtenmodul mit kompletten LED-Elementen für Brems- und Blinklicht sowie Schluss- und Rückfahrleuchten bei. Die Nebelscheinwerfer verfügen über Abbiegelicht. Neben einer eigenständigen Euro-6-Lösung ohne Abgasrückführung verspricht Iveco für die neue



▲ **Der Wille zur hohen Sitzplatzanzahl hat diese kuriose Anordnung im Gelenkbereich hervorgebracht. In deutschen Verkehrsunternehmen dürfte man sie wohl nur selten sehen** Foto: Sanna

Baureihe eine Reihe innovativer Lösungen im öffentlichen Nahverkehr sowie hohe Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit. Dazu tragen beispielsweise dreigeteilte Stoßfänger und nicht in die Verkleidung integrierte, ausklappbare Scheinwerfer bei. Bei der kurzen Probefahrt war das Fahrgefühl am Steuer angenehm: bequemer Sitz, gute Sicht auf die Straße, ordentliche Fahrdynamik. Als Fahrgast allerdings war die Geräuschkulisse im Bus nicht zu überhören: Es klapperte und knisterte selbst auf nicht allzu holprigen Straßen. Auch an der offensichtlich zu hart eingestellten Dämpfung könnte noch gearbeitet werden. Askin Bulut ■

