



Probus R/XL

SCHICKE SCHALE – HARTER KERN

Midibusse auf Lkw-Verteiler-Fahrgestellen sind europaweit eine kleine Seltenheit und auch hierzulande gewöhnungsbedürftig. Dass sie aber auch ihre Vorteile haben gegenüber den Fahrzeugklassen Sprinter und Co., zeigt der neue Probus R/XL auf Basis des Iveco Eurocargo ML idealtypisch.

Wer in der Domstadt am Rhein was auf sich hält, der fährt mit Luxusbussen von Weinzierl. So oder ähnlich würde es die Werbung sagen. Und tatsächlich: Luxuriöse Neoplan Starliner fuhren mit dem Unternehmen schon den Toyota-Formel-1-Rennstall und ein neuer Skyliner bewegt die langen Junges der Kölner Haie und anderer Sportclubs, dazu gesellen sich diverse Politiker auf Wahlkampf- und Sommertouren. Comfort- und Top-Class von Setra komplettieren den hochwertigen Fuhrpark von 28 Bussen des in den 60ern von Elmar Weinzierl, dem Vater des jetzigen Geschäftsführers Jürgen Weinzierl, gegründeten Unternehmens in Köln-Zollstock. Nicht von ungefähr ist der Vollblutunternehmer stolz darauf, zum Stadtbild von Köln zu gehören. Früher seien es vor allem schrumpfende Reise-

gruppen und Reiseziele mit herausfordernder Straßenführung gewesen, die als Argumente für einen Mini- oder Midibus dienten. „Heute ist auch noch das Klimaschutzargument dazugekommen. Mit dem ausgewachsenen Großbus wollen gerade kleine und mittlere Gruppen zunehmend ungern verreisen“, so Weinzierl, der sich als Vorsitzender des nordrhein-westfälischen Busunternehmerverbandes NWO intensiv mit dem Thema Umweltschutz beschäftigt. Er selbst betreibt derzeit vier Busse im Kleinformat, einer davon ein Mercedes Sprinter sowie ein Probus Maximo auf Daily-Basis. Da lag es nahe, bei einem neuerlichen Bedarf zum Ersatz des in die Jahre gekommenen Mercedes-Benz

Tourino wiederum bei den Spezialisten in Herxheim anzuklopfen, um nach dem größten Midibus zu fragen, der zu haben ist. Die bekannte Kleinbus schmiede ist mit Produkten von der spanischen Indcar und des slowenischen Herstellers AS Domzale, der seinerzeit auch für Ernst Auwärter in Steinenbronn gefertigt hatte, in dem interessanten Segment von

Der Innenraum gibt sich luftig und angenehm

25-35 Sitzen vertreten, an das der allgegenwärtige Sprinter nicht wirklich herankommt. Und der Platzhirsch der europäischen Minibus-Szene sowie seine Konkurrenten MAN TGE und Iveco Daily haben alle das gleiche Problem: geringe Innenbreite und kaum Kofferraum, geschweige denn genügend Gewichtsreserven im

Der Probus R/XL vor dem Kölner Dom, aber auf der „Schäl Sick“

Angebot. Die Lösung: Ein Lkw Chassis mit Frontmotor, auch wenn diese Kombination hierzulande ein deutliches „G’schmäcke“ hat. Auch Weinzierl gibt unumwunden zu, die Entscheidung für das Lkw-Chassis sei eine „gewisse Herausforderung gewesen“ und „entspreche nicht so ganz unserem Ansatz“. Trotzdem war vor allem die Sitzplatzzahl von 27 Sitzen in Verbindung mit großem Kofferraum und geräumiger Hecktoilette ausschlaggebend. Ein Sprinter sei nun mal viel zu eng für

raum schon eng werden für die große Reise. Also sehen wir uns den slowenisch-pfälzischen Midi, der wiederum erstmals auf der Bus2Bus in Berlin gezeigt wurde, mal genauer an. Bis auf die weit überstehenden Radhäuser mit kleinen 275er Reifen im Wohnmobilstil ist dem Probus R/XL seine robuste Bauart nicht auf den ersten Blick anzusehen. Eine moderne, keilförmige Front im Iveco-Design, klar gezeichnete Seitenwände (allerdings ohne bündig abschließende Fensterunter-

kante, auch eine Dachregennrinne fehlt dem Praktiker)

Gegenüber der Nottür ist die Hecktoilette verbaut

diese Anforderungen, die im Hause bis dato ein Mercedes Tourino erfüllen durfte, der jetzt aufs Altenteil ging. Zudem ist ein zulässiges Gesamtgewicht von deutlich über 7 t nötig, die nur der Iveco Daily erreicht. Auch der neue Sprinter Travel 75, der erstmals in Brüssel auf der Busworld gezeigt wird, begnügt sich mit 6,5 t. Beim Probus R/XL sind es dagegen stolze 10,2 t. Das bedeutet bei einem Leergewicht von rund 7,5 t eine Zuladung von 92 kg pro Person bei üppigem 4-Sterne Abstand und Toilette und immer noch 72 kg bei einer Vollbestuhlung mit 35+1+1 Sitzen. Dann dürften aber auch die 6 m³ Koffer-

und ein gefälliges Heck lassen den Midi auf den ersten Blick in einer höheren Klasse daherkommen als Minibusse herkömmlicher Machart. Dabei haben die Konstrukteure eine so hohe Bodenhöhe aus dem Hut gezaubert, um den unschönen Motoraufbau neben dem Fahrer weitgehend zu vermeiden. Zudem ist ein sehr breiter und gut begehbarer Einstieg vorne gelungen. Ganz nebenbei ergeben sich so seitlich noch große Staufächer. Lediglich links ist nur die Hälfte dieser Stauräume nutzbar, da im vorderen Bereich Elektrik und Co.



Der Innenraum ist mit Sitzen des Typs Sege 4030X bestückt

untergebracht sind. Das reicht fast an einen kurzen Setra S 511 heran, der allerdings rund einen halben Meter baut und preislich rund 100 000 € teurer platziert ist. Mit einem Radstand von 5,17 m ist der Probus allerdings nicht ganz so wendig wie der Neu-Ulmer, der sich mit rekordverdächtigen 17,5 m begnügt. Zudem bie-

tet der Probus hinten nur eine Nottüre mit einer kleinen, selbstausklappenden Treppe. Einen bitter nötigen Haltegriff hat man aber schlichtweg vergessen – wenn den Fahrgästen nicht ein beherzter Sprung zugemutet werden soll. Gegenüber der Nottür ist die Hecktoilette verbaut, die eine ausreichende Stehhöhe von 1,80 m und viel Bewegungsfreiheit bietet.

Fotos: Olaf Forster



Der Fahrerarbeitsplatz – in diesem Fall mit Blick auf die Kranhäuser im Kölner Rheinauhafen im Hintergrund

Innovative Lösungen für Bus- und Reiseveranstalter



NEUE APPS FÜR VERANSTALTER UND URLAUBER

30 Jahre
Kompetenz Innovation

www.ratio-software.de



↑ **Nottüre hinten mit kleiner, selbstausklappender Treppe**

Das sind 20 cm weniger für den Kopf als der Bus generell hat. Freilich müssen die Tanks der Toilette im Winter



↑ **Der Einstieg verjüngt sich bauartbedingt**

aufgrund des fehlenden Heckmotors zusätzlich beheizt werden. Auch müssen Betankung und Entlee-



↑ **Die Hecktoilette ist vergleichsweise geräumig**

rung über den Notausstieg durch den Innenraum erledigt werden – keine praxisgerechte Lösung!

Ansonsten gibt sich der Innenraum luftig und angenehm. Dank der üppigen Innenbreite von 2,33 m (beim Sprinter Travel 75 sind es nur 1,85 m) bleibt neben den ausreichend komfortablen Sitzen des Typs Sege 4030X mit vorne extrem nachgebendem Sitzkissen noch ein breiter Mittelgang von bis zu 42 cm übrig. Ob die 17 cm hohen Podeste nun praktisch sind oder nicht, ist wie immer eine Frage der Philosophie, die sich hier wiederum nicht final beantworten lässt. Wir fänden es allerdings gut, wenn sie genauso perfekt mit LED-Leuchten indirekt illuminiert wären wie die Einstiegsstufen vorne. Servicesets und Gepäckablagen sind selbstverständlich auch an Bord und gut nutzbar.

Probos R/XL Technische Daten



Viele Bedienelemente sind unübersichtlich platziert

Mit den Kunststoffverkleidungen zwischen den Sets hätte man sich allerdings bei der Produktion etwas mehr Mühe geben können. Alles in allem geht die Verarbeitungsqualität aber in Ordnung. Bei einem sehr attraktiven Preis von rund 185 000 € mit Automatikgetriebe darf man mit hin keine Premiumqualität erwarten.



↑ **Beim Beifahrer befindet sich u. a. der Heißgetränkbehälter vom Hersteller TM**

Motor

Iveco 6,7-l-Reihensechszylinder Tector E22 „SCR only“.
Hubraum: 6 728 m³
Leistung: 162 kW (220 PS) bei 2 500 min⁻¹
Drehmoment: 800 Nm bei 1 250 min⁻¹

Kraftübertragung

Automatisiertes Sechsgang-Getriebe ZF 6 AS 800 TO, Übersetzungen 6,58 bis 0,78; Trock.-Kupplung 395 mm

Fahrwerk

Chassis Iveco ML 100 E 22 P mit Einblatt-Parabelfeder mit Luftfederung und Starrachse vorne; starre Hypoidachse hinten; Stabilisatoren vo./hi.; Übers. i = 3,73

Bremsen

Druckluftunterstützte Scheibenbremsen rundum (330 mm). ABS/ASR, ESP, AEBS (Notbremsassistent); verschleißfreie Wirbelstrombremse Telma Serie; Motorbremse

Abmessung und Gewicht

Länge/Breite/Höhe: 9 515/2 450/3 300 mm
Radstand: 5 175 mm
Überhang v/h: 1 235/3 105 mm
Kofferraumvolumen: bis 6 m³
Tankvolumen Diesel/AdBlue: 200/30 l (SA: 400 l Diesel)
Leer-/zul. GG: 7 525/10 250 kg

Sitz-/Stehplätze

Fahrgastplätze (Testw./max): 27/35+1+1 (4/2 Sterne)

Preis

Grundpreis (Testwagen): 185 000 €

BUSMAGAZIN

HERAUSGEBER

Bernhard Kirschbaum

CHEFREDAKTEUR

Dirk Sanne – DS (verantwortlich), Telefon 02 28 / 9 54 53-44
E-Mail: d.sanne@kirschbaum.de

REDAKTION

Ralf Theisen – RT, Telefon -42, E-Mail: rtheisen@kirschbaum.de

AUTOREN DIESER AUSGABE

Jörg Berghoff, Thomas Burgert, Olaf Forster, Dieter Gauf, Dirk Sanne, Herbert Schädewald, Ralf Theisen

ANZEIGENLEITUNG

Michael Dietl (Verlagsleiter Fachzeitschriften print & digital),
Telefon 02 28 / 9 54 53-47
E-Mail: m.dietl@kirschbaum.de

ANZEIGENVERKAUFSLEITUNG TOURISTIK

Gisela Hagemann, Telefon 02 28 / 9 54 53-24, Fax 9 54 53-37
E-Mail: g.hagemann@kirschbaum.de
Kerstin Ficht, Telefon 02 28 / 9 54 53-45
E-Mail: k.ficht@kirschbaum.de

ANZEIGENDISPOSITION

Dieter Sturm, Telefon 02 28 / 9 54 53-23, Fax 9 54 53-37
E-Mail: d.sturm@kirschbaum.de oder anzeigen-
druckunterlagen@kirschbaum.de

ANZEIGENPREISE

Preisliste Nr. 39 vom 1.10.2018



VERTRIEBSLEITUNG

Stephanie Hank, Telefon 02 28 / 9 54 53-35
E-Mail: s.hank@kirschbaum.de

BEZUGSPREISE UND ISSN

Inland/Ausland Jahresabonnement 69,- € zzgl. Versand
16,80 € (jeweils einschl. MwSt.), Einzelheft 8,- € zzgl. Versand.
Die Zeitschrift erscheint 10x jährlich. ISSN 0942-356X
Für RDA-Mitglieder ist der Bezug im Mitgliedsbeitrag enthalten.

ANSCHRIFT VERLAG

Kirschbaum Verlag GmbH, Siegfriedstr. 28, 53179 Bonn,
Telefon 02 28 / 9 54 53-0, Fax 9 54 53-27
E-Mail: info@kirschbaum.de · Internet: www.kirschbaum.de

SATZ/MONTAGE

EMS Eckert Medienservice, Euskirchen

DRUCK

johnen-druck, Bernkastel-Kues

VERÖFFENTLICHUNGEN

Die Zeitschrift sowie alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Zum Abdruck angenommene Beiträge und Abbildungen gehen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen in das Veröffentlichungs- und Verbreitungsrecht des Verleges über. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen des Verleges. Für unaufgefordert eingesandte Beiträge übernimmt Verlag und Schriftleitung keine Gewähr. In dieser Zeitschrift erscheinende Arbeiten dürfen vorher nicht an anderer Stelle veröffentlicht worden sein und auch später nicht anderweitig, weder im Inland noch im Ausland, veröffentlicht werden. Ausnahmen von dieser Regel bedürfen einer ausdrücklichen Vereinbarung zwischen Verfasser und Verlag.



Titelbild

Das besondere Naturerlebnis –
Die Baumwipfelpfade der Erlebnis Akademie AG
www.baumwipfelpfade.de



Mitglied im



↑ 6 m³ Kofferraum stehen für die große Reise zur Verfügung

Und was erwartet den Fahrer auf dem Kapitänssitz? Erst einmal ein recht großzügiger Arbeitsplatz mit einer üppi- gen Panoramascheibe (1,6 m Höhe) und Kaffeemaschine in Reichweite direkt vor dem ebenfalls verfügbaren Kühl- schrank nebst Würstchen- sieder – andere Küchenvari- ationen sind auch möglich. Für einen Begleitersitz mit genügend Knieraum ist ebenso ausreichend Platz eingeplant, auch wenn es für den zweiten Offizier etwas an Ablageflächen fehlt. Ein paar Schrulligkeiten lassen sich natürlich bei dem hierzu- lande eher unüblichen Kon- zept nicht vermeiden, so das optische Auffüllen der seit- lichen Verbreiterungen über das Serien-Daily-Cockpit hinaus. Das stört aber weniger als die teilweise unübersichtliche Anbringung vieler Bedien- elemente, zudem ist das Fahrerfenster weit hinten platziert und etwas schwer- gängig. Die Reisebusaußen- spiegel wirken fremd an den B-Säulen, tun aber ihren Dienst, wenn sie auch mit recht großem toten Winkel auf- warten. Da macht es durch- aus Sinn, wenn der Kunde die Ausstattung mit regel- tem ACC und Notbrems- assistent um ein Mobileye Shield+ System erweitert, wie es MAN derzeit flächen- deckend einführt.

Auch beim Fahreindruck will sich erstmal wenig Busfeeling einstellen. Zwar sind Luftfe- derung vorne und hinten Serie, aber die grundlegende Parabolfederung mit Ein- blattfeder hinterlässt einen wenig komfortablen Grund- einindruck. Auch die robuste Starr- achse vorne trägt zu die- sem spröden Eindruck bei, an den man sich aber durchaus gewöh- nen kann. Eher zum Abgewöhnen für einen eingefleischten Busfah- rer sind dagegen die Motor- geräusche des Iveco Sechs- zylinders Tector E22 mit 6,7 l und 220 PS Leistung sowie 800 Newtonmeter an maxi- malem Drehmoment. Im Cockpit sind im Fahrbetrieb bei 100 km/h denn auch rund 75 Dezibel keine Selten- heit, unter Volllast dürfen es auch mal 80 sein – und im

6,7 l Hubraum, 220 PS Leistung und 800 Nm max. Drehmoment

Heck geht es nicht wesentlich leiser zu. Die Edelstahlträger des Chassis Eurocargo ML 100E22 / P übermitteln den Körperschall offenbar einfach zu gut. Neben einer leichten Anfahrschwäche gibt sich der Sechszylinder dann aber ober heraus recht durchzugs- kräftig und ist mit dem Sechsgang-Automaten gut abgestimmt. Beim Verzögern hilft die Telma-Wirbelstrombremse zupackend, sie entlässt ihre Energie wie vor 50 Jahren als ungenutzte Abwärme. Der Verbrauch von 19 l leer bis 21 l im Einsatz kann als an- gemessen, wenn auch nicht herausragend gelten. Erwartungsgemäß und kon- zeptbedingt ist das Acht- gang-HiMatic aus dem Daily

oder das Allison Fünf- Gang-Wand- lergetriebe für das eher grobschläch- tige Fahrgestell nicht zu be- kommen. Ein Schaltgetriebe allerdings genauso wenig. Dennoch: Dieses in Deutsch- land eher exotische Midibus- Konzept auf einer robusten Lkw-Basis macht durchaus Sinn, bekommt der Kunde doch viel Bus für wenig Geld und nur mit kleinen Abstrichen für den Fahrgast. Und warum sollte der Bus nicht mal vom eigentlich ungeliebten großen Bruder profitieren?

Olaf Forster ■



↑ Der Iveco Sechszylinder Tector E22 mit 6,7 l bietet 220 PS Leistung