

## Im BusBlickpunkt-Test: Iveco Crossway LE Line 14,5 Mehr Länge, mehr Gewinn

16

Im Regionalverkehr ist der Crossway von Iveco Bus eine gesetzte Größe. Der Low-Entry auf drei Achsen bedient mit 14,5 Meter Länge jetzt auch großes Verkehrsaufkommen. Was er kann, zeigte er auf der Testrunde über Land. So ein Fahrzeug hat nicht jeder. Und erst recht keine lückenlose Low-Entry-Baureihe, vom 10,85 Meter langen Midi bis zum 14,5-Meter-Dreiaxler, hier hat Iveco Bus eindeutig die Nase vorn. Wenn man vielleicht von Setra absieht, die Neu-Ulmer führen

ebenfalls einen gepflegten Regionalbus auf drei Achsen im Sortiment. Neuerdings rundet ein 14,5 Meter langer Iveco-Dreiaxler das Low-Entry-Programm nach oben ab. Unser Crossway trägt die Botschaft: „Bester Low-Entry 2017“, das Prädikat hat er sich 2017 als Zweiaxler in einem renommierten Vergleichstest erworben, wo er sich gegen die etablierte Konkurrenz souverän behauptet hat. Ist der 14,5-Meter-Dreiaxler vom gleichen Holz geschnitzt?

International genießt der Crossway Low Entry einen guten Ruf, auch hierzulande schlägt sich das Volumen-Produkt von Iveco Bus erfolgreich. Sein Erfolgsrezept: Viel Nutzwert zu recht erschwinglichen Preisen – der Crossway kann mehr als billig. Gefertigt werden alle Crossway-Typen im tschechischen Iveco-Werk Vysoká Myto nördlich von Prag. Dort werden sie gehegt und gepflegt, und weitere Nischenmodelle entwickelt. Ihr Rohbau wird sorgfältig KTL-versiegelt, gegen Rost sind die Crossways gefeit. Und wie Kundenerfahrungen zeigen, haben sie längst ihre Kinderkrankheiten abgelegt.

### Konkurriert fast mit einem Gelenkzug

Seit gut einem Jahr wird das dreiachsige LE-Modell gebaut, das mit seiner Gesamtkapazität schon fast mit einem Gelenkzug konkurriert. Als „Line“ zielt er aufs regionale Streckengeschäft, als „City“ und schlankem Sitzkonzept soll er gar mehr als 100 Fahrgäste fassen. Unser „Line“-Proband befördert mit fast 15 Metern Länge 57 Fahrgäste sitzend und etliche stehend im innerörtlichen Verkehr. Mit einem anderen

Sitzraster dürfen es auch ein paar Sitzplätze mehr sein. Gewichtsseitig gibt es kaum Probleme. Geht es um verfügbare Nutzlast, ist der Dreiaxler mit zulässigen 24 Tonnen Gesamtgewicht ein Riese. Im Verkehr ist der Low-Entry schon ein sperriger Geselle. Knapp sieben Meter Radstand sind nicht ohne, aber mit aktiv gelenkter Nachlaufachse schafft er 23,8 Meter Wendekreis. Er spürt unheimlich geradeaus, und mal ehrlich: Unter schwierigen Wetter- und Straßenbedingungen fährt so ein Dreiaxler weitaus berechenbarer und sicherer als ein Gelenkzug. Ein Leichtgewicht ist der lange Iveco-Bus nicht, dafür sorgt schon die Doppelverglasung der Fahrgastzelle. Dafür rollt der LE-Dreiaxler recht manierlich ab und demonstriert Festigkeit, selbst auf Flickenteppich-Fahrbahnen klappert er kaum. Auch die satt schließenden Außenschwennklappen halten die nach innen dringenden Fahrbahngeräusche gering. Eine vertretbare Lösung, nur das gemächliche Türöffnen kostet an jeder Haltestelle Zeit. Es geht auch anders und mit schnell öffnenden Türen. Auf Wunsch darf es auch eine doppeltbreite Vordertür sein.

### Mit besonderer Umsicht

Zeit sollte sich der Fahrer nehmen, wenn er in Ortschaften und Innenstädte muss. Denn eigentlich ist der lange Dreiaxler eher ein Streckentyp als ein Häuserschluchten-Wedler. Der stattliche Radstand verlangt Eingewöhnung, auch der hintere Überhang schwenkt bei vollem Einschlag recht kräftig zur Seite. Versierte Chauffeure fahren enge Radien mit besonderer Umsicht, holen weit aus und schlagen bei engen Abständen zu benachbarten Verkehrsteilnehmern erst spät voll ein. Die Erfahrung zeigt: Dreiaxler mit mehr als 14 Meter Länge sind nicht die Fahrzeuge, die durch alle Hände gehen sollten.

Und doch geht der Dreiaxler seinem Chauffeur recht gefällig zur Hand. Flott rein in die Haltestelle und zügig wieder raus, er lässt sich leicht und präzise steuern. Die Schalter und Bedienoberflächen des konzerneigenen Cockpits (adaptiert aus dem Lkw Stralis) sind schnell erlernt, und ja: Es gibt ab Werk auch einen VDV-konformen Arbeitsplatz (von Actia). Gewiss trägt auch der leistungswillige Cursor 9-Sechszylinder seinen Teil zum fahraktiven Wesen bei. 360 PS Leistung liefert der 8,7 Liter große Reihensechszylinder bei leicht erhöhtem Drehzahlniveau, er hängt beflissen am Gas. Mit maximal 1.650 Newtonmetern Drehmoment schiebt er zwar nicht brachial aber doch ausreichend kräftig an, die 400-PS-Variante des Cursor 9 mit maximal 1.700 Newtonmetern kann man sich wirklich sparen. Das sehr kultivierte SCR-only-Triebwerk verbrennt den Kraftstoff ohne Abgasrückführung heißer und eliminiert die Stickoxide nur per Adblue-Einspritzung ins Abgas. Mit dem Ergebnis, dass es Kraftstoff spart und etwas mehr Adblue verbraucht. Dafür regeneriert der Partikelfilter ausschließlich passiv im Fahrbetrieb, der Fahrer muss nicht darauf achten, wo er seinen Bus abstellt. Bei der Getriebebefragung würden wir die Ecolife-Automatik empfehlen, es gäbe ja auch einen vierstufigen Voith-Getriebeautomaten und ein Sechsgang-Handschatgetriebe (von ZF). Der Sechsgang-Getriebeautomat verwaltet das Drehmoment des halbstarken Diesels wieselflank, er legt virtuos Gang für Gang nach und sorgt bei Bedarf für ein verblüffendes Beschleunigungsvermögen. Bei bestem



Der Jüngste im Crossway-Sortiment: Der Low-Entry-Dreiaxler zielt auf hohes Fahrgastvolumen im Regionaleinsatz

Schaltkomfort, wohlgemerkt. Nur die gelegentlichen Schaltstöße kurz vor dem Stehenbleiben nerven nach wie vor – ob man die mal abstellen kann?

### Fast flink auf der Landstraße

Selbst in der schwäbischen Alb und bei gewiss nicht einfacher Topografie kommt der Iveco nicht aus der Puste. Und nicht vom Kurs ab, der Dreiaxler fährt unbeirrt geradeaus, selbst auf wellig verworfener Fahrbahn, die mit Spurrillen durchsetzt sind. Mit Stabilisatoren an der Vorder- und Antriebsachse nimmt er schnelle Kurven mit nur geringer Seitenauslage, er lässt sich einfach und sicher fahren – aber immer mit dem Wissen um die Länge, den Radstand und das Heck. Fast flink nimmt er die Landstraßen unter die Räder. Die Nachlaufachse mit elektrohydraulischer Lenkung lenkt bei niedrigen Geschwindigkeiten gewissenhaft mit, so fühlt sich das Fahrzeugformat kleiner an als es eigentlich ist. Und natürlich: Länge läuft auf der Autobahn, bei höheren Geschwindigkeiten wird die Lenkung der dritten Achse gesperrt, so zieht der lange LE stoisch seine Bahn. Auch wenn er die Kapazität eines Truppentransporters bietet, leistet er seine Dienste mit gutem Komfort. Die Einstiegs Höhe an beiden Türen beträgt 320 Millimeter, besser können es auch die Niederflur-Kollegen nicht. Der Mitteleinstieg hält eine ausklappbare Rollstuhlrampe bereit, auch das ist keine Überraschung. Die Geräuschkulisse überrascht dank der Doppelverglasung und satt schließender Türen positiv, selbst auf den Hecksitzplätzen über dem Motor wird es kaum laut. Das Fahrwerk fühlt sich sportlich straff an, aber trotz der flachen 275er-Bereifung nicht übertrieben hart. Bei Leerfahrt wohlgemerkt, mit zunehmender Auslastung federt der lange Crossway LE sicher noch gediegener. Selbst wenn wir es hier mit einem Nahverkehrsfahrzeug zu tun haben:

Die konzerneigene „Lineo fix“-Bestuhlung mit hochfester langer Rückenlehne reicht auch für eine Stunde Fahrt im Berufsverkehr. Ordentlichen Klimakomfort bietet die Auf-

dachanlage von Thermoking mit 32 Kilowatt Kälteleistung im Sommer, im Winter unterstützt sie mit der Dachheizung die vier Heizgebläse im Fußraum.

## Bewertung Iveco Crossway LE 14,5

Pro Disziplin sind fünf Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

Disziplin	1	2	3	4	5
Antrieb					
Ausstattung					
Bedienung					
Fahrsicherheit					
Qualität					
Komfort					
Wirtschaftlichkeit					
Optik					

## Technische Daten

### Iveco Crossway LE Line 14,5

#### Motor

Reihensechszylinder-Motor Cursor 9, stehend im Heck, Waste-gate-Turbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkt-einspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit Hi-SCR-Abgastechnologie inkl. Partikelfilter.

Hubraum 8.710 cm<sup>3</sup>  
Nennleistung 265 kW (360 PS) bei 2.200 /min  
Maximales Drehmoment 1.650 Nm bei 1.200/min

#### Kraftübertragung

Sechsgang-Getriebeautomat Typ ZF Ecolife 6 AP 1700 mit integriertem Retarder, Achsübersetzung i = 4,63.

#### Fahrwerk

Elektronisch geregelte Luftfederung, Doppelquerlenker-Vorderachse RI 75E mit Luftfederbeinen; Stabilisator, zul. Achslast 7,5 t. Starre Meritor-Antriebsachse Typ MC17X mit Einfachübersetzung, 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator; zul. Achslast 11,5 t. Einzelradgeführte Nachlaufachse mit elektrohydraulischer Lenkung, zul. Achslast 6,3 t. Bereifung 275/70 R 22,5

#### Bremsanlage

EBS-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen plus ABS und ASR; ins Getriebe integrierter Primär-Retarder, ESP.

#### Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098.

#### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 14.495/2.550/3.205 mm  
Radstand 6.945 + 1.530 mm  
Wendekreis 23.860 mm  
Kraftstofftank 320 l  
Adblue-Behälter 80 l  
Zulässiges Gesamtgewicht 24.000 kg

#### Fahrgastkapazität

Sitzplätze max. 57 + 1  
Max. Kapazität 138 Fahrgäste (City-Variante)

## Resümee



Wolfgang Tschakert

Kein Zweifel, das Fahrzeugkonzept macht eine gute Figur. Wer die Kapazität braucht, kommt mit ihm zurecht. Kaum Schwächen, und wenn, dann sind sie konzeptbedingt. Die Rezeptur ist wohlüberlegt: Ein maßgenauer Motor mit guter Leistung und wenig Lärm, der wenig Kraftstoff verbraucht, ordentlicher Komfort für die Fahrgäste und ein vernünftiger Arbeitsplatz für zufriedene Fahrer. Selbst Iveco-Novizen haben das konzerneigene Cockpit schnell im Griff, gegen Aufpreis darf es ein VDV-gerechter Arbeitsplatz sein. Auch die Werkstatt lässt sich überzeugen: Gute handwerkliche Qualität, und natürlich das einfache Layout des Antriebs, das sich besser warten lässt. Nicht zuletzt freut sich der Controller: Ein hoher Nutzwert zu günstigen Konditionen, da macht auch der lange Dreiaxler keine Ausnahme.



Mittig stehend im Motorraum: Kultivierter Cursor 9-Sechszylinder mit 8,7 l Hubraum und 360 PS



Volle Bestuhlung: Die Variante „Line“ stellt die Sitze auf Podesten, die „City“-Modelle kommen im Vorderwagen ohne aus



Die Standardvariante: Konzern-Cockpit mit Armaturen aus dem Stralis-Lkw – viele Schalter und Taster, aber schnell erlernbar



Auch VDV-konform lieferbar: Das Cockpit mit verstellbarem Armaturenräger (bei einem anderen Crossway LE fotografiert)