

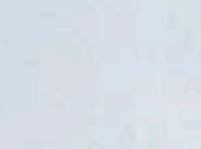


**Die OMNIBUSREVUE hebt ab:** Zum ersten Mal haben wir einen Midibus auf unsere komplette Teststrecke geschickt. Ohne wenn und aber, doch mit vollem Einsatz. Das Ergebnis können Sie hier erlesen. Schnallen Sie sich an, mit Turbulenzen ist zu rechnen. Denn schnell wird klar: Auch kleine Busse sind echte Vielseiter. Ob in der Luft oder auf der Straße – „MicroMachines“ sind nicht nur für Individualisten eine Alternative. Ready for Take Off, Iveco Rapido 180!

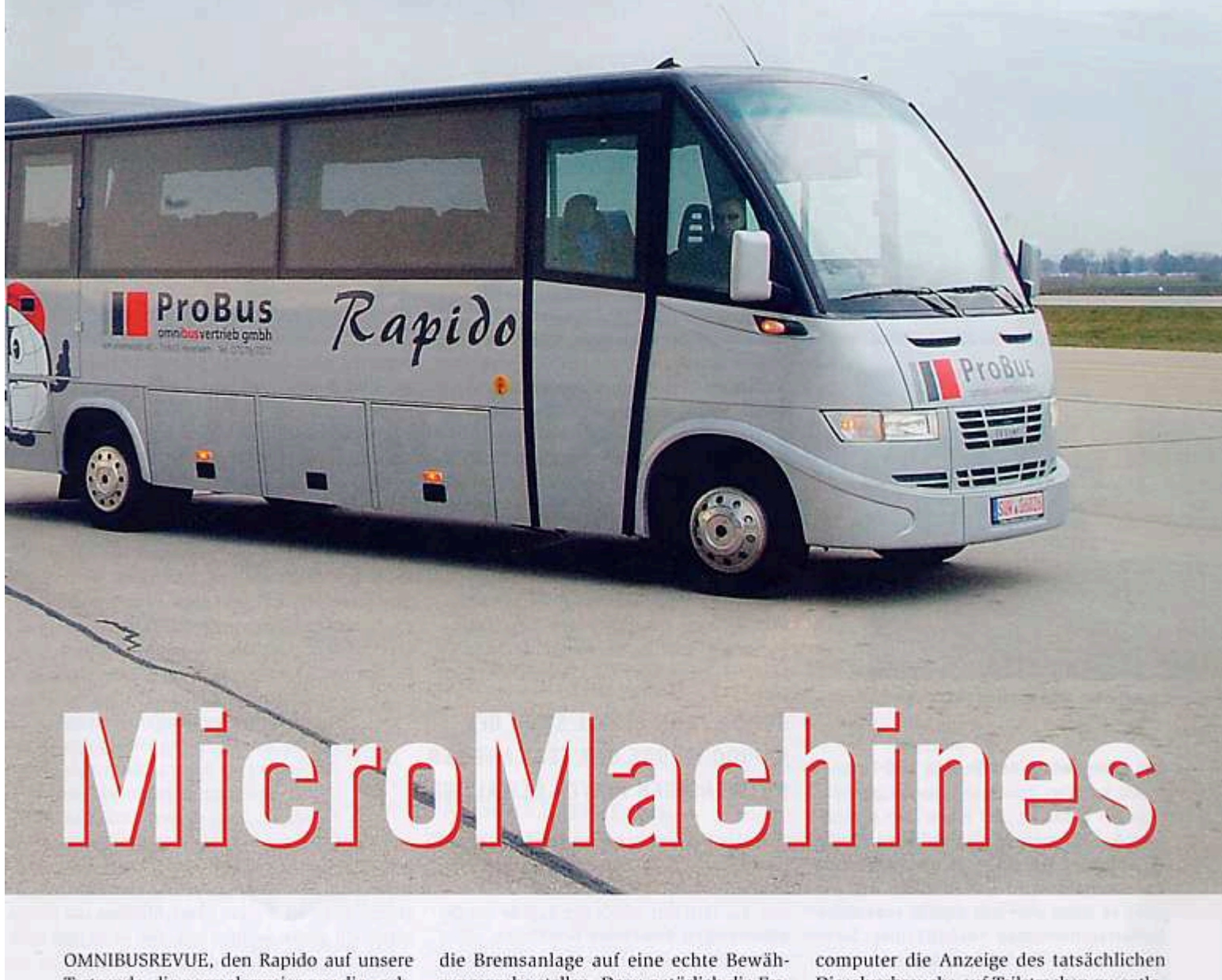
Es ist noch gar nicht so lange her, da haben wir hier in der OMNIBUSREVUE den Iveco Rapido vorgestellt. Das Ergebnis für vier Monate: Ein solider Bursche für den Alltag, vertreiben von echten Busprofis. In der Zwischenzeit haben sich zahlreiche Unternehmer das Fahrzeug angeschaut, die Resonanz fällt positiv aus. Grund für die

26 OMNIBUSREVUE 5.2007

INFOS ZUM THEMA [www.probus-gmbh.eu](http://www.probus-gmbh.eu)



TECHNIK Iveco Rapido 180 E4



# MicroMachines

OMNIBUSREVUE, den Rapido auf unsere Teststrecke, die normalerweise nur die „echten“ Reisebusse absolvieren, zu schicken. Voll ausgeladene, versteht sich, 714 harte Kilometer, vollgepackt mit kleinen und großen Gemeinheiten von der Beschleunigungsmessung über 18-prozentige Steigungen, die einfach kein Ende nehmen wollen, bis hin zu rabiaten Abfahrten, die

die Bremsanlage auf eine echte Bewährungsprobe stellen. Dazu natürlich die Frage: Wie verkraftet ein Fahrer die anstrengende Fahrt mit einem kleinen Bus, der auf den ersten Blick Lichtjahre entfernt von einem S 416 HD oder Cityliner zu sein scheint? Eine kleine Enttäuschung trübte den Test im Vorfeld, da es der beauftragten Iveco-Werkstatt nicht gelang, dem Bord-

computer die Anzeige des tatsächlichen Dieserverbrauchs auf Teilstrecken zu entlocken. Somit beschränkte sich die Verbrauchsmessung auf die Teilstrecke „Autobahn“ und die folgende Gesamt-Verbrauchsmessung. Was dabei herausgekommen ist, hätten wir allerdings so nicht erwartet, wovon Sie sich später im Text selbst überzeugen können.

OMNIBUSREVUE 5.2007 27

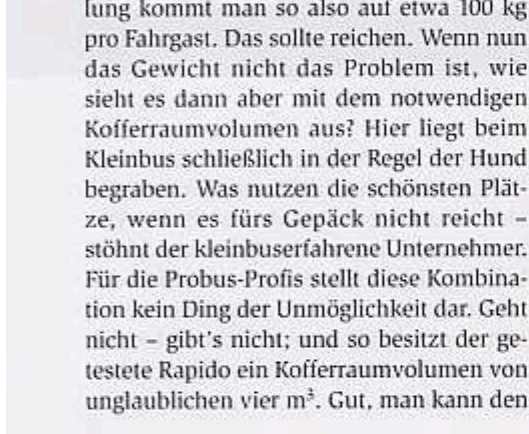
TECHNIK Test > MicroMachines



Modernes Pkw-Ambiente in der Front, alles gut erreichbar



Die Zusatzschalter sitzen links, davor eine Kühlbox



Kleiner Spiegel zwar, doch er reicht aus, zeigte der Test



25 Fahrgäste haben fast 5-Sterne-Platz. Der Innenraum erinnert stark an den großer Reisewagen

Bus auch mit 29 Fahrgastplätzen erhalten, dann schrumpft aber auch das Kofferraumvolumen. Denn Probus bedient sich eines einfachen, aber wirkungsvollen Tricks, der aus der Erweiterung des Heckkofferraumes nach oben hin besteht. Dazu kommen noch etliche Staufächer an den Seiten des Rapido. Deren Fächer bestehen übrigens aus Aluminium. Eine Besonderheit: Das Bodengerippe wird aus Korrosionsbeständigem Nirosta gefertigt. Für den Test war der Bus praxisgerecht beladen, also Kiessäcke in den Kofferräumen und auf den Sitzen, womit das tatsächliche Fahrverhalten bei voll besetztem Bus simuliert werden konnte. Die erste Disziplin, den Beschleunigungstest, schaffte der Rapido in 36,6 Sekunden – Nomen ist halt Omen. Dabei hielt

die Laufruhe im Leerlauf. Hier erreicht der Rapido fast Pkw-Niveau. Das dürfte vor allem für Unternehmer interessant sein, die mit kleinen Bussen häufig Stadtrundfahrten anbieten. Hier kommt es schließlich darauf an, den Stadtführer und nicht einen nagelnden, hämmernenden Motor zu hören. Mit einer Ursache für den leisen Auftritt dürfte sicher die verwendete Common-Rail-Technologie sein, die das Aggregat ähnlich den neuen MAN-Maschinen schon fast in Richtung „Flüster-Diesel“ schiebt. Eine umfangreiche und intelligente Dämmung des Motorraums tut ihr übriges, damit sich nicht nur Fahrgäste, sondern auch Fahrer noch nach mehreren Stunden wohlfühlen. Das mit dem Wohlfühlen beginnt übrigens bereits beim Einsteigen. Direkt hinter der Vorderachse befindet sich die elektrisch angetriebene Außenschwingtür, die großzügig den Weg in den Fahrgastraum ebnet. Kein störender Beifahrersitz behindert die Fahrgäste, denn dessen Sitzfläche ist beim Rapido in Ruhestellung nach oben geklappt. Genau wie in jedem anderen Reisebus auch. Ein weiterer Vorteil dieser Montageposition ist die für einen Midibus ungläublich große Beinfreiheit, die so manchen ihrer großen Brüder kalt im Regen stehen lässt. Angenehm auch die Sitzposition des Fahrers. Er ist Herrscher über ein modernes Cockpit, das spontan Wohlfühlgedanken aufkommen lässt. In Sachen Ergonomie hat Iveco nichts falsch und der Aufbau seiner Hausaufgaben gemacht. Dessen Eingriff in den Fahrer Arbeitsplatz beschränkt sich nämlich auf die Verbauung

## SCHON FRÜH ZEIGTE SICH, DER RAPIDO WÜRDEN DIE TEST MIT DER NOTWENDIGEN POWER BEWÄLTIGEN

sich das Geräuschniveau des Motors auf einem völlig normalen Level, zudem kristallisierte sich bereits an dieser Stelle heraus, die Testfahrt würde der Rapido mit der notwendigen Bus-Power bewältigen, ohne dabei ständig an seinen Leistungsgrenzen zu schrammen. Mit einem Lärmwert von 69,1 Dezibel bei Tempo 100 ist der Bus zwar im Vergleich zum klassischen Reisebus kein Leisetreter, schlägt sich aber im klasseninternen Vergleich erfreulich anständig. Beim Rapido scheinen die Zeiten endgültig vorbei, in denen ein Kleinbus zwangsläufig nach Lieferwagen klang. Angenehm auch

die Laufruhe im Leerlauf. Hier erreicht der Rapido fast Pkw-Niveau. Das dürfte vor allem für Unternehmer interessant sein, die mit kleinen Bussen häufig Stadtrundfahrten anbieten. Hier kommt es schließlich darauf an, den Stadtführer und nicht einen nagelnden, hämmernenden Motor zu hören. Mit einer Ursache für den leisen Auftritt dürfte sicher die verwendete Common-Rail-Technologie sein, die das Aggregat ähnlich den neuen MAN-Maschinen schon fast in Richtung „Flüster-Diesel“ schiebt. Eine umfangreiche und intelligente Dämmung des Motorraums tut ihr übriges, damit sich nicht nur Fahrgäste, sondern auch Fahrer noch nach mehreren Stunden wohlfühlen. Das mit dem Wohlfühlen beginnt übrigens bereits beim Einsteigen. Direkt hinter der Vorderachse befindet sich die elektrisch angetriebene Außenschwingtür, die großzügig den Weg in den Fahrgastraum ebnet. Kein störender Beifahrersitz behindert die Fahrgäste, denn dessen Sitzfläche ist beim Rapido in Ruhestellung nach oben geklappt. Genau wie in jedem anderen Reisebus auch. Ein weiterer Vorteil dieser Montageposition ist die für einen Midibus ungläublich große Beinfreiheit, die so manchen ihrer großen Brüder kalt im Regen stehen lässt. Angenehm auch die Sitzposition des Fahrers. Er ist Herrscher über ein modernes Cockpit, das spontan Wohlfühlgedanken aufkommen lässt. In Sachen Ergonomie hat Iveco nichts falsch und der Aufbau seiner Hausaufgaben gemacht. Dessen Eingriff in den Fahrer Arbeitsplatz beschränkt sich nämlich auf die Verbauung

28 OMNIBUSREVUE 5.2007



Mehr Beinfreiheit gibt es nirgends – das ist vorbildlich



Auch im Dunkeln macht der Rapido eine gute Figur. Alle Armaturen und Schalter sind optimal beleuchtet

eines Schalterpanels auf der linken Seite. Hier finden sich vertraute Bedienelemente für Innenraumbeleuchtung, das elektrisch verstellbare Sonnenrollo oder die Bedienung der Standheizung. Für das Öffnen der Tür findet sich im Rapido eine Art Folienschalter, der zwar im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, wenn man seine Bedienung jedoch erst einmal kapiert und verinnerlicht hat, durchaus praktisch ist. Die Sicht nach vorn und zu den Seiten ist ausgezeichnet. Gut gefällt, dass der kleine Außenspiegel in keiner Fahrsituation den Blick nach vorn versperrt. Dennoch: Ein wenig größer könnten die Spiegel sein, so der verwöhnte Bustester.

Bei den Armaturen setzt der Rapido komplett auf die Iveco-Standards, die erwiesen sich jedoch in der Praxis als ausgezeichnet ablesbar, lediglich großgewachsene Fahrer können in normaler Sitzhaltung den oberen Rand von Tacho und Drehzahlmesser nicht ganz einsehen. Das Lenkrad lässt sich nämlich nicht verstellen. Dafür kann man mit dem Fahrersitz angenehm weit nach hinten rutschen. Gut gefallen hat auch die Position des digitalen Kontrollgerätes. In der Mittelkonsole unter dem Warnblinkschalter sitzt der Fahrtenschreiber, den man somit ohne größere Verren-

kungen erreichen kann. Wie bei jedem anderen Bus gilt auch für den Rapido: Jede Reise ist nur so gut, wie man sitzt. Und deswegen geht man bei Probus auch keine Kompromisse ein, sondern platziert die Gäste auf Vogel Eco10-Gestühl. Die sind zur Seite und nach hinten verstellbar und besitzen in der Seitenlinie eine Ver-

leiglich vor engeren Kurven muss man ein-, zweimal zusätzlich die Fußbremse betätigen, um das Fahrzeug weiter zu verlangsamen. Kein Problem dank rundum verbauten Scheibenbremsen. Volle Punktzahl in Sachen Fahrersicherheit würde der Rapido erhalten, könnte er auch noch das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP vorweisen. Doch bis dieses in dieser Fahrzeugkategorie Einzugs halten wird, dürfte noch einige Zeit vergehen.

**Zum Verbrauch:** 14,7 Liter Durchschnitt auf einer nicht einfachen Strecke können sich sein lassen. Wir hatten mehr erwartet. Denn es ist einfach mal die Hälfte dessen, was ein klassischer 12-Meter-Bus verkonsolidieren würde. Ob dieser nun mit 49 oder mit 25 Fahrgästen unterwegs ist. Interessanterweise verbrauchte der Rapido auf der reinen Autobahnstrecke ebenfalls 14,5 Liter auf 100 km. Hier dürfte sich der Verbrauch noch etwas nach unten korrigieren, denn der Bus kam mit einem jungfräulichen Kilometerstand von 632 zum Test.

**Gefallen hat auch** das Beleuchtungskonzept. In der Frontscheibe spiegelt sich keine Innenraumleuchte wider, die Kofferräume sind großzügig erhellt und die Armaturen auch im stockdunklen Umfeld greifbar. Insgesamt merkt man dem gesamten Fahrzeug an, dass hier keine Neulage am Werk waren. Im Gegenteil, die Erfahrung eines routinierten Busbauers, gepaart mit dem Wissen um Kundenwünsche und Praxiserfordernisse, hat einen Bus auf den Weg gebracht, den man sich merken sollte.

OMNIBUSREVUE 5.2007 29

TECHNIK Test > MicroMachines



Platz satt. Der Testbus protzte mit vier Kubikmetern Ladevolumen. Ein Teil steckt in den Seitenfächern



Die Hauptlast schluckte der große Heckkofferraum

stärkung für einen nachrüstbaren Haltegriff. Standardmäßig wird ein Midibus bei Probus übrigens ohne Netz, Fußstützen und Tisch ausgeliefert – nachgerüstet aber kann alles werden.

**Überrascht hat uns** die Agilität des Fahrzeuges. Ohne übertreiben zu wollen, aber selten hatte der Testfahrer der OMNIBUSREVUE beim Durchfahren der engen Kurven zwischen Kochel und Kerfeld bergauf derart viel Freude. In keiner Situation ging dem beladenen Rapido die Puste aus, der Aufbau wankte zwar deutlich stärker im

Vergleich zu einem Setra S 411 HD, doch nie kam ein Gefühl der Unsicherheit auf, auch ein Aufschaukeln der Karosserie fand nicht statt. Die Stabilisatoren an beiden Achsen leisten hier ganze Arbeit. Probleme bekommt der Rapido eher bei langen, nicht aufhörenden Steigungen, so ab 16 Prozent. Hier geht ihm irgendwann die Puste aus und man kommt um ein Herunterschalten nicht umhin. Auch bergab überzeugte der Bus auf ganzer Linie. Der Telma-Retarder hält den Rapido auch auf längeren Abfahrten mit zupackendem Biss im vorgewählten Geschwindigkeitsbereich.

Zum Verbrauch: 14,7 Liter Durchschnitt auf einer nicht einfachen Strecke können sich sein lassen. Wir hatten mehr erwartet. Denn es ist einfach mal die Hälfte dessen, was ein klassischer 12-Meter-Bus verkonsolidieren würde. Ob dieser nun mit 49 oder mit 25 Fahrgästen unterwegs ist. Interessanterweise verbrauchte der Rapido auf der reinen Autobahnstrecke ebenfalls 14,5 Liter auf 100 km. Hier dürfte sich der Verbrauch noch etwas nach unten korrigieren, denn der Bus kam mit einem jungfräulichen Kilometerstand von 632 zum Test.

**MEINE HAND FÜR MEIN PRODUKT**

**Probus – Ein Leben für den Omnibus**

**CHRISTOPH, CLARISSA UND THOMAS SCHULTZ (V.L.N.R)**  
Der Firmenname ist Programm. Die Familie ist überzeugt von dem, was sie tut und teilt ihre Leidenschaft mit den Angestellten. Ein wachsender Kundenstamm zeigt, es ist der richtige Weg.

Seit kurzem vertreibt die Firma Probus mit Sitz in Herxheim den Iveco Rapido. Erfahrungen hat man bereits seit vielen Jahren im Gebrauchtsbusgeschäft sammeln können. Von diesen profitiert nun der neue Midibus. Wert legt man auf ein optimales Produkt, guten Service, eine schnelle Verfügbarkeit von Ersatzteilen und natürlich eine höchst mögliche Flexibilität. Es sind besonders die Details, die Christoph und Thomas Schultz am Herzen liegen. Kommen Verbesserungsvorschläge, dann werden diese mit dem Hersteller im slowenischen Domzale besprochen und umgesetzt. Das Engagement hat sich mittlerweile herumgesprochen, unter den neuen Kunden sind viele, die bisher noch nicht im Midibussektor aktiv waren, nun aber verstärkt nach neuen, betriebswirtschaftlich interessanten Lösungen suchen.

30 OMNIBUSREVUE 5.2007

TECHNISCHE DATEN	
Iveco Rapido 180 E4	
Länge	8.070 mm
Breite	2.350 mm
Höhe	2.950 mm
Überhang vorn / hinten	1.105 mm / 2.215 mm
Radstand 1-2	4.750 mm
Kofferraumvolumen	4 m³
Gewicht unbeladen / max. / Sitz	4.600 kg / 7.200 kg / 7.000 kg
Fahrgastkapazität Total / Fahrer	25 + Reiseleiter + Fahrer
Motor	Iveco Daily 65 C 18, Vierzylinder Diesel Euro 4, 130 kW / 176 PS bei 3.500 min/1, 400 Nm bei 1.250 - 3.000 min/1, 2.998 cm³, AGR
Getriebe	ZF 5 S 400 OD
Retarder	Telma Wirbelstrombremse
Bremsen	Scheibenbremsen, ABS, ABD, EBD
Achsen	Stabilisatoren an VA und HA, Drehstabfederung VA, Luftfederung an der HA
Kraftstofftank	160 Liter
Reifen	225/75 R 16

TESTERGEBNISSE	
Verbrauch	
gesamt	14,74 Liter/100 km, 714 km Gesamtstrecke
BAB/Land, Berg, Stadt	14,6/14,8 Liter/100 km
Beschleunigung 20/40/60/80/100	3,2/7,9/13,8/23,1/36,3
Innengeräusch	
bei 80 km/h vorn / Mitte / hinten	67,2 / 64,5 / 64,0 dB(A)
bei 100 km/h vorn / Mitte / hinten	69,1 / 65,4 / 64,2 dB(A)

ABMESSUNG	

**TESTSTRECKE** 714 KM

**AUSSTATTUNG UND PREIS**

**Serienausstattung (Auswahl)**  
Kofferräume aus Polyester, Unterbodenschutz, Hohlräumeveredelung, Außenschwingtür elektrisch angetrieben vorn, Nottür hinten rechts, Frontscheibe beheizt, Tempomat, Retarder, Doppelgrabiol grau, Seitenverkleidung Nadelfilz, Mitteldecke in Kundenfarbe, Videovorrichtung, Fahrgastsitze Vogel Eco10, Fahrgastsitze verschiebbar, Klimaanlage, Konvektorenheizung

**Zusatzausstattung (Auswahl)**  
DVD-Anlage, 2. Kühlschrank, Frenzel-Küche FOB 20, Fußrasten, abklappbare Tische, Netze, Haltegriffe am Mittelgang, Schulbusblinker, Rückfahrkamera

**Preis Testwagen: 127.500 Euro**

**ERGONOMIE**

**Fahrer**  
Der Rapido macht Spaß. Ein agiler Motor und ein angenehmes Handling lassen fast vergessen, dass man in einem Bus sitzt, der auf einem Transporter basiert.

**Fahrgäste**  
Mit 25 Sitzplätzen ist solch ein Fahrzeug auch für Fernfahrten bestens gerüstet. Für den Linieneinsatz kann ausgerüstet werden.



**UNSER URTEIL: EIN BUS ZUM ABHEBEN**

Der Kleine wackelt sich auf der Teststrecke der Großen wacker geschlagen. Erfreulich ist die gute Geräuschdämmung, die Laufruhe des Euro-4-Motors und die ausgezeichnete Gesamtverarbeitung des Rapido. Mit dem Testbus wird zudem eindrucksvoll bewiesen, dass auch vier Kubikmeter Kofferraum im Midi realisierbar sind.

**KAROSSERIE**  
Edelstahl im unteren Bereich  
Leichtbauarmen

**FAHREIGENSCHAFTEN**  
verzögertes Aufbauen bei zügig durchfahrenen Kurven

OMNIBUSREVUE 5.2007 31