



Ein Blickfänger: Der Iveco Magelys wirkt vergleichsweise filigran, ohne Dachklimaanlage kommt er mit 2,62 m Höhe aus



Eleganz und Funktionalität: bequeme Sitze mit eleganter Leder-einfassung und bessere Aussicht durch die Dachrandverglasung



Klare Verhältnisse: Schalter und Bedienelemente sind funktional sortiert, an der Mittelkonsole aber schlecht zu greifen

Bus-Blickpunkt-Test: „Coach of the Year 2016“ Iveco Magelys 12,8 Französische Avantgarde zum Preis eines Turismo

Sechs Jahre nach Produktionsbeginn wurde der Iveco-Reisebus jetzt von einer Jury mit dem Award „Coach of the Year 2016“ geadelt. Grund genug, den Magelys mit Euro 6-Antrieb näher zu inspizieren. Hinter der attraktiven Optik steckt ein bewährtes Fahrzeugkonzept, das zu günstigen Konditionen angeboten wird.

Auch die Iveco Bus-Verkäufer mögen sich ungläubig die Augen gerieben haben. „Unser Magelys wird „Coach of the Year“?“ Das stand es doch schwarz auf weiß, nachzulesen im Iveco-Intranet und in einigen Fachmedienberichten. Eine handfeste Überraschung in der Omnibusbranche und Handlungsbedarf für die Bus-Blickpunkt-Redaktion: Was hat der Magelys zu bieten, was andere nicht haben?

Ganz neu ist er ja nicht: Vor sechs Jahren kam er mit dem Vornamen Irisbus zur Welt und galt als Hoffnungsträger der Marke. Mit dem elegant gezeichneten Magelys-Hochdecker wollte man das vielfältige Reisebusprogramm des franko-italienischen Omnibusherstellers europaweit vereinheitlichen. Doch dann kam alles anders. Ein Tsunami an neuen Firmen-Strukturen fegte den Delfin und die Marke Irisbus vom Hof. Traditionelle Omnibusstandorte wurden aufgegeben, heute werden die großen Iveco-Busse nur noch im tschechi-

schischen Vorzeigebetrieb Vysoke Myto (Ex-Karosa) sowie im französischen Stammwerk Annonay gebaut. Dort läuft auch der Magelys vom Band, aus Kostengründen wurde die breite Baureihe gestutzt: Gab es früher einen hochwertigen Magelys HD, dazu den elitären Dreiachser HDH und die Einfachvariante Pro, so darf heute nur noch der vereinfachte Zweiachser in zwei Längen (12,2 und 12,8 m) und verschiedenen Ausstattungen verkauft werden.

Top-Aerodynamik dank Tropfenform

Aber wenn einer dieser Hochdecker vorfährt, zollen ihm die Kenner noch immer Respekt. Der Magelys hebt sich wohlwollend ab aus der Menge der Einheitsgesichter. Seine italienischen Designer haben ihn mit leichter Hand gezeichnet. Schon seinerzeit bei der ersten Vorstellung hat sein tropfenförmiger Bug imponiert. Die Iveco-Techniker sprechen von einer ausgefeilten Aerodyna-

mik, die für niedrigen Kraftstoffverbrauch und geringe Windgeräusche sorgen soll. Ein besonderer Clou ist die zweiteilige Windschutzscheibe, die sich bis ins Dach wölbt – vorn sitzende Fahrgäste genießen die Aussicht in der Glaskanzel. Aber die Passagiere im rückwärtigen Raum sitzen kaum schlechter. Eine elegante Dachrandverglasung gibt den Blick frei nach oben, wie bis zuletzt nur im Neoplan Starliner. Allen Sparzwängen zum Trotz haben die Iveco-Techniker auf eine günstige Aufdachklimaanlage verzichtet, die aufwändige Splitanlage erhält die Harmonie der gelungenen Proportionen.

Aber so avantgardistisch, wie er noch immer aussieht, will der Magelys gar nicht sein. In Frankreich wird klassischer Omnibusbau gepflegt: Der Gitterrohrrahmen besteht aus geschweißten Stahlprofilen, die Seitenverplankung aus Stahlblech, Heck und Frontpartie werden in GFK ausgeführt. Der Rohbau wird KTL-gründiert, sorgfältiger Korrosionsschutz hat seit dem Vorgänger Iliade Tradition in Annonay. Mit Spannung geht es auf die Waage: Unser 13 Meter langer 49-Sitzer bringt knapp 14 Tonnen auf die Waage. Der Test-Magelys zeigt sich durchaus großzügig, mit opulenten Kiel-Avance-Sitzen und attraktiven Stoff-Leder-Bezügen, mit Infotainment, Küche und Toilette und einer Extra-Espressomaschine obendrein.

Ein Leichtathlet im Heck

Zur günstigen Gewichtsbilanz trägt ohne Zweifel das neue Euro 6-Triebwerk im Heck bei, das mit rund 900 Kilo Trockengewicht kein Gramm zu viel auf den Kühlrippen hat. Bei seiner Vorstellung wurde der Magelys noch von einem 10-Liter-Diesel befeuert, mit der Einführung der Euro 6-Motoren gehen im Reisebus deutlich kleinere Motoren an den Start. Der neue Cursor 9-Reihensechszylinder generiert aus 8,7 Liter Hubraum 400 Pferdestärken und maximal 1.700 Newtonmeter – bullige Drehmomente großvolumiger Motoren sind im Magelys nicht mehr zu haben. Geht es aber um Laufkultur, ist der Cursor 9 ein Großer. Dafür werden Rail und Injektoren des Common-Rail-System in den Zylinderkopf integriert, die Mehrfacheinspritzung sorgt für einen gleichmäßigen Druckanstieg im Zylinder. Mit einer spe-

ziellen Lösung, sie heißt Hi-eSCR (= High Efficiency Selective Catalytic Reduction), erfüllen die Motorenentwickler des Iveco-Konzerns die Euro 6-Abgaslimits. Die Iveco-Motoren kommen ganz ohne Abgasrückführung und ihre Folgen aus, hier soll der Motorwirkungsgrad mit einer heißen Verbrennung erhöht werden. Mit 49 Sitzen auf 12,8 Meter Länge genießt der Magelys-Fahrgast fürstliche Platzverhältnisse. Und so richtig appetitlich präsentiert sich das Avance-Gestühl von Kiel in Weiß-Rot mit hellen Ledereinfassungen – schön fürs Auge, aber nichts für den harten Alltagseinsatz. Groß gewachsene Artgenossen werden mit den kurzen Lehnen hadern, sonst

und fest wie eine Burg. In Sachen Federungskomfort gäbe es allerdings Luft nach oben. Der Magelys rollt unerwartet steifbeinig ab und holpert schon mal rustikal über Querfugen und Kanaldeckel. Lange und tiefe Bodenwellen sind auch nicht seine Spezialität. Hier nickt der Magelys gern, ein wenig Feinabstimmung könnte das durchaus moderne Fahrwerk vertragen. Die Fahrwerkstechniker bleiben mit straffem Setup konservativ auf der sicheren Seite, der Magelys durchheilt schnell gefahrene Kurven mit geringer Seitenauslage. Die präzise Lenkung gibt die Richtung vor, der Magelys zirkelt willig um enge Radien, trotz fast 6,9 Meter langem Radstand gibt sich der

Iveco wenig. Der Wendekreis bleibt noch unter 23 Meter, alle Achtung. Nicht nur auf einwandfreien Fahrbahnen vermittelt er ein gutes Gefühl, er spurt stoisch geradeaus. Auch wenn der Cursor 9 nur schaumgebremstes Temperament verspricht, muss sich der Magelys-Fahrer nicht grämen. Mit maßvoll gewählter Achsübersetzung, mit mehr Leistung am Rad kommt der Zweiaxser gut voran. Der Fahrer darf nur nicht die Eco-Taste drücken, die den Reisebus dann auf 96 km/h Spitze limitiert. Im städtischen Umfeld kann man vielleicht die zögerliche Gasannahme monieren, ganz sicher aber die Schaltgeschwindigkeit, mit der die AS-Tronic die nächsten Gänge serviert. Auf die neuesten Entwicklungen der Getriebetechnik muss der Magelys-Kunde verzichten. Aber nicht auf ein modernes Cockpit, der Fahrer hat seine Schalter und Bedienelemente schnell im Blick und im Griff. Die gebotene Übersicht für den Fahrer ist hervorragend, der dreiteilige Außenspiegel rechts mit Weitwinkelbereich verdient eine besondere Würdigung. Weniger prickelnd sind die Pedale – völlig unverstärkt, warum die Omnibusentwickler nicht auf die moderne Pedalerie aus dem Lkw-Programm zurückgreifen.

Wolfgang Tschakert



Hohe Designqualität bis ins Heck: Der Magelys präsentiert sich wie aus einem Guss

kann man den Sitzen nichts Negatives nachsagen. Fahrgastkomfort wird im Iveco großgeschrieben, das beginnt schon bei bequemen Einstiegen, sowohl an Tür 1 als auch in Fahrzeugmitte. Eine leistungsfähige Klimatisierung sorgt für angenehme Temperierung, auch das Geräuschniveau hält sich selbst unter Vollast in vornehmen Grenzen. Und weil wir in einem Iveco sitzen, räumen wir hier mit einem Vorurteil auf: Nein, bei Iveco gehört Klappern nicht zum Handwerk – der Magelys wirkt so solide

Bewertung Iveco Magelys 12,8

Von 40 möglichen Pluspunkten (●) wurden 29 erreicht.

Antrieb	●●●●●
Ausstattung	●●●●●
Bedienung	●●●●●
Fahrsicherheit	●●●●●
Qualität	●●●●●
Komfort	●●●●●
Wirtschaftlichkeit	●●●●●
Optik	●●●●●



Großer Kofferraum (Fassungsvermögen: 10,8 Kubikmeter) trotz moderater Fahrzeughöhe

Technische Daten

Iveco Magelys 12,8

Motor

Wassergekühlter Cursor 9-Reihensechszylinder im Heck stehend, Common-Rail-Einspritzsystem, VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit SCR-Abgas-technologie plus DPF.
Hubraum 8.711 cm³
Leistung 294 kW (400 PS) bei 1.655 - 2.200/min
Maximales Drehmoment 1.700 Nm bei 1.200 - 1.655/min

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Zwölfganggetriebe ZF 12 AS 2001 BO, einfach übersetzte Hypoidachse.

Fahrwerk

ECAS-Luftfederung, Vorderachse mit Einzelradaufhängung RI-75E an Querlenkern, zul. Achslast 7.100 kg, 2 Luftfeder-Dämpfer-Elemente, Stabilisator, hinten Meritor-Starrachse MS-13-17X mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator, zul. Achslast 11.500 kg; Reifengröße 295/80 R 22,5

Bremsanlage

Pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit EBS-Regelung, ESP mit integriertem ABS und ASR, Scheibenbremsen an allen Rädern, Dauerbremse ZF-Intarder, Auspuffklappen-Motorbremse, Servocom-Lenkung ZF 8098.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 12.765 x 2.550 x 3.620 mm
Radstand 6.886 mm
Überhang vorne/hinten 2.619/3.260 mm
Innenhöhe 2.100 mm
Wendekreisdurchmesser 22.986mm
Kofferraum (mit WC) 10,8 m³
Zulässiges Gesamtgewicht 18.000 kg

Fahrgastplätze

Sitzplätze 49 + 1 + 1
Grundpreis 245.000 Euro

Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Französische Avantgarde positioniert sich zum Turismo-Preis. Für 245.000 Euro bekommt der Kunde einen eleganten Hochdecker im 13-Meter-Format. Mit Vollausstattung, inklusive schöner Ledersitze, Bi-Xenon-Scheinwerfer und ESP-Schleuderschutz. Damit er lange schön bleibt, wird er KTL-versiegelt. Der moderne Cursor 9-Sechszylinder spart Kraftstoff, in Sachen Antrieb und Fahrwerk sehen wir durchaus noch Abstimmungsbedarf. Die Sicherheitsausstattung ist zeitgemäß: Bislang nur gegen Aufpreis sind der empfehlenswerte Abstandstempomat ACC (= Adaptive Cruise Control) und der Spurhalteassistent LDWS (Lane Departure Warning System) zu bekommen. Der ab November gesetzlich geforderte Notbremsassistent steht in jüngeren Fahrzeugen bereits zur Verfügung. ■