

Ein Feuerwerk an Neuheiten

Artikel vom **7. Dezember 2023**
 Omnibusse im Linienverkehr

Neuheiten von IVECO auf der [»Busworld 2023«](#) – aus dem »RegioTrans«-Review (Teil 3) von Bus-Fachautor Christian Marquardt.



IVECO »E-Way H 2« mit Fuel Cell von Hyundai (Bild: IVECO).

Die Industrial Vehicles Corporation entstand 1975 als Zusammenschluss der Nutzfahrzeugmarken Fiat (Italien), Magirus-Deutz (Deutschland), OM (Italien) und Unic (Frankreich). Ursprünglich gehörten 80 % der Aktien Fiat und 20 % Magirus-Deutz, Magirus gab seine Anteile aber bald ebenfalls an die Fiat-Gruppe ab. Mit dem Ende des Ostblocks kam auch Ikarus aus Ungarn für einige Zeit unter das Dach der IVECO, wobei dieses Engagement sich für IVECO nicht auszahlt und man sich im ersten Jahrzehnt dieses Jahrtausends wieder zurückzog. Hinter dem Neustart der ungarischen Traditionsbusmarke, der seit etwa zehn Jahren zu beobachten ist, stehen nun der ungarische Großindustrielle Gabor Szeles und die chinesische CRRC (China Railroad Rolling stock Company).

IVECO »Crossway«

Als ungleich erfolgreicher erwies sich die Übernahme des tschechischen Busbauers Karosa durch IVECO. In seiner Heimatstadt Vysoke Myto gründete Josef Sodomka 1895 eine Karosseriebaufirma, deren Produkte schon bald als stilistisch sehr modern bekannt wurden. Sodomka interessierte sich für den Luftwiderstandsbeiwert seiner Fahrzeuge schon zu Zeiten, da diese Frage in das allgemeine Bewusstsein noch gar nicht vorgedrungen war. 1928 verließ der erste Bus die Werkshallen in Vysoke Myto. Nach dem Zweiten Weltkrieg, zu kommunistischen Zeiten, wurde aus dem Privatunternehmen Sodomka ein VEB, der auch im Westen unter dem Namen Karosa bekannt wurde. Auch Karosa blieb der Sodomka-Tradition treu: Aus Vysoke Myto kamen modern konstruierte Busse, die sicherlich ihre Kunden auch im Westen gefunden hätten, wenn da nicht diese fast undurchlässige Grenze zwischen Ost und West gewesen wäre.



IVECO »Crossway 12 elec« (Bild: C. Marquardt).

Nach der Übernahme des Werks in Vysoke Myto ließ IVECO es grundlegend modernisieren, nach Abschluss der Arbeiten erklärte das Unternehmen stolz, man habe mit diesem Werk die modernste Produktionsstätte für Busse in Europa. Und wies dem Werk eine wichtige Aufgabe zu: Hier entsteht der »Erfolgstyp« schlechthin, der IVECO »Crossway«. Vor Jahren wurde daher publiziert: »Wir können den Crossway zu günstigen Konditionen anbieten. Denn in Vysoke Myto wird nur der Crossway gebaut, und der Crossway kommt nur aus Vysoke Myto.« Der Erfolg des »Crossway« gibt IVECO Recht.

Elektrobusse auch bei IVECO

In Brüssel zündete das Unternehmen auf der »Busworld 2023« gleich ein ganzes Feuerwerk von Neuheiten. Neben dem schon bekannten elektrischen Minibus »eDaily« zeigten sich der »Streetway« und der »Crossway« als Elektrobus und der »E-Way 12«, den es jetzt auch als Wasserstoffbus gibt. Der »E-Way 12« kommt in der reinen batterieelektrischen Version nicht von IVECO selber, sondern von der Konzernschwester Heuliez, die ihr Werk im nordost-französischen Rorthais hat. Heuliez gibt es seit über 100 Jahren, aber außerhalb Frankreichs ist der Hersteller weitgehend unbekannt geblieben. Daher wurde auch die vernünftige Entscheidung getroffen, die Busse von

Heuliez unter dem wohlbekanntem Namen IVECO zu vermarkten.



IVECO »E-Way H 2« (Bild: C. Marquardt).

Der »E-Way H 2« ist ein 12 m langer Stadt-Niederflurbus, dessen Elektromotor 310 kW leistet. Seine Brennstoffzelle stammt vom südkoreanischen Hersteller HTWO, und der ist die für Wasserstoff zuständige Tochter des südkoreanischen Autobauers Hyundai. Der Wagen nimmt 7,8 kg Wasserstoff mit, gespeichert in vier (kleinen) Druckflaschen à je 1,95 kg. Das Batteriepaket hat eine Kapazität von 69 kWh, es stammt von FPT Industrial (Fiat Power Train). IVECO gibt die Reichweite des Busses mit 450 km an. Der Wagen lädt sowohl seine Batterien elektrisch nach wie er auch Wasserstoff tankt. So könnten sowohl die Batterien als auch die Brennstoffzelle ihre höchste Leistung bringen und eine hohe Lebensdauer erreichen. Hyundai sei seit 25 Jahren ein weltweit führendes Unternehmen der Wasserstoff-Industrie. Anders als die rein batterieelektrische Version des »E-Way« wird der »E-Way H 2« in den Werken im französischen Annonay und im italienischen Foggia gebaut. Zudem wurde der »Crossway elec« in Brüssel präsentiert. Er wird in Längen von 12 oder 13 m und für Stadt- oder Überlandverkehr angeboten. Sein Elektroantrieb leistet 330 kW. Als Stadtbuss wird er je nach Kundenwunsch mit fünf, sechs oder sieben Batteriepaketen angeboten, die von FPT kommen und eine Kapazität von 386, 416 oder 485 kWh haben können. Für eine komplette Aufladung werden fünf Stunden angegeben. Auf Wunsch ist der »Crossway elec« auch mit Pantograph für Nachladung auf seiner Linie lieferbar.



IVECO »Streetway elec« (Bild: C. Marquardt).

Der dritte im Bund der großen Elektrobusse von IVECO ist der »Streetway elec«. Generell ist der »Streetway« als preiswerte Ergänzung der Modellpalette entwickelt worden und wird beim türkischen Partner Otokar in dessen Werk in Sakarya gebaut. Es gibt ihn als 12 m langen Zwei- oder Dreitürer, sein Elektromotor stammt von Voith und leistet 310 kW. Lieferbar ist er mit fünf, sechs oder sieben Batteriepaketen von FPT mit einer Kapazität von 386, 416 oder 485 kWh, die mit der Zellchemie NMC (Nickel-Mangan-Kobalt) arbeiten. Nachgeladen wird er über Nacht auf dem Betriebshof über Kabel und CCS-Stecker, eine Nachladung mittels Pantograph ist nicht vorgesehen.

Hersteller aus dieser Kategorie
